

А. Н. ДОМАНОВСКИЙ

**О ТАМОЖЕННЫХ ПУНКТАХ И ОРГАНИЗАЦИИ СБОРА
ТАМОЖЕННЫХ ПОШЛИН В ХАЗАРСКОМ КАГАНАТЕ
IX-НАЧАЛА X в.**

Редкий исследователь Хазарского каганата не уделил внимания оценке значения внешней торговли в истории этого государства. Пожалуй, не будет слишком большой натяжкой считать, что все историки едины во мнении, что именно транзитная торговля и ее налогообложение составляли важнейший источник доходов хазарской державы и во многом определили ее историческое место и судьбу.

При этом, рассматривая историю каганата в общеисторическом контексте, «глобально», ученые все реже задаются «незначительными» конкретными проблемами, без которых, тем временем, невозможным оказывается более адекватное понимание истории державы хазар.

К числу таких частных проблем можно отнести и вопросы о механизмах сбора таможенных пошлин и местонахождении основных таможенных пунктов на территории каганата. К сожалению, задаваясь этим вопросом, исследователи обычно ограничиваются упоминанием о том, что, как и в Византийской империи этого периода, таможенные сборы в Хазарском государстве составляли 10 %, о чем известно из сочинения Ибн Хордадбега «Книга путей и стран» (ок. 846-885 гг.) и труда Ибн ал-Факиха «Книга стран» (ок. 903 г.).

В лучшем случае, они также называют несколько возможных пунктов расположения таможенных станций, не пытаясь представить ни сам механизм взимания пошлины, ни те «удостоверения», которые должны были свидетельствовать о том, что налог уже был взыскан. Тем временем попытка реконструкции механизма налогообложения внешней торговли в Хазарском каганате представляется достаточно важной хотя бы в связи с тем, что она позволит получить дополнительные данные о государственном устройстве и общественном строе каганата, которые, в отличие от внешнеполитической

истории государства, до сих пор остаются весьма мало изученными. При этом, по нашему мнению, ключевой оказывается проблема удостоверения и подтверждения уплаты таможенной пошлины в каждом последующем административном центре Хазарии (это может быть и торговое поселение, и ставка кагана, и укрепленный пункт - крепость и т. д.).

Выбор ключевой проблемы представляется тем более оправданным, что иноземные купцы, попадая на территорию Хазарского каганата разными путями и продвигаясь по ней, неминуемо должны были побывать как минимум в двух-трех крупных хазарских городах. К примеру, относительно русских купцов в литературе названы два основных пути, по которым двигались русы по владениям хазар: речной (сразу Волгой или Доном - в Дон они, вероятно, могли попадать по Северскому Донцу - к волоку на Волгу, далее по Волге - в столицу каганата Итиль, откуда через Каспийское море - в арабские земли) и морской (по Днепру в Черное море, где русы имели возможность либо зайти в порты каких-либо византийских городов - Херсона, Сугдеи, Константинополя, Трапезунта, Амастриды и др., либо просто обогнуть Крымский полуостров, зайти - согласно Ибн ал-Факиху - в еврейский город Самкуш (у Ибн Хордадбеха этот город не упомянут) и далее через Керченский пролив и Азовское море подняться к устью Дона, по Дону подняться до переволоки на Волгу - и далее, как и в первом случае, через столицу каганата попасть в Каспийское море).

