



DOI: 10.18503/1992-0431-2021-3-73-119–127

ТОРГОВЫЕ ПУТИ И ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ
ВО II в. до н.э. – II в. н.э.
(НА ПРИМЕРЕ ПРИКУБАНЬЯ И МЕЖДУРЕЧЬЯ ВОЛГИ И УРАЛА)

А.В. Безруков¹, В.В. Улитин²

¹*Магнитогорский государственный технический университет им. Г. И. Носова,
Магнитогорск, Россия
buonogiorno@mail.ru*

²*Кубанский государственный университет, Краснодар, Россия
ulitin_vladislav@yahoo.com*

Аннотация. В статье рассмотрен один из важных аспектов проблемы изучения воздействия военно-политических факторов на греко-варварскую торговлю – их влияние на особенности и интенсивность функционирования торговых путей. Проведен сравнительный анализ на материалах регионов, относящихся соответственно к ближней и дальней варварской периферии античного мира – Прикубанья и междуречья Волги и Урала. Рассмотрены на конкретных примерах механизмы воздействия военно-политических факторов на торговые магистрали, ведущие к племенам Прикубанья и междуречья Волги и Урала и шедшие по их территории в сарматскую эпоху. При различиях в самом наборе конкретных военно-политических факторов в Прикубанье и в междуречье Волги и Урала наблюдается большое сходство в общих механизмах воздействия тех или иных типов факторов на особенности и интенсивность функционирования торговых путей, ведущих в эти регионы и проходивших через их территорию. К основным типам этих факторов относятся военные действия, пиратская деятельность, общее изменение военно-политической обстановки, миграции. Сходство в механизмах объясняется общностью важнейших маршрутов движения товаров на ближнюю и дальнюю периферию для его первого этапа (этапа торговли между античными государствами) и наличием общих элементов в структуре торговых магистралей, в том числе эмпориев как важнейших торговых узлов. Вместе с тем основные различия в воздействии военно-политических факторов на торговые пути на территории ближней и дальней периферии заключались в создании более безопасных условий торговли на территории эмпориев на территории ближней периферии и в необходимости контроля над караванными путями и конвоирования караванов на территории дальней периферии.

Ключевые слова: торговые пути, военно-политические факторы, греко-варварская торговля, Прикубанье, междуречье Волги и Урала, сарматы, меоты, Боспорское царство

Данные об авторах: Безруков Андрей Викторович – кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории МГТУ им. Г.И. Носова; Улитин Владислав Всеволодович – кандидат исторических наук, доцент кафедры всеобщей истории и международных отношений КубГУ.

Одним из важных аспектов проблемы изучения воздействия военно-политических факторов на греко-варварскую торговлю является их влияние на особенности и интенсивность функционирования торговых путей. В этом отношении большой интерес представляет сравнительный анализ, проведенный на материалах регионов, относящихся, соответственно, к ближней и дальней варварской периферии античного мира, Прикубанья и междуречья Волги и Урала. В данной статье нами будут рассмотрены на конкретных примерах только механизмы воздействия военно-политических факторов на торговые пути, ведущие к племенам Прикубанья и междуречья Волги и Урала и шедшие по их территории в сарматскую эпоху, тем более мы уже останавливались в целом на конкретных военно-политических факторах, влиявших на динамику торговли в указанных регионах¹.

Торговый путь в античную эпоху представляет собой систему, обеспечивающую организованное перемещение в результате торговой деятельности на большие расстояния товаров от их производителей или обладателей к потребителям и состоящую из целого ряда элементов различного характера, относящихся к природным и антропогенным ландшафтам, товарам, техническому оснащению, людским ресурсам, транспортировке грузов и торговым операциям. Если говорить о греко-варварской торговле, к этим элементам относятся коммуникации (магистралы) (морские, речные, сухопутные, в том числе караванные), гавани, судовые стоянки, места остановок и перегрузки товаров, склады, эмпории и торговые пункты, не обладавшие этим статусом, товары, тара для их транспортировки, транспортные средства (морские и речные суда, лодки, повозки, вьючные и тягловые животные), экипажи судов, группы, обслуживающие повозки и караваны, система охраны грузов, купцы, представители местных племен, процессы транспортировки грузов и торгового обмена (с участием денежного обращения или на основе натурального обмена). Успешное функционирование торгового пути невозможно без учета гидрологического режима рек и озер и погодных условий и связанных с ними сроков навигационного сезона, сроков и сезонов производства тех или иных товаров. Кроме того, необходимо наличие экономических предпосылок и благоприятной военно-политической обстановки, в частности, договоренностей между античными государствами и варварскими племенами с определенными гарантиями безопасности торговли. Это справедливо и по отношению к племенам рассматриваемых регионов – меотам и сиракам Прикубанья и верхним аорсам междуречья Волги и Урала, позднее также и к аланам.

