



Published in the Russian Federation
 Oriental Studies (Previous Name: Bulletin of the Kalmyk Institute
 for Humanities of the Russian Academy of Sciences)
 Has been issued as a journal since 2008
 ISSN: 2619-0990; E-ISSN: 2619-1008
 Vol. 16, Is. 5, Pp. 1065–1086, 2023
 Journal homepage: <https://kigiran.elpub.ru>



УДК / UDC 94(574.1) "12/14"

DOI: 10.22162/2619-0990-2023-69-5-1065-1086

Золотоордынские караванные пути и караван-сарай на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья в XIII–XVI вв.

*Абилсейит Канизулы Муктар¹, Улжан Толегенкызы Ахметова²,
 Эдуард Жусупович Имашев³*

¹ Государственный историко-культурный музей-заповедник «Сарайшык» (д. 11, ул. К. Мырзагали, 060707 Сарайшык, Республика Казахстан)

доктор исторических наук, профессор, директор

 0000-0002-7177-0710. E-mail: muktar64@mail.ru

² Атырауский университет им. Х. Досмухамедова (д. 1, пр. Студенческий, 060011 Атырау, Республика Казахстан)

доктор исторических наук, ассоциированный профессор кафедры

 0000-0001-9900-2214. E-mail: ulzhan.a67@mail.ru

³ Западно-Казахстанский университет им. М. Утемисова (д. 162, пр. Н. Назарбаева, 090000 Уральск, Республика Казахстан)

PhD (Geography of Science), директор департамента

 0000-0001-8120-0618. E-mail: eduard.imashev@gmail.com

© КалмНЦ РАН, 2023

© Муктар А. К., Ахметова У. Т., Имашев Э. Ж., 2023

Аннотация. *Введение.* В настоящее время на территории Западного Казахстана и Волго-Уральского междуречья слабо исследованными и малоизученными остаются золотоордынские города, караванные пути, караван-сарай. Особое внимание обращает на себя вопрос о необходимости исследования караванных путей и караван-сараяв от Ургенча до Сарайчика и от Сарайчика до приволжских золотоордынских городов. *Целью* исследования является систематизация и анализ материалов о караванных путях и караван-сараях на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья и реконструкция функционирования караванных торговых путей от Сарайчика до приволжских золотоордынских городов в XIII–XVI вв. *Задачи* исследования: систематизация и анализ археологических, этнографических, архивных материалов и источников о золотоордынских городах, караванных путях, караван-сараях на территории юга и юго-запада Западного Казахстана и юга Волго-Уральского междуречья; описание караванных путей и караван-сараяв на территории юга и юго-запада

Западного Казахстана и юга Волго-Уральского междуречья. Работа выполнена на основе изучения *материалов* археологических исследований Казахстана, России и Узбекистана, полевых (экспедиционных) историко-географических, этнографических исследований на территории Мангистауской и Атырауской областей Республики Казахстан в 2019–2022 гг., а также анализа географических карт. Научные исследования осуществлялись на основе использования общенаучных, исторических, географических *методов*. Основными *результатами* исследования являются систематизация работ ученых Государственного историко-культурного музея-заповедника «Сарайшык». По итогам полевых (экспедиционных) изысканий были выявлены новые золотоордынские стоянки и поселения, составлена карта караванных путей. В целом выявлена и описана территориальная система караванных путей и караван-сараяв золотоордынского периода на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья. Сделан *вывод*, что золотоордынские караван-сарай и караванные пути имели эффективную территориальную организацию на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья, обеспечивая транзитно-торговую систему продвижения людей, товаров и знаний по северной ветви Великого Шелкового пути.

Ключевые слова: История Казахстана, Великий Шелковый путь, Улус Джучи, Золотая Орда, Сарайчик, караванные пути, караван-сарай, средневековые города, Волго-Уральское междуречье, Западный Казахстан

Благодарность. Исследование выполнено при финансовой поддержке Министерства культуры и спорта Республики Казахстан в рамках программы «Золотоордынские города, караванные пути и караван-сарай в Западном Казахстане: междисциплинарные исследования (XIII–XV вв.)» (№ BR10164208).

Для цитирования: Муктар А. К., Ахметова У. Т., Имашев Э. Ж. Золотоордынские караванные пути и караван-сарай на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья в XIII–XVI вв. // *Oriental Studies*. 2023. Т. 16. № 5. С. 1065–1086. DOI: 10.22162/2619-0990-2023-69-5-1065-1086

South and Southwest of West Kazakhstan, South of the Volga-Ural Interfluvium in the Thirteenth to Sixteenth Centuries: Golden Horde Caravan Routes and Caravanserais

Abilseiit K. Muktar¹, Ulzhan T. Akhmetova², Eduard Zh. Imashev³

¹ Saraishyq State Reserve Museum of History and Culture (11, Myrzagali St., 060707 Saraishyq, Republic of Kazakhstan)

Dr. Sc. (History), Professor, Director

 0000-0002-7177-0710. E-mail: muktar64[at]mail.ru

² Dosmukhamedov Atyrau University (1, Studenchesky Ave., 060011 Atyrau, Republic of Kazakhstan)

Dr. Sc. (History), Associate Professor

 0000-0001-9900-2214. E-mail: ulzhan.a67[at]mail.ru

³ Utemisov West Kazakhstan State University (162, Nazarbayev Ave., 090000 Uralsk, Republic of Kazakhstan)

PhD (Geography of Science), Director of Department

 0000-0001-8120-0618. E-mail: eduard.imashev[at]gmail.com

© KalmSC RAS, 2023

© Muktar A. K., Akhmetova U. T., Imashev E. Zh., 2023

Abstract. Introduction. In West Kazakhstan and the Volga-Ural interfluvium, it is Golden Horde cities, caravan routes, and caravanserais that remain as under- or uninvestigated. Particular attention be paid to the necessity of exploring caravan routes and caravanserais from Urgench to Saraychik (Saray-Jük), and from Saraychik to the Volga Golden Horde cities. *Goals.* The study seeks to systemize and analyze materials on caravan routes and caravanserais in the south and southwest of West Kazakhstan

and in the south of the Volga-Ural interfluvium. It also aims at reconstructing some functioning patterns of caravan trade routes from Saraychik to the Volga Golden Horde cities in the thirteenth to sixteenth centuries. So, the paper shall systemize and examine archaeological, ethnographic, archival data and sources on the Golden Horde cities, caravan routes, and caravanserais across the mentioned territories; describe some identified caravan routes and caravanserais. *Materials and methods.* The work focuses on materials from archaeological excavations in Kazakhstan, Russia, and Uzbekistan; considers outcomes of field (expeditionary) historical, geographical, and ethnographic surveys conducted across Mangystau and Atyrau Regions of Kazakhstan in 2019–2022; performs analyses of geographical maps. The research methodology includes general scientific, historical, and geographical tools and techniques. *Results.* The paper basically systemizes the efforts undertaken by scholars affiliated to Saraishyq State Reserve Museum of History and Culture (Kazakhstan). The field (expeditionary) surveys have identified more Golden Horde sites and settlements to yield an improved map of caravan routes. At large, the article provides a general territorial scheme of caravan routes and caravanserais from the Golden Horde period across the south and southwest of West Kazakhstan and the south of the Volga-Ural interfluvium. *Conclusions.* Our insights attest to that the Golden Horde caravanserais and caravan routes were characterized by quite efficient territorial patterns in the examined regions that grew to shape a comprehensive transit-trade system for the transfer of people, goods, and knowledge along a northern branch of the Silk Road.

Keywords: history of Kazakhstan, Silk Road, Ulus of Jochi, Golden Horde, Saraychik, caravan routes, caravanserai, medieval cities, Volga-Ural interfluvium, West Kazakhstan

Acknowledgements. The reported study was funded by the Ministry of Culture and Sports of the Republic of Kazakhstan, grant no. BR10164208 ‘Golden Horde Cities, Caravan Routes and Caravanserais in West Kazakhstan: Interdisciplinary Research, Thirteenth to Fifteenth Centuries.

For citation: Muktar A. K., Akhmetova U. T., Imashev E. Zh. South and Southwest of West Kazakhstan, South of the Volga-Ural Interfluvium in the Thirteenth to Sixteenth Centuries: Golden Horde Caravan Routes and Caravanserais. *Oriental Studies*. 2023; 16(5): 1065–1086. (In Russ.). DOI: 10.22162/2619-0990-2023-69-5-1065-1086



1. Введение

У истоков изучения караванных путей периода Золотой Орды стояли русские ученые. Ими проведены описание развалин средневековых историко-археологических объектов в казахской степи, в том числе караванных путей, караван-сараев, которые были расположены между Сарайчиком и Ургенчем [Рычков 1999; Мейендорф 1975; Левшин 1996; Григорьев 1907; Кастанье 2007].

Позже, в 1946–1950 гг., материалы пополнялись исследованиями Хорезмской экспедиции. Экспедиция под руководством С. П. Толстова [Толстов 1948; Толстов 1958] внесла определенный вклад в исследование караванных путей от Ургенча до Сарайчика. Но европейская часть караванных путей от Сарайчика до приволжских золотоордынских городов в Волго-Уральском междуречье так и остались неизученными. По исследованиям историка В. Л. Егорова,

«более чем 300-километровый отрезок его между Сараем и Сарайчиком до настоящего времени не изучен. Вторая часть пути от Сарайчика до Ургенча издавна привлекала внимание исследователей и довольно хорошо известна» [Егоров 1985: 124–125]. Выводы ученого остаются актуальными и по сей день [Плахов 2007; Кольцов, Байтанаев, Гаджиев 2019; Есеп 2021; Есеп 2022; Муктар 2022].