Вопрос о вероятности одновременного существования обоих описанных путей подробно рассмотрен нами в другой работе, сейчас же заметим только, что Ибн Хордадбех, очевидно, не упоминает о морском пути, а упоминает ли о нем Ибн ал-Факих, с абсолютной уверенностью сказать нельзя, поскольку многое зависит от перевода-истолкования отрывка его произведения, в котором речь идет о торговых путях русов. Текст не предоставляет однозначного ответа, двигались ли русы из Самкуша старым путем в родные земли (а упоминание о пути в хазарские владения - это вполне самостоятельный новый по смыслу пассаж текста) или же от Самкуша они стояли перед выбором: либо вернуться уже упомянутым путем домой, либо двигаться через Азовское море и Дон - к Волге и в Каспий. Решить вопрос в пользу последнего позволяет информация еще одного арабского автора - Абу-л-Хасана Али ибн ал-Хусейна ал-Масуди (ок. 895-956 гг.), который в книге «Промывальни золота и луга самоцветов» упоминает об экспедиции русов, предпринятой около 300 года хиджры (912-913 гг.). Во время этого похода русы двигались через Черное море в Таганрогский залив, где при входе в Азовское море (у ал-Масуди - Хазарское море) находились хорошо вооруженные хазарские воины, специально размещенные здесь для того, чтобы перекрывать путь всем, кто желал войти в Керченский пролив (у ал-Масуди - Хазарскую реку) из

Черного моря. Показательно, что, завязав переговоры с хазарскими властями, русы показали хорошую осведомленность о дальнейшем пути во владения арабов, совершить грабительский рейд по которым они собирались: русы просили кагана пройти через его землю, спуститься по его реке (очевидно - Волге) к Хазарскому морю (очевидно - Каспию; здесь же ал-Масуди называет его морем Табаристана, Джурджана и других иранских народов). Таким образом, ал-Масуди в целом верно описывает возможный путь русов, названный в литературе морским, и предоставляет важную информацию о том, что русичи уже очень хорошо ориентировались на нем в 912-913 гг., что, вероятно, свидетельствует о том, что они активно пользовались им и ранее.

Не менее важной представляется также информация ал-Масуди о специальном хазарском «заградотряде» и прямом обращении русов к хазарскому царю за разрешением прохода на территорию каганата. Такое разрешение было получено в обмен на обещание отдать по возвращении половину награбленного, по сути, в уплату за право пройти по территории хазар.

Не таким ли точно образом могла происходить также уплата таможенных пошлин, которая, по сути, была платой за разрешение передвигаться по территории каганата? Аналогия, безусловно, возможна, но с некоторыми существенными оговорками. Прежде всего, и у Ибн Хордадбега, и у Ибн ал-Факиха прямо сказано, что десятину-ушр с русских купцов взимает хазарский сахиб (владелец, господин, губернатор), а не царь-малик (каган). Во-вторых, представляется маловероятным, чтобы каждый торговый караван русов должен был связываться с самим хазарским каганом для разрешения простой уплаты пошлины за право продвигаться по территории каганата на Восток. Учитывая большие расстояния, примитивные средства сообщения, кочевой характер хазарской государственности и т. д., подобный способ уплаты десятины представляется крайне обременительным и невыгодным - в том числе и самим хазарам, - значительно замедлявшим движение товаров. Наконец, в-третьих, ал-Масуди упоминает о явно экстраординарном случае передвижения по территории каганата значительного количества вооруженных русов (около 500 судов), целью которых был грабёж и которые, вследствие этого, были значительно более опасными путниками, чем обремененные товарами торговцы. Безусловно, эта ситуация могла требовать личного решения кагана, тогда как проход на территорию хазарского государства обычных купеческих экспедиций, по всей видимости, должен был успешно разрешаться и на местном уровне.

Где же тогда могли находиться хазарские таможи, на которых русы должны были платить десятину сахибу(-ам) хазар? Казалось бы, на речном пути подходящий пункт обнаруживаем разве что в самом Итиле, поскольку Волго-Донская перемычка находится выше Саркела и тяжело представить, что куп-

цы вначале спускались к этой крепости, чтобы заплатить пошлину, а потом возвращались назад лишь для того, чтобы переправить свои суда в Волгу. Однако не стоит забывать о целом ряде крепостей, построенных на северо-западных рубежах Хазарского каганата практически одновременно со строительством Саркела. Среди них — городища Верхнеолыпанское, Верхнесалтовское, Алексеевское, Колтуновское, Красное, Маяцкое, Мухомудеровское. В это же время были реконструированы такие городища, как Кабаново, Коробовы Хутора, Мохнач, Сухая Гомольша. Могли ли эти и подобные им пункты выступать в качестве таможенных станций на пути русских купцов? Вполне вероятно, что могли и, по всей видимости, и были ими, выполняя помимо военно-оборонительной также важную экономическую функцию. Очевидно, имеет все основания быть принятой гипотеза С. А. Плетневой о торгово-таможенных крепостях, «организующих и объединяющих... громадное степное многоземелье» Хазарского каганата.