Для античных и варварских товаров (с ближней и дальней периферии), начальными (для античного импорта) и конечными (для варварского экспорта) пунктами перемещения которых были Средиземноморье и иные районы Причерноморья (не Боспор), перемещение товаров проходило два основных этапа. Для каждого из этапов характерна своя специфика видов и функционирования торговых путей.

На первом этапе (торговля между античными центрами) в торговые операции прямо или опосредованно были вовлечены центры Южного Причерноморья, бассейна Эгейского моря, Восточного и в меньшей степени Западного Средиземноморья, с одной стороны, и города Боспорского царства – с другой. На этом этапе использовались морские пути, шедшие от Леванта и западной и южной частей

¹ Безруков, Улитин 2020.

Малой Азии и центров Эгеиды до Боспора Кимерийского². В Черном море были задействованы три пути до Боспора: западный, восточный и кратчайший³. Товары, предназначенные для сарматов дальней периферии, от Боспора далее двигались по морскому пути в восточной части Азовского моря в Танаис, однако могли достигать последнего также и с помощью Рейнской и Дунайской речных магистралей, а также, возможно, и через Ольвию и далее караванных путей, ведущих из Подунавья и Ольвии до Танаиса⁴.

На втором этапе варварские племена (меоты и сираки в Прикубанье, верхние аорсы в междуречье Волги и Урала) осуществляли торговые контакты с античными центрами Боспорского царства (Фанагория, Семибратнее городище, Горгиппия, Танаис), в том числе и через эмпоры на территории варварских областей (Елизаветинское городище № 1). Для этого этапа использовались как речные, так и сухопутные магистрали, особенно важные для торговли античных центров с племенами дальней периферии. В Прикубанье главной «осью» торговых связей были река Кубань, ее притоки (Лаба, Псекупс, Абин), использовались также морской путь в восточной части Азовского моря, сухопутные и комбинированные сухопутно-речные магистрали⁵, в том числе и шедшие из восточных римских провинций Малой Азии через Кавказ в Прикубанье⁶. Из Танаиса античные товары поступали дальше на восток к сарматам междуречья Волги и Урала⁷. На дальней периферии верхние аорсы контролировали транскавказский путь – одно из ответвлений торговой магистрали, действовавшей в последние века до н.э. – начале н.э. и шедшей из Индии через Бактрию, по Амударье и Каспию, через Закавказье к восточному побережью Черного моря⁸. Скорее всего, не ранее второй половины I в. н.э. возникла северная ветвь Великого Шелкового пути, шедшая через Среднюю Азию, Южное Приуралье, Нижнее Поволжье и Дон в Северное Причерноморье⁹.

Можно выделить несколько основных типов военно-политических факторов, воздействовавших на функционирование торговых путей, ведущих в рассматриваемые регионы и через их территорию. Прежде всего, это военные действия. Их влияние могло обнаруживаться, во-первых, через установление античными государствами во время военных конфликтов контроля над проливами и стратегическими пунктами и морской блокады, а также захвата вражеских торговых судов с грузами. Здесь следует отметить две римских морских блокады (89–88 и 65–63 гг. до н.э.), которые могли повлиять на торговые связи Боспора с варварской периферией. Первая блокада осуществлялась римским флотом, закрывшим вход в Понт Евксинский¹⁰, не повлияла на перемещение торговых судов по морским путям в Черном море и, вероятно, не была особо длительной и тяжелой по своим последствиям для торговли Боспора. Вторая же, организованная римлянами по инициативе Помпея, преградила путь на Боспор Киммерийский торговым кораблям не

² Абрамзон 2018, 27, рис. 4–5.