В последние годы вопросы изучения караванных путей и караван-сараев из Сарайчика в направлении Европы стали привлекать внимание историков. Известно, что эта дорога была главной, которая развивала международную торговлю Золотой Орды, соединяла ее с соседними народами. Северная ветвь Великого Шелкового пути, расположенная в важной географической зоне, соединяла Китай дорогами Восточного Туркестана, Жетысу, Хорезма, через Сарайчик — побережье Волги, а затем Центральную

Европу. Шелк, хлопок, драгоценные камни, различные продукты питания производились в Китае. По караванным путям потоками шли различные продукты питания, фрукты, скот и другие товары, а также рабы. Таким образом, Сарайчик, расположенный на полпути между Азией и Европой, стал «золотым мостом» между двумя частями континента Евразии.

Почему-то до сих пор не изучены караванные пути от Сарайчика в направлении Европы. Археолог В. В. Плахов, много лет изучавший Сарайчик в новом веке, отметил, что «сведения о караван-сараях от Сарайчика до нижеволжских городов совершенно не известны официальной науке» [Плахов 2007: 26].

П. М. Кольцов, Б. А. Байтанаев, М. С. Гаджиев обратили внимание на то, что «сухопутные караванные маршруты из Сарайчика в городские центры, распределенные на Волге, а также на Северном Кавказе (Дербент, Маджары), Подонье (Азак) до сих пор не изучены» [Кольцов, Байтанаев, Гаджиев 2019: 11].

Учитывая вышеизложенное и несмотря на значительное количество опубликованных научных работ, актуальным является изучение караванных путей и караван-сарая на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья, а именно от Ургенча до Сарайчика и от Сарайчика до приволжских золотоордынских городов, которые, по нашему мнению, формировали эффективную территориальную торгово-транспортную и транзитную систему как часть северной ветви Великого Шелкового пути.

Целью исследования настоящей работы являются систематизация и анализ материалов о караванных путях и караван-сараях на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья и реконструкция функционирования караванных торговых путей от Сарайчика до приволжских золотоордынских городов в XIII–XVI вв.

2. Материалы и методы

Исследования проводились на основе систематизации и анализа материалов ранее опубликованных научных работ, неопубликованных научных отчетов, а так-

же историко-географических карт, найденных в фондах библиотек Российской Федерации, Республики Узбекистан, а также в архивах Республики Казахстан. Кроме того, изучались материалы, собранные учеными Государственного историко-культурного музея-заповедника «Сарайшык» во время полевых (экспедиционных) археологических и историко-географических исследований на территории Мангистауской и Атырауской областей Республики Казахстан в 2019–2022 гг.

Работа выполнена с помощью использования общенаучных (анализ, синтез, описательный, математический, интервьюирование), исторических (диахронный, ретроспективный, синхронизации, сравнительный, структурный), географических (картографический, экспедиционный (полевой), геоинформационный, аэрокосмический, территориально-системный, факторный) методов.

В период экспедиционных (полевых) исследований была проведена работа по обследованию, разведке и описанию городищ, караван-сарая, стоянок и караванных путей на территории Мангистауской и Атырауской областей Республики Казахстан. С помощью GPS-навигатора Garmin были определены географические координаты найденных поселений (караван-сарая) и на основе использования карт Google Earth были составлены карты, отражающие расположение поселений (караван-сарая) и основные направления караванных путей золотоордынского периода в казахстанской части юга Волго-Уральского междуречья. С использованием дрона модели DJI Mavic Air2 была проведена аэрофотосъемка территорий размещения караван-сарая. Методом аэрофотосъемки и наземной фотосъемки было сделано 247 фотографий (некоторые из них представлены ниже). На местах обследований также проведено изучение нумизматических находок.

Таким образом, проведенные экспедиционные (полевые) исследования позволили собрать новые и дополнительные материалы, которые способствовали расширению архивных и литературных источников, что в свою очередь дало возможность более системно изучить караванные пути и караван-сарай на юге и юго-западе Западного

Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья периода Золотой Орды.

3. Значение золотоордынского города Сарайчик как основного центра развития Западного Казахстана и торгово-транзитного центра на караванном пути

Во времена империи Чингисхана города Сарай-Бату, Сарай-Берке, Сарайчик, Крым, Маджар, Укек, Казань, Хаджи-Тархан (Астрахань) и другие играли важную роль в решении государственных политических, экономических, социальных вопросов. Средневековые города, различные поселения в полной мере отражают состояние экономического развития империи. Для экономической стабильности обеспечивалась взаимосвязь городов, решались общие проблемы социального развития, развивалась торговля.

Империя возродила экономические отношения на Великом Шелковом пути, которые складывались веками. В конце концов, политика империи, которая двигалась с Востока на Запад, должна была заручиться поддержкой тысяч солдат на своем пути и населения на огромной территории. Поэтому потомки Чингисхана были заинтересованы в развитии, сохранении и защите караванных путей из Китая, Индии, которые прошли историческое испытание. Казахстанские ученые К. М. Байпаков и А. А. Нуржанов, изучая караванные дороги Казахстана и Средней Азии, особо выделяли направление Испиджаб – Арыское побережье – баникет Арсу – Отрар – Фараб – река Сырдарья – Аральское море. Ученые, называя город Отрар «домом купцов из разных стран», обращают внимание на то, что «этот участок Шелкового пути оживает в XIII веке, когда в устье нижнего течения Волги был построен золотоордынский город Сарай. Эта дорога проходила в XIII–XIV веках через города Сарайшык, Сарай-Бату и Кафф» [Байпаков, Нуржанов 1992: 16].

По заключению Питера Франкопана, монгольские завоевания имели существенные последствия — они обусловили трансформацию экономики Европы. Вначале посещали великого хана послы и устанавливали связи с европейскими государствами. Позже Золотая Орда пополнилась миссионерами и торговцами. Внезапно не только

Монголия, но и вся Азия оказалась в поле внимания Европы [Франкопан 2021: 250]. Таким образом, территория Казахстана стала «золотым мостом» между Европой и Азией, центром движения караванных путей и миссионеров. Одними из первых, кто описывал этот маршрут, были Плано Карпини и Гильом де Рубрук. Плано Карпини, встретившись в 1245 г. с Бату-ханом в нижнем устье Волги, отправился на Восток через реку Урал, а в 1253 г. Гильом де Рубрук, также встретившийся с Бату-ханом на Волге, в сентябре за 12 дней верхом достиг реки Урал. Изучив маршруты их следования, А. Ю. Якубовский выделил два маршрута: первый — нижнее устье Волги, Урал, Эмба, города Ургенч, Отрар, Тараз и далее; второй — нижнее устье Волги, Урал, Эмба, «Страна кипчаков» (Аральское море), Чуйская территория, Или и далее [Якубовский 1930: 15].

Позже по их следам в 1271–1295 гг. Марко Поло, выехавший в Каракорум, пересек реку Урал. Остается неизвестным, по какой причине Плано Карпини, Гильом де Рубрук и Марко Поло не указывают точно, где проходила река Урал, и название «Сарайчик» также не упоминается. Но Абуль-Гази¹ писал, что город Сарайчик был основан во второй половине XIII в. в период правления Бату-хана (1209–1255) [Әбілғазы 1991: 115], а средневековый исследователь Утемиш-хаджи указал о приезде Берке-хана (1209–1266) в Сарайчик [Утемиш-хаджи 1992: 97]. Судя по всему, в период, когда путешественники пересекали реку Урал, Сарайчик формировался как город. Со временем город Сарайчик был построен правителями Улуса Джучи как главный таможенный центр, контролирующий караванные пути вдоль реки Урал. Кроме того, подъем Каспийского моря в XIII в., затопление прибрежных населенных пунктов, караванных путей также подтолкнули к выбору места для нового города выше по течению реки Урал.

Именно арабский путешественник Ибн Баттута в полной мере раскрыл деятельность города Сарайчик на караванном пути. Путешественник показывает Сарай-Бату и Сарай-Берке как город Сарай, а Сарайчик — как Сараджук. Он написал в своем дневни-

¹ Абуль-Гази (Абу-л-Гази-хан, Абулгази-хан) (1603–1664) — хивинский хан, историк и писатель.

ке: «Сараджук, „джук“, то есть „маленький“. Этим они хотели обозначить как „Маленький дворец“. Город расположен на большом, полном берегу реки, река называется „Улысу“. До другой стороны реки были размещены лодки и построен мост, как в Багдаде» (цит. по: [Ибрагимов 1988: 78]).

Правители Золотой Орды использовали в развитии экономических связей как водные, так и сухопутные пути. С этой целью в первой половине XIV в. город Сарайчик широко поддерживался правителями Улуса как сухопутный путь. Археолог В. В. Плахов показывает 4 маршрута от Сарайчика до городов Нижнего Поволжья. Первая дорога — это дорога, проходящая вдоль реки Урал и охватывающая расстояние между Сарайчиком и городищем Жайык, расположенным вблизи современного города Уральск; вторая дорога представляет собой полевую дорогу протяженностью 300 км, соединяющую Сарайчик с городами Сарай аль-Махрус и Сарай аль-Джадид; третья дорога охватывает расстояние между Сарайчиком и Хаджи-Тарханом и проходит вдоль северного побережья Каспийского моря в направлении Крыма; четвертый маршрут — водный путь, идущий от Сарайчика вдоль реки Урал к Каспийскому морю и далее доходящий до Ирана и Азербайджана [Плахов 2007: 26–27].

На наш взгляд, эти дороги получили новое развитие в золотоордынский период. Марко Поло, который прошел империю Чингисхана от реки Волги до Китая, писал следующее: «По большим дорогам, где гонцы скачут, купцы и другой народ ездят, великий хан приказал через каждые два шага насадить деревья. А сделал это великий хан для того, чтобы всякому дорога видна была, и заблудиться нельзя было. И пустынным дорогам есть деревья; для купцов и для гонцов великое от того удобство. ...гонец великого хана, через двадцать пять миль (около 40 км) он приезжает на станцию, по-ихнему янб, а по нашему конная почта; на каждой станции большой, прекрасный дом, где гонцы пристают... По всем главным областным дорогам через двадцать две мили, а где через тридцать, есть станции» [Книга Марко Поло 1990: 112].