На морском пути русы также имели возможность и даже были вынуждены заходить в целый ряд хазарских городов, поскольку некоторые из них практически невозможно было обойти. В каждом из этих пунктов с купцов вполне могли взыскать пошлину. Упомянем, прежде всего, Таматарху, Боспор, Семикаракоры, Саркел.

Возникает естественный вопрос — как именно русские купцы могли сообщать об уже произведенной ранее оплате десятины в каждом последующем контролируемом хазарскими властями пункте, поскольку крайне маловероятно, что они платили пошлину в каждом новом хазарском городе на своем пути. В Византии, к примеру, функцию соответствующих удостоверений выполняли документы, выдаваемые специальными таможенными чиновниками — коммеркиариями, ответственными за сбор таможенных налогов. Скрепленные навесными свинцовыми печатями-моливдовулами, эти грамоты не только подтверждали уплату необходимой (кстати, также 10 % -ной) пошлины, но также свидетельствовали о том, что провозимый купцами товар успешно прошел таможенный досмотр и разрешен к ввозу в Империю либо же к вывозу за ее пределы. К сожалению, нам ничего не известно о существовании подобного рода механизмов контроля на территории Хазарского каганата, однако следование византийским образцам представляется весьма вероятным: вспомним известное калькирование византийских образцов арабами.

Однако более вероятной, с нашей точки зрения, представляется схема использования специальных посланцев, которые должны были сопровождать каждый торговый караван русов по всей территории каганата, охраняя купцов и одновременно подтверждая факт уплаты таможенной пошлины. Купцы оказывались в значительной степени заложниками этих людей, должны были

угождать им и добиваться их благосклонности. Последняя гипотеза не представляется такой уже невероятной, если вспомнить о восточном, клановом, кочевом и т. д. характере хазарской государственности и общества¹. Знатный хазарский проводник-тархан в сопровождении воинов и свиты мог, таким образом, получать определенного рода кормление с сопровождаемых купцов и одновременно находиться на государственной службе.

Сама же 10 %-ная таможенная пошлина взималась с купцов в первом хазарском городе на их пути специально назначенным для этой цели чиновником, вероятнее всего тудуном, который был именно чиновником фискального управления² либо же таким чиновником, как упомянутый в Кембриджском документе hmkp Песах, название которого А. П. Новосельцев возводит к среднеперсидскому «hatarkar», обозначающему правительственного чиновника, ведавшего сбором податей³. Возможно, что именно подобный механизм имел в виду Иакут ар-Руси (ок. 1179-1229 гг.), когда писал о хазарском государстве: «Источниками доходов царя являются пошлины и десятины, которыми облагают товары сообразно с [их] обычаями»⁴.

В любом случае, поставленный нами вопрос и предложенный в качестве гипотезы вариант ответа на него представляются нам достаточно перспективными для дальнейшего, более детального изучения.

¹ *Плетнева С. А.* Города в Хазарском каганате (доклад к постановке проблемы) // Хазарский альманах. Т. 1. Харьков, 2002. С. 123.

² *Бардола К. Ю.* «Принцип взаимности» в истории внешнеэкономических отношений Византии и арабов в VII-VIII вв. // На честь заслуженого діяча науки України А. П. Ковалівського. 1895-1969 рр. Тези міжнародної наукової конференції, присвяченої 100-річчю від дня народження. Харків, 1995. С. 55-57.

³ каганов II Феномен восточного деспотизма: структура управления и власти. М., 1993. С.211-233.

⁴ *Голден П. Б.* Указ. соч. С. 219.

и Кавказа. М., 1990. С. 144.

⁵ *Голден П. Б.* Указ. соч. С. 222.