³ Сапрыкин 2013, 119–124.

⁴ Шелов 1972, 141; 1965, 251–274; Шилов 1974, 65; Брашинский 1984, 186.

⁵ Кошеленко, Малышев, Улитин, 2010, 267.

⁶ Лимберис, Марченко 2017, 212.

⁷ Брашинский 1984, 186.

⁸ Strab. XI, 5, 8, 7, 3; Скрипкин 2010, 98, 116, 327.

⁹ Скрипкин 2010, 80, 96, 327, 330–331; 2017, 8–11.

¹⁰ App., Mithr., 17; Жебелев 1953, 151; Молев 1995, 64.

только вне Понтийского бассейна, но и внутри него, предусматривала смертную казнь для капитанов или владельцев кораблей, решившихся прорвать римский заслон, и оказалась не только более длительной, но и более полной и суровой. Она до минимума снизила активность на торговых путях, что отразилось и на связях Боспора с меотскими и сарматскими племенами, а также оказалась эффективным инструментом в руках римлян, спровоцировав недовольство населения Боспора Митридатом¹¹. Во-вторых, военные действия в окрестностях античных центров-производителей и экспортеров могли вызывать их разрушение и разорение прилегающей к ним территории, что приводило к снижению интенсивности функционирования торговых путей. В качестве яркого примера можно привести военные действия эпохи Митридатых войн, пагубно отразившиеся на торговых связях южнопонтийских городов и Боспора¹². В-третьих, военные действия на варварских территориях могли приводить к разрушению поселений оседлого населения, утрате части людских и материальных ресурсов оседлым и кочевым населением, что также, очевидно, вызывало временное снижение активности на торговых путях. Примером являются события, связанные с военными действиями Фарнака против дандариев, Полемона I в Восточном Приазовье и римско-боспорской войной 45–49 гг.¹³. В-четвертых, отметим вызванные военными действиями или ухудшением военно-политической обстановки разрушение или оставление эмпориев – важнейших узлов торговых путей, способные вызвать снижение интенсивности использования последних. Среди примеров следует назвать разрушения Танаиса Полемоном в конце I в. до н.э. и сарматами в середине II в. н.э. и, возможно, также оставление Елизаветинского городища № 1 в начале I в. до н.э.¹⁴. В-пятых, к тому же типу факторов условно может быть отнесена возможность захвата грузов и угроза личной безопасности купцов на речных и сухопутных маршрутах при ухудшении военно-политической обстановки. В данном ключе может быть интерпретировано, и то с определенной долей вероятности, лишь одно свидетельство – эпитафия купца Христиона, погибшего или умершего в земле сираков¹⁵. Условность выделения связана со сложностью дифференциации случаев нападений на купцов вследствие ухудшения военно-политической обстановки (вспомним свидетельства Страбона о воинственности меотов Восточного Приазовья и об их восстаниях против Боспора и владельцев торгового центра в Танаисе) и обычных действий грабителей. К тому же основные торговые операции проводились на территории призванных обеспечивать безопасность торговли¹⁶ эмпориев. На дальней периферии, где эмпории отсутствовали, важную роль могло играть конвоирование караванов¹⁷.

¹¹ Plut., Rompr., 39; Шелов 1983, 55–56; Молев 1995, 132–134.

¹² Внуков 2006, 218–219; Виноградов, Горончаровский 2009, 126, 142; Безруков, Улитин 2020, 123.

¹³ Безруков, Улитин 2020, 124–125.

¹⁴ Шелов 1970, 225–235; Безруков, Улитин 2020, 123. Пока, однако, нет никаких данных, что эмпорий на Елизаветинском городище № 1 прекратил существование именно под воздействием военно-политических факторов, а не экономических или сочетания тех и других.

¹⁵ КБН 142; Улитин 2020, 17. Нельзя полностью исключать, что такие случаи могли иметь место вследствие ухудшения военно-политической ситуации, если учитывать свидетельства Страбона о воинственности меотов Восточного Приазовья и об их восстаниях против Боспора и «владельцев торгового центра на Танаисе» (Strab. XI. 2, 4, 10).

¹⁶ Поланьи 2010, 104–105.

¹⁷ Виноградов 1994, 161.