Мнение путешественника относится к окрестностям города Ханбалык (Ханбалык по-турецки, Даду по-китайски) в Ки-

тае, но оно свидетельствует о том, что все экономические пути сообщения в Великой Степи строго контролировались империей. Поэтому пути сообщения охранялись на государственном уровне как основа государственной политики. Монголы добились стабильности в Азии, и это стало основой для европейской экспансии. По заключению путешественников, от Черного моря до самого Китая земли были безопасными днем и ночью [Франкопан 2021: 253]. На пути сообщения были расположены поселения. Хотя они назывались стоянками, пунктами, караван-сараями, это был маршрут между Азией и Европой для купцов, путешествующих по Шелковому пути. Важную роль среди них играли караван-сарай.

Караван-сарай были главной остановкой для путешественников между странами в средние века. Караван-сарай располагались как в городе, так и на его окраине. Караван-сарай имеют разные названия на языке местных жителей. Например, «хан» (от перс. *خاں* [xān], откуда и осман. *خان* [han]), масри *خانكو* [wikala], араб. *قيدنف* [funduq], откуда вен. и итал. *fundaco* в Венеции). «Хан» иногда назывался по наименованию товаров, которые складировались и продавались в них: Шелковый хан, Рисовый хан и т. п.

«Хан» в городе Сарайчик был найден в ходе археологических раскопок в 1997–2000 гг. Археологи называли его как «дворец», дворцовый комплекс типа «хан». «Хан» в Сарайчике возводился потомками Джучи. «Стены дворца, сложенные из сырцового кирпича, возвышались более чем на 6 м. Размеры строения внушительны: 40 x 20 м. Портальная часть с южной стороны имела широкий ступенчатый пандус, т. е. подъем с петаком — выступающей от здания части входа с аркой. На углах, видимо, стояли башенки, которые разрушились в результате просадки углов в заполнении прежних зданий. Портал был облицован кладкой из обожженного кирпича, украшен белым алебастровым декором в виде расшивок и панелей с резными орнаментами, перед входом располагалась площадь. Задняя часть дворца была построена без платформы» [Тасмагамбетов, Самашев 2001: 67]. Позже дворцовый сарай расширялся. Появились новые помещения, и их количество возросло до 40 (см. фото 1).



Фото 1. «Хан» в городе Сарайчик (фото Ю. Черкашина, июнь 1999 г.)
[Photo 1. 'Khan' (district) in Saraychik. Photo by Yu. Cherkashin, June 1999]

Купцы в караван-сараях города останавливались, хранили и обменивали свой товар, а также меняли лошадей и верблюдов, которые были основным дорожным транспортом. Это описывал и Ибн Баттута: «В этом городе наше путешествие на лошадях, тянувших арбы, закончилось. Там мы продали их по четыре динара денег за лошадь и меньше этого, ввиду их слабости и дешевизны в этом городе, и наняли верблюдов, чтобы тянуть арбы» (цит. по: [Ибрагимов 1988: 78]).

Нумизматические материалы являются дополнительным доказательством того, что Сарайчик был центром экономических связей и дальней переправой европейских и азиатских караванов. Если проанализировать средневековые нумизматические материалы, найденные в Сарайчике с конца 80-х гг. XX в. по 2005 г., то большинство из них были найдены на территории «Хана», выявленного в раскопе № 5. В этот период исследования в культурных слоях зафиксированы 702 монеты, и из них самая ранняя — чеканная монета в период правления Менгу Тимура (1266–1282). В результате археологических работ доказано, что в денежном обращении Сарайчика XIII–XIV вв. участвовали монеты 25 монетных дворов [Монеты Сарайчика 2006: 82, 88, 91].

В ходе раскопок 2019 г. на 4 участках были найдены 140 монет. По плотности монетных находок можно оценить возможность принадлежности раскапываемых площадок к торговым территориям XIV – первой трети XV в. В результате исследований 2019 г. ученые сделали заключение, что во второй половине 760-х и 770-х гг. эта территория очень редко посещалась людьми, возможно, была заброшена в связи с эпидемией чумы, а затем в конце 770-х гг. и позднее жизнь здесь возобновилась и продолжалась еще в первой трети XV в. На это однозначно указывает некоторое количество монет 780–790-х гг., кладик из раскопа № 4, а также находки монет рубежа веков и XV в. В первой трети XV в. или несколько позднее территория кладбища увеличилась, некоторые старые гурханы (возможно, конца XIV в.) были убраны и на их месте возведены новые [Петров и др. 2022: 383].

Археологические исследования свидетельствуют о том, что монеты, найденные в Сарайчике, чеканились в основном в городах — столицах чеканки монет: Поволжья, Хорезма, Гулистана, Крыма, Укека и других. Для иноземных монет общая доля сравнима (0,635) с долями монет ряда Джучидских городов [Монеты Сарайчика 2006: 91].

В 2022 г. на 3 раскопах Сарайчика был найден новый клад монет. Очищенные

404 серебряные монеты были в основном отчеканены в Сарай аль-Джадид, Сарай аль-Махрус в XIV в., и большинство из них названы в честь Жанибек-хана. Кроме того, встречаются имена Узбек-хана и Бердибек-хана. Серебряные монеты были в обиходе внутри страны, медные монеты использовались для местной торговли, иностранные монеты попадали со случайными торговцами.

Приведенные выше нумизматические материалы 1989–2005, 2019, 2022 гг. показывают роль Сарайчика в экономическом пространстве империи Золотой Орды в XIV–XV вв.

Таким образом, караван-сарай в городе играли важную роль в общественно-политической жизни страны. Расстояние между Сарайчикским «ханом» и караван-сараями, расположенными за пределами города, примерно исчисляется одним днем пути на лошадях и верблюдах. Они использовались как временные стоянки для путников.

О междугородных караванных-сараях В. Л. Егоров в своем труде пишет: «По всей трассе этой караванной дороги, пролегавшей по пустынным безводным районам, на расстояниях, примерно соответствующих одному дневному переходу (около 30 км), были вырыты колодцы и построены караван-сарай» [Егоров 1985: 124]. Исследовательница Т. Т. Райс делает вывод, что «расстояние между караван-сараями не должно было превышать одного дневного перехода, т. е. не более 60 км, но обычно места ночевки и дневки располагались на расстоянии, не превышающим 25 км» [Райс 2004: 103–105].

До сих пор нет четкого и единого мнения о происхождении караван-сарая. Исследователь С. П. Толстов пишет, что караван-сарай впервые появились в X–XI вв., а Ю. П. Манылов, опираясь на материалы археологических исследований 70–80-х гг. XX в., делает вывод, что караван-сарай были построены в период Золотой Орды (цит. по: [Астафьев 2009: 38–39]).

4. Караван-сарай и караванные пути на территории юга и юго-запада Западного Казахстана

На сегодняшний день в определенной степени найдены и описаны 9 караван-сара-

ев, которые расположены между Ургенчем и Сарайчиком. В настоящее время на плато Устюрт известны 8 караван-сарая, которые служили в эпоху Золотой Орды. Пять из них — это Ушкудук, Ажигельды, Белеули, Косбулак и Шурык в Республике Каракалпакстан. Они имеют либо прямоугольную форму, но приближающуюся к квадрату, либо просто квадратную форму. Памятники по размерам близки между собой и сложены из плиток устюртского камня размерами 30–33 x 30–33 x 6 x 10 см.

В казахстанской части на территории Мангистауской области известны места трех караван-сарая. Первый караван-сарай на территории Казахстана — колодец Куйше (местные казахи называют: колодец Кусшы) расположен в 46,5 км от Шурыка (Республика Каракалпакстан). Здесь прослеживается место старого караван-сарая. Стены караван-сарая построены из обожженного кирпича. Караван-сарай имел размеры 25 x 25 м. Второй караван-сарай находится от колодца Куйше в 36 км, недалеко от колодца Турыш. В 17 км от этой местности было обнаружено место караван-сарая возле колодцев, называемых Бескудук или Белдеули. Два из пяти колодцев возле караван-сарая пересохли, в трех других еще имеется вода. В результате археологических исследований, проведенных в Белдеули, было обнаружено квадратное сооружение размером 27 x 24 м. Стены выложены из известняка. В результате исследования были обнаружены руины мечети с михрабом. Третий, последний, караван-сарай — это Коскудук. В плане караван-сарай выглядит четырехугольным. На четырех углах сохранились следы башен. Для караван-сарая, исследованных на казахской части Устюрта и в Каракалпакстане, общими является наличие в них мечетей отдельно от хозяйственных помещений [Жүнісханов 2021: 52].

В последние годы на казахстанской части Устюрта стали выявляться караванные пути X–XIII вв., проходящие вдоль побережья Каспийского моря через городище Кызылкала. На этой дороге в районе городища Каракабак в местечке кладбища Ажбаба установлено неизвестное место караван-сарая. Размер караван-сарая — 40 x 30 м. Ажбаба представлял собой транзитный караван-сарай на караване пути Устюрта в XIV в., который доходил от Кы-

зылкала до бухты Тупкараган. Караванный товар, доставлявшийся в бухту Тупкараган, отправлялся в города Дербент и Саксын. Этот путь доказан как морской путь от полуострова Мангистау [Астафьев 2009: 28–33].

В 2009 г. в юго-восточном направлении от Кызылкала в 45 км от хребта Восточный Каратау исследован караван-сарай Агашты XI–XIV вв. Позже возле колодца Уали был обнаружен караван-сарай XII–XIV вв. Однако в конце XIII в. уровень Каспийского моря поднялся на 19–22 м, навсегда перекрыв морской маршрут караванного пути. Таким образом, на Устюрте были караван-сарай Ажбаба, Агашты и Уали, которые были затоплены водами Каспийского моря, а 3 караван-сарая (Куйше, Бескудук, Коскудук), которые пережили наводнение, продолжали функционировать [Астафьев 2009: 35–37].

Закрытие морского пути на полуострове Мангистау привело к тому, что караванные пути из Ургенча направлялись через Устюрт прямо в Сарайчик. Полное решение об изменении маршрута было принято при правлении Узбек-хана. Однако караванщики не отказались от поиска нового морского пути.

Доказательством этому может служить городище Кетиккала, образовавшееся в XIV в. в бухте Тупкараган. Оно занимало площадь примерно 16 гектаров и было расположено на нижней террасе Каспийского моря между современным городом Форт-Шевченко и поселком Атан.

На сегодняшний день на территории Атырауской области известен только один караван-сарай — Таскешу (см. фото 2). Двор караван-сарая Таскешу имеет четырехугольную форму, размеры вместе со двором составляют 55 x 55 м. Центр двора представляет собой квадратную площадь размером 15 x 15 м. Расстояние от края двора до ровной площадки в середине составляет 20 м. Караван-сарай Таскешу имеет особое значение среди караван-сараяв Казахстана как самостоятельное сооружение из обожженной глины. Результаты раскопок караван-сарая Таскешу позволили определить строение, возведенное в виде башни с закругленными выступающими углами, стены которой были сложены очень прочным способом из стандартных, обожженных глиняных кирпичей [Касенов 2019: 20].



Фото 2. Территория размещения караван-сарая Таскешу
(аэрофотосъемка А. Ж. Жумабаева, июль 2022 г.)
[Photo 2. Territory of Taskeshu caravanserai.
Aerial photo by A. Zhumabayev, July 2022]

Русский исследователь Л. Л. Мейер описал Таскешу следующим образом: «...На этом пути особенно замечательна крепостца Тас-Кичу на Сагиз, построенная, очевидно, с целью обеспечить переправу через эту реку» [Мейер 2007: 138].

Сегодня исследователи Э. Д. Зиливинская, Д. Д. Васильев пишут, что между городищами Тендик, Жайык, Жалпактал, Сарайчик и Ургенчем было 15 караван-сараяев. Они, опираясь на исследования В. Н. Татищева, утверждают, что в середине XIV в. купцы из Сарайчика приезжали в Астрахань и торговали [Золотая Орда 2016: 632–664].

Ученый А. Д. Таиров в своем исследовании показывает три пути от Сарайчика до Ургенча. Он, опираясь на труды А. И. Левшина, показывает маршруты этих караванных путей:

- 1-я дорога — «Ногайская дорога»: Сарайчик – Сагиз – Таскешу – Эмба – Устюрт – Древний Ургенч;

- 2-я дорога: Сарайчик – Гора Кайнар – Чаган – Шошаколь – дорога больших границ – Древний Ургенч (эта дорога расположена на удаленном расстоянии от «Старой Ногайской дороги», но более эффективная);

- 3-я дорога — Калмыцкая дорога: от ответвлений Нижней Волги до Сарайчика – реки Иргиз – Бухары, к берегам Сырдарьи (эта дорога проходила к северу от Аральского моря) [Таиров 2022: 14–16].

Кроме «Старой Ногайской дороги», был еще и прямой водный путь. По мнению археолога М. Д. Калменова, этот морской путь в XIII–XIV вв. проходил от полуострова Мангистау через море. Для этого была удобна Тупкараганская бухта. В XIV в. товары доставлялись в поселение Кетиккала и перевозились через море вдоль Волги [Калменов 2013: 19].

По последним исследованиям археолога А. Е. Астафьева, караванный путь на полуострове Мангистау представлял собой единый магистральный комплекс из-за сходства историко-географического положения времен Хазара, Хорезма. Дорога ведет по Устюрту в направлении от караван-сарая Агашты к Кызылкале. Из Кызылкалы выходили две дороги. Одна проходила от городища Каракабак до караван-сарая

Ажбаба, другая — по хребту Западного Каратау, через курганы Айгырлы, Тюбежик до бухты Тупкараган (Коргантас). Караванные пути XIII–XIV вв. трудно определить из-за небольшого количества постоянных поселений того периода. Конечная точка караванного пути — Кетиккала, а транзитный путь проходил через караван-сарай Манат.

В XIV в. на полуострове Мангистау некрополи определяют новые караванные пути. Один из путей — Устюрт, Каражар, колодец Беке, некрополь Караман-ата, из него в направлении Кетиккала и Тупкараган; второй путь — через полуостров Бузачи, Оле Колтык, в зимний период — через колодцы Кетиккала, Тузежик, Кунансу, Туйсу, Кошак, Тушыкудук, Мастек, Кызан, Жылкельды. Эта дорога в XIX–XX вв. в зимний период соединяла Форт-Александровск и Гурьев. Кроме них, была третья дорога. Она охватывала северо-восточный маршрут и соединяла Кетиккалу, Манап, Уали.

В позднем средневековье наиболее актуальными становятся два направления к заливу Кочак (пристань Мангышлак, она же Караган, Сарытас, Садеевская) и, вероятно, на северно-западное побережье полуострова Бузачи (пристань Кабаклы, она же Назаровская). В XVIII–XIX вв. главными направлениями путей сообщения были тупкараганское и кендирлинское [Астафьев 2009: 70–75].

Обобщая приведенные выше мнения, можно сказать, что между Древним Ургенчем и Сарайчиком проходили четыре основных пути, включая морской путь, которые менялись в связи с изменениями историко-географических условий (проблема с водой, пастбища, безопасность и другие факторы).

Указанные караванные дороги были Северной ветвью Великого Шелкового пути. Расстояния между главными городами по северной ветви были определены уже в средние века. В середине XIV в. Франческо Балдуччи Пеголотти и неизвестный тосканский автор показали, что «на любое побережье Каспийского моря могли доплыть суда, вышедшие из Сарайчика» [Английские путешественники 1938: 189–190].

Ибн Баттута писал, что требуется 10 дней от Сарая до Сарайчика (цит. по: [Ибрагимов 1988: 72]). Английский дипломат А. Дженкинсон во время путешествия в 1558–1560 гг. на основании данных татарских купцов указывает, что от Астрахани до Сарайчика 10–15 дней пути, от Сарайчика до Ургенча — 15 дней, от Ургенча до Бухары — 15 дней, от Ургенча до Кашгара — 45 дней, от Ургенча до Китая — 75 дней [Английские путешественники 1938: 191].

5. Караван-сарай и караванные пути на территории юга Волго-Уральского междуречья

Актуальным вопросом в исторической науке являются караван-сарай между Сарайчиком, Сарай-Бату, Сарай-Берке и Хаджи-Тарханом, их расположение и конкретные направления.

Одним из первых о развалинах между Сарайчиком и городами Поволжья говорил В. Н. Татищев. Ученый в письме 1741 г. секретарю канцелярии Российской академии наук И. Д. Шумахеру предлагает изучить их, обратив внимание на развалины вдоль реки Хан, протекающей по степной зоне. Более поздние исследователи приходят к выводу: «Упоминание развалин по течению речки Ханской, находящихся в глубине степи, а не на берегу Ахтубы, может служить указанием на начало караванного пути из Сарая в крупный город Сарайчик, располагавшийся на р. Урал. Судя по контексту, эти „стены городовые каменные и строения“ находились одно за другим на расстоянии соответственно 20 и 40 верст от Ахтубы. Не исключено, что это были караван-сарай, строившиеся вдоль торговых путей на расстоянии одного дневного перехода один от другого. Сооружения эти еще предстоит найти, что значительно затрудняется отсутствием на современных картах речки с названием Ханская. Сведения о „великих дорогах в степи“ также подтверждают сообщения средневековых источников о процветании международной и внутренней торговли в Золотой Орде» [Егоров, Юхт 1986: 234]. Его мысли дополняются в 1861 г. топографом А. Е. Алексеевым [Сарайшык 2015: 56–57]. Тем не менее выводы исследователей по неизвестным причинам остались без дальнейшего изучения.

Одним из первых на эту проблему обратил внимание археолог В. В. Плахов. Он утверждает, что на караванном пути Сарайчик – Хаджи-Тархан было найдено несколько мест, похожих на караван-сарайские развалины. Им отмечено, что караван-сарай были построены в основном из необожженного кирпича, и только один был построен из обожженного кирпича. Более разнообразны караван-сарай, находящиеся между Сарайчиком и Сарай-Бату. Один из них, сложенный из сырцового кирпича имел форму стандартного прямоугольника размером 24 x 36 м и толщиной стен около 40 см. Другой караван-сарай имел более значительные размеры: около 36 x 42 м с толщиной стен около 70 см. В этом направлении караван-сарай такого же размера и вида сооружения были отмечены еще в двух местах. Помимо них, были обнаружены остатки сооружения со стандартным планом караван-сарая, выполненного из белого камня [Плахов 2007: 26].

Большинство караван-сараяев, указанных ученым, вероятно, находятся на территории современной Астраханской области Российской Федерации, а не в пределах современных границ Атырауской области Республики Казахстан. Такое предположение связано с тем, что в Атырауской области нам известно поселение Кудайберген. Однако это место вообще не изучено.

Археологические раскопки 2021 г. в Сарайчике пополнили материалы, относящиеся к сарайчикскому «Хану» (см. фото 3). При раскопках были обнаружены несколько комнат. Они обогревались тандырной печью. Большинство найденных монет были выпущены во времена правления Узбек-хана и Жанибек-хана. Археологи, проводившие раскопки Сарайчика, пришли к выводу: «Из-за наличия коридоров в открытой раскопке этот объект можно считать общественным зданием. Учитывая, что в непосредственной близости от этой раскопки находится комплексное здание дворца (ханака), открытое в 1996–2008 годах, этот район города состоит из построек, возведенных для ночлега караванщиков, путешественников, путников, паломников» [Ецен 2021: 39].