К следующему типу военно-политических факторов можно отнести пиратскую деятельность. Постоянным явлением в Понте Евксинском была пиратская деятельность ахейцев, зихов и гениохов, совершавших нападения на купеческие корабли, на другие страны и города, похищения людей для продажи в рабство и способствовавших тем самым снижению активности купцов на черноморских торговых путях. Вместе с тем деятельность пиратов способствовала активному функционированию по морским путям работорговли¹⁸. Очевидно, что именно когда, с одной стороны, деятельность пиратов достигала наибольших размахов и грозила серьезной дестабилизацией ситуации на морских магистралях, а, с другой стороны, Боспорское государство обладало необходимыми военно-морскими силами, его правители активно боролись с пиратством. Ярким примером этого является деятельность Савромата II, сделавшего Черное море свободным для мореплавания от Боспора до Понта и Вифинии¹⁹. О долговременных успехах этих действий, максимально снизивших угрозу со стороны пиратов для перемещения судов по торговым путям, вероятно, свидетельствует и установка статуй в честь преемника Савромата II Рискупорида III жителями южнопонтских городов Амастрии и Прусы²⁰. Вероятно, для грузов, поступающих морским путем на Боспор, прежде всего, из-за масштабов пиратской деятельности, в той или иной степени должно было применяться конвоирование грузов, известное нам по другим примерам для античной эпохи.

В качестве третьего типа военно-политических факторов можно выделить общие долгосрочные изменения военно-политической обстановки. Так, римлянам, установившим в Южном Причерноморье господство после окончательной потери Митридата Евпатора его малоазийских владений, удалось в достаточно короткие сроки способствовать восстановлению там городов и их сельскохозяйственной округи, а это, безусловно, благоприятно сказалось на интенсивности функционирования торговых путей²¹.

К третьему типу факторов близок четвертый – контроль кочевников над существовавшими или потенциальными торговыми магистралями. Имеются примеры как «позитивного» характера влияния контроля над реальными торговыми магистралями, так и «негативного» по отношению к потенциальным торговым путям. Деятельность верхних аорсов, контролировавших на дальней периферии транскавказский путь и получавших благодаря этому предметы восточного импорта и взимавших пошлины с купцов, благоприятствовала функционированию этой магистрали и безопасности передвижения по ней²². Утверждение аланов в Восточной Европе создало благоприятные условия для возникновения северной ветви Великого Шелкового пути²³. Напротив, аорсы Нижнего Дона на рубеже н.э. препятствовали развитию торговли через свои земли, что в течение долгого времени мешало возникновению торговой магистрали, шедшей из Танаиса на восток²⁴.

¹⁸ Брашинский 1973, 124, 126–128; Виноградов, Горончаровский 2009, 126.

¹⁹ Виноградов, Горончаровский 2009, 280.

²⁰ Гайдукевич 1949, 338.

²¹ Внуков 2006, 230–231.

²² Strab., XI, 5, 8; Виноградов 1994, 161; Скрипкин 2010, 327; 2017, 9.

²³ Скрипкин 2010: 82, 97, 115, 330–331; 2017, 8–11.

²⁴ Strab. XI, 2, 2; Скрипкин, 2017, 8–9.

Наконец, следует отметить пятый тип факторов – миграции варварских племен. Сарматские миграции II в. до н.э. оказали негативное влияние на общую интенсивность действия торговых путей, шедших как на ближнюю, так и на дальнюю периферию²⁵. С другой стороны, в Прикубанье сарматы достаточно быстро были вовлечены в использование уже давно налаженных между греками и меотами торговых путей. Миграционные процессы, связанные с появлением и утверждением в I в. н.э. алан, напротив, имели своим последствием налаживание северной ветви Великого Шелкового пути.

При различиях в наборе конкретных военно-политических факторов в Прикубанье и в междуречье Волги и Урала наблюдается большое сходство в общих механизмах воздействия тех или иных типов факторов (военных действий, пиратской деятельности, общего изменения военно-политической обстановки, миграций) на особенности и интенсивность функционирования торговых путей, ведущих в эти регионы и проходивших через их территорию. Оно объясняется общностью важнейших маршрутов движения товаров на ближнюю и дальнюю периферию для его первого этапа (этапа торговли между античными государствами) и наличием общих элементов в структуре торговых магистралей, в том числе эмпориев как важнейших торговых узлов. Вместе с тем основные различия в воздействии военно-политических факторов на торговые пути на территории ближней и дальней периферии заключались в создании более безопасных условий торговли на территории эмпориев (ближняя периферия) и в необходимости контроля над караванными путями и конвоирования караванов на территории дальней периферии.