Фото 3. Общественные здания XIV в. в «Хане» города Сарайчик
(аэрофотосъемка А. Ж. Жумабаева, октябрь 2021 г.)

[Photo 3. Fourteenth-century public buildings in 'Khan' district of Saraychik.
Aerial photo by A. Zhumabayev, October 2021]

Ценный документ о караванных путях, ведущих из Сарайчика в Европу, дает карта, составленная Марком Дубровиным (см. карту 1). В 1729 г. морской капитан Марк Дубровин на 3 года ездил в Среднюю Азию — Хиву и Бухару и включил составленную карту в Атлас И. К. Кирилова в 1737 г. [Кирилов 1724–1737: 15]. Как выяснили исследователи И. М. Рутько и Б. Г. Семянников: «На карте изображена система разветвленных дорог (с караван-сараями, поселками и колодцами), пересекающих территорию Средней Азии.

Узлы дорог — города Хива и Бухара. Всего М. Дубровин поместил на своей карте около 90 названий среднеазиатских городов и населенных пунктов, но вынес их в специальный «Реестр городам», указав на карте лишь соответствующие им номера. Названы, например, 14 городов Хивинской провинции, в том числе в порядке «реестра»: 1) Хива; 2) Лазарист (Хазарасп); 3) Ханиха (Ханка); 4) Оргенш (Ургенч); 5) Шибент, или Везир; 6) Старый Ориент (Старый Ургенч) и др.» [Рутько, Семянников 2019: 5].



Карта 1. Карта Средней Азии, составленная М. Дубровиным в 1731 г.
[Кирилов 1724–1737: 15]

[Map 1. Map of Central Asia compiled by M. Dubrovin in 1731]

На карте М. Дубровина (см. карту 1) выделены два основных караванных пути от Сарайчика в направлении к реке Волге, а в приближении к реке Волге дорога на севере разделена на две части. Таким образом, три караванных пути были проложены по караванной дороге, направленной в сторону Астрахани, не доходя до реки Волги. Интересно, что одна караванная дорога из Ургенча, не доходя до Сарайчика, поворачивала к Каспийскому морю и доходила прямо до города Гурьева. Это, вероятно, морской путь, пересекавший реку Урал у города Гурьева. На карте на каждом караванном пути обозначено 8–9 пунктов. М. Дубровин показывает лишь один город — Сарайчик в Волго-Уральском междуречье [Кирилов 1724–1737: 15].

На карте М. Дубровина также показаны населенные пункты — караван-сарай. Расстояния между ними, по нашему мнению, составляли 25–45 км. Учитывая, что карта была составлена в начале XVIII в., можно с уверенностью говорить, что это караванные пути времен Золотой Орды. Если обратить внимание на карты периода основания Бокейской (Букеевской) Орды в начале XIX в., то можно увидеть только один караванный путь. Эта дорога охватывает расстояние Сарайчик – могила матери Бокей-хана – Новобогат – Жанбай – Астрахань [НА РК. Ф. 83. Оп. 1. Д. 134. Л. 1]. Другие караванные маршруты, похоже, были приостановлены для контроля на государственном уровне.

Так, полевыми экспедициями 2021–2022 гг. установлено, что караваны, переправившиеся из азиатской части реки Урал на европейскую сторону, шли из Сарайчика по обращенным к морю водам и колодцам: Ашысай, Баксай, Бугылозек к реке Жалтыр, Кызылуй и далее — в Сарай-Бату, Сарай-Берке и Хаджи-Тархан.

Экспедиционные (полевые) исследования в 2021–2022 гг. показали, что проходившие через реку Урал на европейскую часть караваны направлялись на юго-запад от Сарайчика, по направлению к морю и проходили вдоль пресных вод и колодцев Ашысай, Баксай, Бугылозек, выходя к реке Жалтыр, Кызылуй, далее на Сарай-Бату, Сарай-Берке и Хаджи-Тархан. Найденные новые поселения Канал, Шойтас, Ашысай-1, Кулпытас

располагались на основных караванных путях, а стоянки Ашысай II, Бурабай, Коздыкара находились вблизи караванного пути и имели торговые обменные пункты. В частности первое крупное поселение Ашысай (размер около 300 x 700 м) расположено в 13 км от Сарайчика. Там были найдены медные монеты, реликвии периода правления Узбек-хана [Есен 2021: 46–47]. Караваны из поселения Ашысай поворачивали на запад и направлялись в сторону Сарай-Бату и Сарай-Берке.

В 2022 г. в ходе разведочных работ в урочище Карагайлы Махамбетского района Атырауской области Казахстана было обнаружено поселение средневекового времени. Поселение Карагайлы расположено в 20 км западнее от современного поселка Сарайчик, в 15 км от поселка Тандай (координата GPS: N 47° 24 544'; E 51° 29 187') (см. карту 2).

Размер поселения Карагайлы около 1 000 x 1 000 м. На поверхности были обнаружены медные монеты, бусы, фрагменты красной и серой глины, сырцовый керамики, декоративные наклейки из нефрита (см. фото 4). Нефриты, вероятно, были привезены из Синьцзяна, располагавшегося в Чагатайском улусе. Исторически основным потребителем нефрита был Китай. Несколько монет, выпущенных от имени Узбек-хана, могут свидетельствовать о том, что это место находилось на торговой караванной дороге и являлось пунктом обмена денег и торговым рынком.

В ходе раскопок в Карагайлы был выявлен архитектурный мемориальный комплекс в виде нижней части двухкамерного мавзолея с шестью погребениями (см. фото 5). Здание было ориентировано по оси Север – Юг и имело по основанию внешние размеры 11 м 45 см (Север – Юг) на 7 м 30 см (Запад – Восток). Портал был направлен в южную сторону и обрамлен по углам пилястрами. За ним к северу располагался зиарат хана, поминальное помещение, имевшее внутренние размеры в ширину 480 см (Запад – Восток) и длину в 240 см. За ним к северу расположено помещение — гурхана, усыпальница с купольным перекрытием и внутренними размерами 480 x 480 см. Помещения были разделены стеной с порогом от дверного проема. Стены мавзолея имели ширину около 120–125 см.



Карта 2. Географическое положение поселения *Karagaily*, Махамбетский район Атырауской области (составлена авторами на основе полученных во время полевых работ GPS-координат и использования карты Google Earth)
 [Map 2. Geographical location of *Karagaily* settlement (Makhambet District, Atyrau Region, Kazakhstan).
 Map compiled by authors with the aid of GPS coordinates and Google Earth data]



Фото 4. Найденные артефакты в поселении *Карагайлы*,
Махамбетский район Атырауской области (фото А. К. Муктара, июль 2022 г.)
[Photo 4. Artefacts found in *Karagaily* settlement
(Makhambet District, Atyrau Region, Kazakhstan). Photo by A. Muktar, July 2022]



Фото 5. Мавзолей в поселении *Карагайлы*, Махамбетский район Атырауской области
(аэрофотосъемка А. К. Муктара, октябрь 2022 г.)
[Photo 5. Mausoleum in *Karagaily* settlement (Makhambet District, Atyrau Region, Kazakhstan).
Aerial photo by A. Muktar, October 2022]

В ходе исследований сделаны следующие предварительные выводы:

- данный мавзолей такой конструкции является пока единственным исследованным на территории Северного Прикаспия;

- по приему панцирной кладки с сырцовым кирпичем внутри стены и ее обожженной обкладкой мавзолей является довольно ранним, возможно, относящимся к XIII в. На это указывает наличие кирпича плохого обжига с размерами 25 x 25 x 5 см, который в XIV в. сменяется на высококачественный, а в XV в. — на кирпичи размером 23 x 23 x 5 см, причем панцирная кладка такого характера, но с размерами обожженных кирпичей 23 x 23 x 5 см встречается и в мемориальных сооружениях XIII и ранее веков на Нижней Волге, т. е. в 350 км на запад;

- вид перекрытия ямы основных погребений стволами веток, затем кожей и потом тростником также характерен до XIV в., когда он сменяется на склеповую закладку.

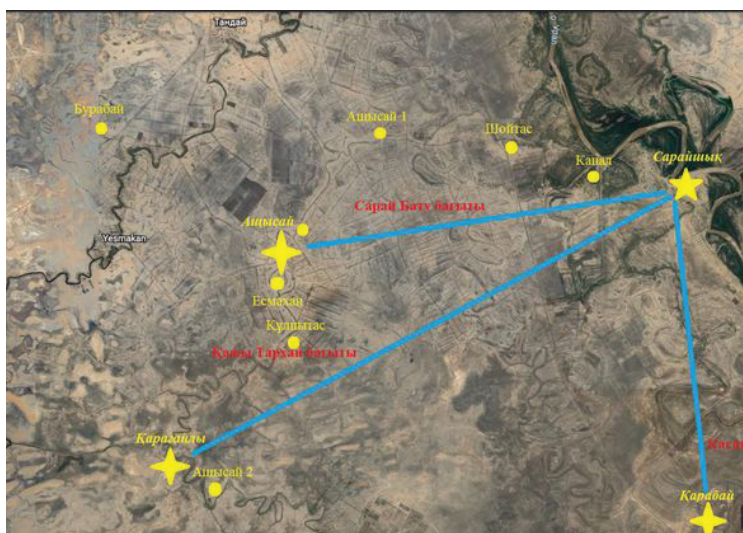
По нашему мнению, мавзолей Карагайлы служил местом паломничества на караванном пути. Места таких памятников можно увидеть повсюду. С учетом площади Карагайлы в 100 га предполагается, что он являлся первым крупным золотоордынским

поселением, где останавливались караваны из Сарайчика. Расположение городища свидетельствует о том, что караванный путь является одной из основных дорог в направлении Хаджи-Тархана.

По нашему мнению, описанное в 1861 г. военным топографом А. Е. Алексеевым поселение («Есть еще развалины построек, современные городу Сарайль-Джадиту, на речке Солянке, в 20 верстах от Сарайль-Джадита, по направлению на запад, не обнесенные валом») [Сарайшык 2015: 56–57] можно считать Карагайлы. Здесь караваны из Карагайлы шли на юг, направляясь в Хаджи-Тархан.

В 2022 г. также был найден караванный путь от Сарайчика к Каспийскому морю. Он выходил к морю на участке Сарайчик – Карабай – стоянка Жоргатай – стоянка Сарыюзек – город Токтар и доходила до русской слободы XVII–XVIII вв. Отсюда товары караванов загружались на корабли.

В целом по итогам экспедиционного обследования участков казахстанской части юга Волго-Уральского междуречья составлена карта поселений (караван-сараев) и основных направлений караванных путей золотоордынского периода (см. карту 3).



Карта 3. Выявленные поселения (караван-сараи) и основные направления караванных путей золотоордынского периода в казахстанской части юга Волго-Уральского междуречья (составлена авторами на основе полученных во время полевых работ GPS-координат и использования карты Google Earth)

[Map 3. Identified settlements (caravanserais) and key directions of caravan routes from the Golden Horde period in the Kazakhstan part across the south of the Volga-Ural interfluvie.

Map compiled by authors with the aid of GPS coordinates and Google Earth data]

Приведенная выше карта М. Дубровина (см. карту 1) доказывает, что расстояние между караван-сараями было разным. Если принять во внимание расстояние известных караван-сараев от Ургенча до Сарайчика, то от Шурыка (Республика Каракалпакстан) до Куйши 46,5 км, от Куйши до Бескудыка (Бельдеули) — 53 км, от Бескудыка до Коскудыка — 84 км в Республике Казахстан. Расстояние от Коскудыка до города Ушкан в Атырауской области Казахстана составляет 86 км [Астафьев 2009: 39–47]. По нашему мнению, город Ушкан также являлся караван-сараями. К сожалению, в настоящее время Ушкан остается неисследованным историко-археологическим объектом на территории Атырауской области.

Отрезок от Ушкана до караван-сарая Таскешу составляет 127 км. Однако между Таскешу и Ушканом стоит памятник святому Бакашы. Расстояние между Ушканом и Бакашы составляет 56 км. Географ И. Г. Гербер, который был между Ушканом и Таскешу, видел недалеко от левого берега реки Эмба руины. Он написал, что «недалеко от реки... можно было увидеть на некоторой высоте разные развалины зданий, которые стояли здесь уже давно, так же вокруг было много разбитых кирпичей» (цит. по: [Ажигали 2017: 113]).

Этнограф С. Е. Ажигали, проанализировавший труды ученого, считает, что здесь мог быть караван-сарай [Ажигали 2017: 112–116]. По нашему мнению, у ученого правильное предположение, и Бакашы должен быть включен в будущем в качестве объекта исследования как караван-сарай. Таким образом, по имеющимся материалам можно утверждать, что расстояния между караван-сараями были в пределах 20–70 км. Уже данный факт заставляет нас пересмотреть вывод о том, что расстояние между караван-сараями составляло день пути.

По данным немецкого историка Б. Шпулера, товары, вывозившиеся из Дешт-и-Кипчака¹, доставлялись на побережье Черного моря. Именно поэтому в Крыму работали итальянские торговые центры

¹ Большой Кипчак или Половецкая степь (в Западной Европе — Кумания) — исторический регион Евразии, Великая Степь от низовий Дуная и до Иртыша и озера Балхаш, от Крыма до Волжской Булгарии.

из Генуи, Венеции. Генуя строит на берегу моря колонии Кафа (Феодосия), Матерге, Монкастро (Ак-Кермане, Аккерман). Позднее они открыли свой филиал в Танской колонии Венецианской Таны (Азов, Азак). Товары, привезенные из Внутренней Азии, собирались в Старом Крыму (Солгат или Солхат). Привозились ткань из Хорезма, шелк, фарфор из Китая, Ирана, хлопок, ковры из Бухары, жемчуг, кораллы из Индии [Шпулер 2018: 345–354].

Северная ветвь Великого Шелкового пути начала постепенно приходить в упадок в период борьбы за престол, начавшейся в Золотой Орде во второй половине XIV в. По этой причине караваны из Азии начали выбирать южную ветвь, например из Китая в Среднюю Азию, а оттуда — в северный Иран. Политика и реформы Токтамыс-хана в ходе восстановления Золотой Орды были лишь временными мерами. По этому вопросу исследователь И. М. Миргалеев пишет: «В дальнейшем, после хана Токтамыша, смысла в возобновлении северного маршрута Шелкового пути не было, хотя он еще продолжал функционировать, но уже не в тех масштабах. Так закончилась история этой торговой магистрали Евразии, огромной по протяженности, через которую проходили не только люди и различные товары, но и идеи, и знания» [Миргалеев 2018].

Несмотря на кризис в империи, северная ветвь сохраняла торговые отношения, хотя и не в такой степени, как в предыдущие эпохи. В сложившейся ситуации на территории Золотой Орды появились десятки независимых государств. С течением времени, кроме водного пути северной ветви, караванные пути оставались в зависимости от политики Московского царства.

В этот период изменилось и направление караванных путей из Сарайчика на север. В этом аспекте ногаевед В. В. Трепавлов пишет, что в XVI в. ногайско-русское взаимодействие осуществлялось по двум маршрутам: первый — это Казанская дорога: Самара — Казань — Нижний Новгород — Владимир — Москва; второй — это Ордабазарская дорога: Переволока — Донской берег — Воронежские ответвления — Ряжск — Рязань — Москва. После того, как политическая ситуация разрешилась в пользу Москвы, русские политики начали требовать, чтобы послы и купцы ез-

дили через город Казань. Ордабазарская дорога не была такой активной, как Ногайская дорога между Сарайчиком и Москвой. Позже от второй дороги в XVII в. отделилась Большая Саратовская дорога, охватывавшая расстояния между Пензой – Тамбовом – Шацком – Рязанью – Москвой [Трепавлов 2020: 526]. Дополнительно к этим дорогам продолжалась экономическая связь с городом Астраханью на севере Каспийского моря. Хотя дорога и перестала функционировать во время войны между Московским государством и Крымским ханством, торговый путь вновь начал развиваться в связи с изменением политической ситуации. Таким образом, прежние золотоордынские караванные пути постепенно утратили свое значение, и начали прокладываться новые маршруты.

Со временем северная ветвь Великого Шелкового пути претерпела кардинальные изменения, появились новые экономически эффективные маршруты.

6. Заключение

Караванные пути северной ветви Великого Шелкового пути, проходившие через Сарайчик, также менялись в связи с влиянием мировой политики в средние века. Время, когда караванные пути развивались и поддерживались на государственном уровне, приходится на правление Узбек-хана и Жанибек-хана. На сегодняшний день исторические и археологические данные свидетельствуют о том, что на юге Волго-Уральского междуречья, а точнее к западу от Са-

райчика, было три караванных пути. На этих дорогах уже обнаружено более десяти поселений. Например, это поселение Карагайлы, расположенное на площади 100 га. Монеты, нефрит и другие артефакты, найденные во время полевых (экспедиционных) работ в поселениях, расположенных на караванных путях, показывают, что здесь на определенном уровне развивалась торговля. На караванном пути были особые места — караван-сарай, где останавливались караваны. Караванные пути сохранились и во времена правления Ногайской Орды и Казахского ханства. Однако после того, как усилившее свое влияние Московское государство, а затем и Российская империя взяли под свою пространственную имперскую политику Волго-Уральское междуречье, контроль над караванными путями усилился, а пути следования караванов сократились.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что золотоордынские караван-сарай и караванные пути имели эффективную территориальную организацию на юге и юго-западе Западного Казахстана и юге Волго-Уральского междуречья, обеспечивая транзитно-торговую систему передвижения людей, товаров и знаний по северной ветви Великого Шелкового пути. Безусловно, золотоордынские караван-сарай и караванные пути на территории юга и юго-запада Западного Казахстана и юга Волго-Уральского междуречья вошли в историю в качестве объектов, игравших большую роль во взаимодействии Азии и Европы.

Сокращения

араб. — арабский
вен. — венгерский

итал. — итальянский
осман. — османский
перс. — персидский

Источники

Есеп 2021 — «Қазақстанның батыс өңіріндегі алтынордалық қалалар, көне керуен жолдары және керуен-сарайлар: пәнаралық зерттеулер (XIII–XV ғғ.)» ғылыми бағдарламаның 2021 жылдық есебі (аралық есеп), грант № BR10164208 / ғылыми жетекшісі У. Т. Ахметова (= Годовой отчет научной программы за 2021 год (промежуточный отчет) «Золотоордынские города, караванные пути и караван-сарай в Западном Казахстане: междисциплинарные исследования (XIII–XV вв.)», грант № BR10164208 / научный руководитель

У. Т. Ахметова). Сарайшык, 2021. 165 с. // Государственный историко-культурный музей-заповедник «Сарайшык», Республика Казахстан.