ЛИТЕРАТУРА

- Абрамзон, М.Г. 2018: Два перипла из Фанагории в Восточное Средиземноморье (по данным позднеэллинистических кладов). В кн.: В.Д. Кузнецов, А.А. Завойкин (ред.), *Результаты археологических исследований* 4 (Фанагория 7). М., 6–30.
- Безруков, А.В., Улитин, В.В. 2020: Торговые связи племен Прикубанья и междуречья Волги и Урала с античными центрами в контексте военно-политической истории во II в. до н.э. – II в. н.э. *Stratum plus* 3, 119–136.
- Брашинский, И.Б. 1973: Понтийское пиратство. *ВДИ* 3, 124–133.
- Брашинский, И.Б. 1984: *Методы исследования античной торговли*. Л.
- Виноградов, Ю.А., Горончаровский, В.А. 2009: *Военная история и военное дело Боспора Киммерийского (VI в. до н.э. – середина III в. н.э.)*. СПб.
- Виноградов, Ю.Г. 1994: Очерк военно-политической истории сарматов в I в. н.э. *ВДИ* 2, 151–170.
- Внуков, С.Ю. 2006. *Причерноморские амфоры I в. до н.э. – II в. н.э. Часть II: Петрография, хронология, проблемы торговли*. СПб.
- Гайдукевич, В.Ф. 1949: *Боспорское царство*. М.–Л.
- Жебелев, С.А. 1953: *Северное Причерноморье. Исследования и статьи по истории Северного Причерноморья античной эпохи*. М.–Л.
- Кошеленко, Г.А., Малышев, А.А., Улитин, В.В.: Торговля. В кн.: Г.М. Бонгард-Левин, В.Д. Кузнецов (ред.), *Античное наследие Кубани* 2. М., 256–289.
- Лимберис, Н.Ю., Марченко, И.И. 2017: Погребения с фибулами из грунтового могильника меотского городища Спорное. *Stratum plus* 4, 201–214.
- Молев, Е.А. 1995: *Властитель Понта*. Нижний Новгород.

²⁵ Безруков, Улитин 2020, 121–122, 127.

- Поляни, К. 2010: *Избранные работы*. М.
- Сапрыкин, С.Ю. 2013: Понтийские проксении и маршруты плаваний греков по Черному морю. В сб.: В.В. Ключников (ред.), *Причерноморье в античное и раннесредневековое время. Сборник научных трудов, посвященный 65-летию профессора В.П. Копылова*. Ростов-на-Дону, 119–126.
- Скрипкин, А. С. 2010: *Сарматы и Восток*. Волгоград.
- Скрипкин, А.С. 2017: О некоторых особенностях начала функционирования северного ответвления Великого Шелкового пути. *Вестник ВолГУ. История. Регионоведение. Международные отношения* 22.2, 6–14.
- Улитин, В.В. 2020: Эпитафия на надгробии купца Хрестиона из Пантикапея (КБН 142): проблемы интерпретации. В сб.: А.Г. Иванов (ред.), *Проблемы исследования зарубежной истории: сб. науч. тр.* Краснодар, 12–20.
- Шелов, Д.Б. 1965: Итальяские и западноримские изделия в торговле Танаиса первых веков н. э. *Acta archaeologica Hungarica* 17, 251–274.
- Шелов, Д. Б. 1970: *Танаис и Нижний Дон в III—I вв. до н. э.* М.
- Шелов, Д. Б. 1972: *Танаис и Нижний Дон в первые века нашей эры*. М.
- Шелов, Д.Б. 1983: Города Северного Причерноморья и Митридат Евпатор. *ВДИ* 2, 40–58.
- Шилов, В.П. 1974: К проблеме взаимоотношений кочевых племен и античных городов Северного Причерноморья в сарматскую эпоху. *КСИА* 138, 6–65.