Есеп 2022 — «Қазақстанның батыс өңіріндегі алтынордалық қалалар, көне керуен жолдары және керуен-сарайлар: пәнаралық зерттеулер (XIII–XV ғғ.)» ғылыми бағдарламаның 2022 жылдық есебі (аралық есеп), грант № BR10164208 / ғылыми жетекшісі У. Т. Ахметова (= Годовой отчет научной программы за 2022 год (промежуточный отчет) «Золотоордынские города, караванные пути и караван-сарай в Западном Казахстане:

междисциплинарные исследования (XIII–XV вв.)), грант № BR10164208 / научный руководитель У. Т. Ахметова). Сарайчик, 2022. 191 с. // Государственный историко-

культурный музей-заповедник «Сарайшык», Республика Казахстан.

НА РК — Национальный архив Республики Казахстан.

Sources

Golden Horde Cities, Caravan Routes and Caravanserais in West Kazakhstan, Thirteenth–Fifteenth Centuries: Interdisciplinary Research (grant no. BR10164208; Leading Researcher U. Akhmetova): 2021 [Interim] Research Program Report. Saraishyq, 2021. 165 p. At: Saraishyq State Reserve Museum of History and Culture (Republic of Kazakhstan). (In Kaz.)

Golden Horde Cities, Caravan Routes and Caravanserais in West Kazakhstan, Thirteenth–Fifteenth Centuries: Interdisciplinary Research (grant no. BR10164208; Leading Researcher U. Akhmetova): 2022 [Interim] Research Program Report. Saraishyq, 2022. 191 p. At: Saraishyq State Reserve Museum of History and Culture (Republic of Kazakhstan). (In Kaz.) National Archive of the Republic of Kazakhstan.

Литература

Ажигали 2017 — *Ажигали С. Е.* Очерк истории изучения памятников народного зодчества, «древностей и развалин» Арало-Каспийского региона в досоветский период (до середины XIX в.). Ч. 1: От ранних сведений о памятниках кочевого Арало-Каспия до экспедиции Я. П. Гавердовского 1803–1804 гг. // *Пространство и Время*. 2017. № 2–3–4 (28–29–30–32). С. 108–127.

Английские путешественники 1938 — *Английские путешественники в Московском государстве в XVI веке: сб. текстов / пер. с англ. Ю. В. Готье; введ. Г. Новицкого; отв. ред. Н. Л. Рубинштейн. М.: Соцэкгиз, 1938. 308 с.*

Астафьев 2009 — *Астафьев А. Е.* Отчет об исследовании торговых караванных трасс, проходивших по территории Мангистауской области в средневековье. Актау: [б. и], 2009. 76 с.

Әбілғазы 1991 — *Әбілғазы. Түрік шежіресі (= Абылгазы. Тюркская хроника). Алматы: Ана тілі, 1991. 208 с.*

Байпақов, Нұржанов 1992 — *Байпақов К., Нұржанов А.* Ұлы Жібек жолы және ортағасырлық Қазақстан (= Байпақов К., Нұржанов А. Великий Шелковый путь и средневековый Казахстан). Алматы: Қазақстан, 1992. 208 с.

Григорьев 1907 — *Григорьев В.* Описание Хивинского ханства и дорога туда из Сарайчиковой крепости // *Труды Оренбургской ученой архивной комиссии. Вып. XIX. Оренбург. Типолит. т-ва Каримов, Хусаинов и Ко, 1908. С. 183–193.*

Егоров 1985 — *Егоров В. Л.* Историческая география Золотой Орды в XIII–XIV вв. М.: Наука, 1985. 224 с.

Егоров, Юхт 1986 — *Егоров В. Л., Юхт А. И.* В. Н. Татищев о городах Золотой Орды в Нижнем Поволжье // *Советская археология*. 1986. № 1. С. 232–239.

Жүнісханов 2021 — *Жүнісханов А. С.* Ортағасырлық керуен жолдары: Алтын Орда дәуіріндегі исламдану үдерісі (= Средневековые караванные пути: процесс исламизации в эпоху Золотой Орды) // *Қасым хан және Сарайшық Қазақ мемлекеттілігі тарихында: Республикалық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдар жинағы (Атырау, 13–15 қазан, 2021 жыл) (= Касым-хан и Сарайчик в истории Казахской государственности: сб. мат-лов Респ. науч.-практ. конф. (г. Атырау, 13–15 октября 2021 г.)). Атырау; Сарайшык: «Сарайшык мемлекеттік тарихи-мәдени музей қорығы» РМҚК, 2021. С. 49–54.*

Золотая Орда 2016 — *Золотая Орда в мировой истории / отв. ред. И. Миргалеев, Р. Хаутала. Казань: Ин-т истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2016. 968 с.*

Ибрагимов 1988 — *Ибрагимов Н.* Ибн Баттута и его путешествия по Средней Азии. М.: Наука, 1988. 128 с.

Калменов 2013 — *Калменов М. Д.* Археологические памятники Устюрта и Мангистау на средневековых караванных путях (X–XIV вв.): автореф. дисс. ... канд. ист. наук. Казань, 2013. 27 с.

Кастанье 2007 — *Кастанье А. И.* Древности Киргизской степи и Оренбургского края. 2-е изд. Алматы: Дайк-Пресс, 2007. 516 с.

Кирилов 1724–1737 — *Кирилов И. К.* Атлас Всероссийской империи: собрание карт И. К. Кирилова. СПб.: Имп. акад. наук, 1737. 37 с.

Книга Марко Поло 1990 — *Книга Марко Поло о разнообразии мира, записанная пизанцем Рустикано в 1298 г. от р. X. / ред. Г. И. Патлина. Серия: Путешествия. Открытия. Приключения. Алма-Ата: Наука КазССР, 1990. 352 с.*

Кольцов, Байтанаев, Гаджиев 2019 — *Кольцов П. М., Байтанаев Б. А., Гаджиев М. С.* Инфраструктура Северной ветви Великого

- шелкового пути на участках: Западный Казахстан – Нижнее Поволжье – Подонье – Северный Кавказ // Поволжская археология. 2019. № 4(30). С. 8–24.
- Қасенов 2019 — *Қасенов М. С.* Таскешу (= Таскешу). Атырау: Х. Досмұхамедов атындағы АМУ баспасы, 2019. 105 с.
- Левшин 1996 — *Левшин А. И.* Описание киргиз-казачьих или киргиз-кайсацких орд и степей. Алматы: Санат, 1996. 656 с.
- Мейендорф 1975 — *Мейендорф Е. К.* Путешествие из Оренбурга в Бухару / пер. с англ. Е. К. Бетгера; предисл. Н. А. Халфина. М.: Наука, 1975. 182 с.
- Мейер 2017 — *Мейер Л.* Киргизская степь Оренбургского ведомства. Павлодар: ЭКО, 2007. 191 с.
- Миргалеев 2018 — *Миргалеев И.* Как хан Токтамыш попытался вернуть Золотую Орду на Шелковый путь [электронный ресурс] // Интернет-газета «Реальное время». URL: <https://m.realnoevremya.ru/articles/104257-kolonka-istorika-o-severnom-marshrute-shelkovogo-puti?url=%2Farticles%2F104257-kolonka-istorika-o-severnom-marshrute-shelkovogo-puti> (дата обращения: 08.08.2022).
- Монеты Сарайчика 2006 — Монеты Сарайчика / З. Самашев, Р. Бурнашева, Н. Базылхан, В. Плахов. Алматы: Grapho-art, 2006. 184 с.
- Мұқтар 2022 — *Мұқтар Ә.* «Қарағайлы мекеніндегі ортағасырлық кесенені зерттеу» тақырыбы бойынша археологиялық жұмыстардың ғылыми есебі (= Научный отчет об археологических работах по теме: «Исследование средневекового мавзолея в местности Карагайлы»). Сарайшық: «Сарайшық мемлекеттік тарихи-мәдени музей қорығы» РМҚК, 2022. 78 с.
- Петров и др. 2022 — *Петров П. Н., Муктар А. К., Биккиняев Н. Х., Жумабаев А. Ж.* Нумизматические находки в средневековом городе Сарайчук по результатам археологических исследований. Ч. I // Материалы по археологии и истории античного и средневекового Причерноморья. 2022. № 14. С. 382–404. DOI: 10.53737/2713-2021.2022.45.93.020
- Плахов 2007 — *Плахов В. В.* О караванных путях в Северном Прикаспии // Историко-культурное наследие Арало-Каспийского региона: мат.-лы Междунар. науч.-практ. конф. (г. Актау, 15–17 сентября 2007 г.). Актау: Мәтіні казак, орыс тілдерінде, 2007. С. 26–27.
- Райс 2004 — *Райс Т. Т.* Сельджуки. Кочевники-завоеватели Малой Азии. М.: ЗАО Центрполиграф, 2004. 238 с.
- Рутько, Семянников 2019 — *Рутько И. М., Семянников Б. Г.* Военный моряк и геодезист Марк Дубровин — исследователь Средней Азии // International Journal of Theory and Scientific Practice. 2019. Т. 2. № 1. С. 3–6.
- Рычков 1999 — *Рычков П. И.* Топография Оренбургской губернии. Уфа: Китап, 1999. 312 с.
- Сарайшық 2015 — Сарайшық — бабалар мұрасы. Сарайшық қалашығының тарихы туралы дереккөздер / құр. Ж. К. Жұмабаева, М. Қ. Кипиев; ғыл. ред. Ж. К. Жұмабаева (= Сарайчик — наследие предков. Источники по истории городища Сарайчик / сост.: Ж. К. Жумабаева, М. К. Кипиев; науч. ред. Ж. К. Жумабаева). Атырау: «Ағатай» баспасы, 2015. 224 с.
- Таиров 2022 — *Таиров А. Д.* Торговые коммуникации в западной части Урало-Иртышского междуречья. Челябинск: Издание ЧелГУ, 1995. 43 с.
- Тасмагамбетов, Самашев 2001 — *Тасмагамбетов И., Самашев З.* Сарайчик. Алматы: ОФ «Берел», 2001. 320 с.
- Толстов 1948 — *Толстов С. П.* По следам древнехорезмийской цивилизации. М.; Л.: АН СССР, 1948. 328 с.
- Толстов 1958 — *Толстов С. П.* Работы Хорезмской археолого-этнографической экспедиции АН СССР в 1949–1953 гг. // Труды Хорезмской археолого-этнографической экспедиции. Ч. II. М.: АН СССР, 1958. С. 7–258.
- Трепавлов 2020 — *Трепавлов В. В.* История Ногайской Орды. 3-е изд., испр., и доп. М.: Квадрига, 2020. 1024 с.
- Утемиш-хаджи 1992 — *Утемиш-хаджи.* Чингиз-наме / факсимиле, перев., транскр., текстолог. примеч. В. П. Юдина; коммент. и указат. М. Х. Абусеитовой. Алма-Ата: Ғылым, 1992. 296 с.
- Франкопан 2021 — *Франкопан П.* Шелковый путь: дорога тканей, рабов, идей и религий / пер. с англ. К. С. Истомина. 2-е изд. М.: Эксмо, 2021. 864 с.
- Шпулер 2018 — *Шпулер Б.* Золотая Орда. Монголы на Руси. 1223–1502 / пер. с нем. С. Ю. Чупрова. М.: ЗАО Центрполиграф, 2018. 415 с.
- Якубовский 1930 — *Якубовский А. Ю.* Развалины Ургенча // Известия Государственной академии истории материальной культуры. Т. VI. Вып. 2. Л.: ГАИМК, 1930. 68 с.

References

- Abulgazi (Abu al-Ghazi Bahadur). Genealogy of the Turks. Almaty: Ana Tili, 1991. 208 p. (In Kaz.)
- Astafyev A. E. Medieval Trade Caravan Routes of Present-Day Mangystau Region: An Investigation Report. Aktau, 2009. 76 p. (In Russ.)
- Azhigali S. E. Essay on the history of studying monuments of folk architecture, 'antiquities and ruins' in the Aral-Caspian region during pre-Soviet period (until the mid-19th c.). Part 1. From early information on monuments in the nomadic Aral-Caspian region to Yakov P. Gaverdovsky's expedition of 1803–1804. *Space and Time*. 2017. Nos. 2–3–4 (28–29–30). Pp. 108–127. (In Russ.)
- Baypakov K., Nurzhanov A. Silk Road and Medieval Kazakhstan. Almaty: Qazaqstan, 1992. 208 p. (In Kaz.)
- Castagné A. I. Antiquities of the Kirghiz Steppe and Orenburg Krai. Second ed. Almaty: Daik-Press, 2007. 516 p. (In Russ.)
- Frankopan P. The Silk Roads: A New History of the World. K. Istomin (transl.). Second ed. Moscow: Eksmo, 2021. 864 p. (In Russ.)
- Grigoryev V. A description of the Khanate of Khiva and the way there from the fortress of Saraichik. *Trudy Orenburgskoy uchenoy arkhivnoy komissii*. 1907. Vol. 19. Pp. 183–193. (In Russ.)
- Ibragimov N. Ibn Battuta and His Travels in Central Asia. Moscow: Nauka, 1988. 128 p. (In Russ.)
- Kalmenov M. D. Tenth to Thirteenth Century Sites along Caravan Routes of the Ustyurt Plateau and the Mangyshlak Peninsula. Cand. Sc. (history) thesis abstract. Kazan, 2013. 27 p. (In Russ.)
- Kasenov M. S. Taskeshu. Atyrau: Atyrau University, 2019. 105 p. (In Kaz.)
- Kirilov I. K. Atlas of the All-Russian Empire: Maps Collected by I. Kirilov. St. Petersburg: Imperial Academy of Sciences, 1737. 37 p. (In Russ.)
- Koltsov P. M., Baitanayev B. A., Gadjiev M. S. Infrastructure of Great Silk Road north branch in areas: Western Kazakhstan – Lower Volga region – Don region – North Caucasus. *The Volga River Region Archaeology*. 2019. Vol. 4(30). Pp. 8–24. (In Russ.)
- Levshin A. I. Description of Kirghiz-Qazaq or Kirghiz-Kaisak Hordes and Steppes. Almaty: Sanat, 1996. 656 p. (In Russ.)
- Meyendorff E. K. Journey from Orenburg to Bukhara. E. Betger (transl.), N. Khalfin (foreword). Moscow: Nauka, 1975. 182 p. (In Russ.)
- Meyer L. Kirghiz Steppe of Orenburg Governorate. Pavlodar: EKO, 2007. 191 p. (In Russ.)
- Mirgaleev I. How Khan Tokhtamysh attempted to bring Golden Horde back onto Silk Road. On: Realnoe Vremya (online newspaper). Posted on 2 July 2018. Available at: <https://m.realnoevremya.ru/articles/104257-kolonka-istorika-o-severnom-marshrute-shelkovogoputi?url=%2Farticles%2F104257-kolonka-istorika-o-severnom-marshrute-shelkovogoputi> (accessed: 8 August 2022). (In Russ.)
- Mirgaleev I., Hautala R. (eds.) Golden Horde in World History. Kazan: Märcani Institute of History, 2016. 968 p. (In Russ.)
- Mukhtar A. Medieval Mausoleum in Karagaily: Archaeological Investigation Report. Saraishyq: Saraishyq State Reserve Museum of History and Culture, 2022. 78 p. (In Kaz.)
- Petrov P. N., Mukhtar A. K., Bikkinyev N. H., Zhumabayev A. Zh. Numismatic finds in the medieval town of Saraichik according to the results of archaeological research. Pt. I. *Proceedings in Archaeology and History of Ancient and Medieval Black Sea Region*. 2022. No. 14. Pp. 382–404. (In Russ.) DOI: 10.53737/2713-2021.2022.45.93.020
- Plakhov V. V. Caravan routes of the Northern Caspian revisited. In: Historical and Cultural Heritage of the Aral-Caspian Region. Conference proceedings (Aktau, 15–17 September 2007). Aktau, 2007. Pp. 26–27. (In Russ.)
- Polo M. Book of the Marvels of the World [Written down by Rustichello da Pisa in 1298 AD]. G. Patlina (ed.). Alma-Ata: Nauka (Kazakh SSR), 1990. 352 p. (In Russ.)
- Rice T. T. The Seljuks in Asia Minor. Moscow: Tsentrpoligraf, 2004. 238 p. (In Russ.)
- Rubinshtein N. L. (ed.) Sixteenth-Century Tsardom of Muscovy: [Collected] Eyewitness Accounts by English Travelers. Yu. Gotye (transl.); G. Novitsky (foreword). Moscow: Sotsekgiz, 1938. 308 p. (In Russ.)
- Rutko I. M., Semyannikov B. G. Military sailor and geodesist Mark Dubrovin – researcher of Middle Asia. *International Journal of Theory and Scientific Practice*. 2019. Vol. 2. No. 2. Pp. 3–6. (In Russ.)
- Rychkov P. I. The Topography of Orenburg Governorate. Ufa: Kitap, 1999. 312 p. (In Russ.)
- Samashev Z., Burnasheva R., Bazykhan N., Plakhov V. Coins of Saraichik. Almaty: Grapho-Art, 2006. 184 p. (In Russ.)
- Spuler B. The Golden Horde: Mongols in Russia, 1223–1502. S. Chuprov (transl.). Moscow: Tsentrpolitgraf, 2018. 415 p. (In Russ.)
- Tairov A. D. Trade Communications in the Western Ural-Irtysh Interfluvium. Chelyabinsk: Chelyabinsk State University, 1995. 43 p. (In Russ.)

- Tasmagambetov I., Samashev Z. Saraichik. Almaty: Berel, 2001. 320 p. (In Russ.)
- Tolstov S. P. Investigations of the Khwarazm Archaeology and Ethnography Research Expedition (USSR Academy of Sciences) in 1949–1953. In: Proceedings the Khwarazm Archaeology and Ethnography Research Expedition. Pt. 2. Moscow: USSR Academy of Sciences, 1958. Pp. 7–258. (In Russ.)
- Tolstov S. P. Tracing the Ancient Khwarazm Civilization. Moscow, Leningrad: USSR Academy of Sciences, 1948. 328 p. (In Russ.)
- Trepavlov V. V. History of the Nogai Horde. Third edition, rev. & suppl. Moscow: Kvadriga, 2020. 1024 p. (In Russ.)
- Utemish-haji. Genghis-nama. V. P. Yudin (facsimile, transl., etc.); M. Abuseitova (comment., indices). Alma-Ata: Gylym, 1992. 296 p. (In Russ. and Chag.)
- Yakubovsky A. Yu. Ruins of Urgench. *Izvestiya Gosudarstvennoy akademii istorii material'noy kul'tury*. 1930. Vol. 6. Is. 2. 68 p. (In Russ.)
- Yegorov V. L. Golden Horde in the Thirteenth–Fourteenth Centuries: A Historical Geography. Moscow: Nauka, 1985. 224 p. (In Russ.)
- Yegorov V. L., Yukht A. I. Vasily N. Tatishchev about Golden Horde towns in the Lower Volga. *Sovetskaya arkheologiya*. 1986. No. 1. Pp. 232–239. (In Russ.)
- Zhumabayeva Zh. K., Kipiev M. K. (comps.) Saraichik — Heritage of Ancestors: Sources in the History of Saraichik. Zh. Zhumabayeva (ed.). Atyrau: Agatai, 2015. 224 p. (In Kaz.)
- Zhuniskhanov A. S. Medieval caravan routes: Islamization processes in the Golden Horde era. In: Qasim Khan and Saraichik in the History of Kazakh Nationhood. Conference proceedings (13–15 October 2021) Atyrau, Saraishyq: Saraishyq State Reserve Museum of History and Culture, 2021. Pp. 49–54. (In Kaz.)