REFERENCES

- Abramzon, M.G. Dva peripla iz Fanagorii v Vostochoe Sredizemnomor'e (po dannym pozdneellinisticheskikh kladov) [Two peripli from the Phanagoria to the Eastern Mediterranean (according to Late Hellenistic hoards)]. In: V.D. Kuznetsov, A.A. Zavoykin (eds.), *Rezul'taty arkheologicheskikh issledovaniy* 4 [Results of archaeological research 4] (Phanagoria 7). Moscow, 6–30.
- Bezrukov, A.V., Ulitin, V.V. 2020: Torgovye svyazi plemeyn Prikuban'ya I mezhdurech'ya Volgi i Urala s antichnymi tsentrami v kontekste voenno-politicheskoy istorii vo II v. do n.e. – II v. n.e. [Trade contacts between the tribes of Kuban Region and the Interfluve of the Volga and the Ural and the ancient centers in the context of military-political history in the 2nd century BC to 2nd century AD]. *Stratum plus* 3, 119–136.
- Brashinskiy, I.B. 1973: Pontiyskoe piratstvo [Pontic Piracy]. *Vestnik drevney istorii* [Journal of Ancient History] 3, 124–133.
- Brashinskiy, I.B. 1984: *Metody issledovaniya antichnoy torgovli* [Research Methods of Ancient Trade]. Leningrad.
- Gaydukevich, V.F. 1949: *Bosporskoye tsarstvo* [Bosporan Kingdom]. Moscow–Leningrad.
- Koshelenko, G.A., Malyshev, A.A., Ulitin, V.V. 2010: Torgovlya [Trade]. In: G.M. Bongard-Levin, V.D. Kuznetsov (eds.), *Antichnoe nasledie Kubani* [Ancient Heritage of Kuban] 2. Moscow, 256–289.
- Limberis, N. Yu., Marchenko, I. I. 2017: Pogrebeniya s fibulami iz gruntovogo mogil'nika meotskogo gorodishcha Spornoe [Graves with Fibulae from the Burial Ground of the Maeotian Settlement Spornoye]. *Stratum plus* 4, 201–214.
- Molev, E.A. 1995: *Vlastitel' Ponta* [The sovereign of Pontos]. Nizhny Novgorod.
- Polanyi, K. 2010: *Izbrannye raboty* [Selected papers]. Moscow.
- Saprykin, S.Yu. Pontiyskiye proksenii i marshruty plavaniy grekov po Chernomu moryu [Pontic proxenies and sea-routes of ancient Greeks in the Euxin]. In: V.V. Klychnikov (ed.), *Prichernomor'e v antichnoe i rannesrednevekovoe vremya* [Black Sea region in antiquity and early Middle-Ages. Papers presented to V.P. Kopylov on the occasion of his 65th Birthday]. Rostov-on-Don, 119–126.

- Skripkin, A.S. 2010: *Sarmaty i Vostok. Sbornik izbrannykh trudov A.S. Skripkina* [*Sarmatians and the East. A.S. Skripkin's Selected Works*]. Volgograd.
- Skripkin, A.S. 2017: O nekotorykh osobennostyakh nachala funktsionirovaniya severnogo otvetvleniya Velikogo Sheylkovogo puti [Some features of the functioning of the northern branch of the Great Silk Road]. *Vestnik VolGU. Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya* [*Science Journal of VolSU. History. Area Studies. International Relations*] 22.2, 6–14.
- Shelov, D.B. 1965: Italiyskie I zapadnorimskie izdeliya v torgovle Tanaisa pervykh vekov n.e. [Italian and Western Roman products in the trade of Tanais of early centuries AD]. *Acta archaeologica Hungarica* 17, 251–274.
- Shelov, D.B. 1970: *Tanais i Nizhniy Don v III—I vv. do n. e.* [*Tanais and Lower Don in 3rd–1st centuries BC*]. Moscow.
- Shelov, D.B. 1972: *Tanais i Nizhniy Don v pervye veka nashey ery* [*Tanais and Lower Don in the first centuries AD*]. Moscow.
- Shelov, D.B. 1983: Goroda Severnogo Prichernomor'ya i Mitridat Evpator [The North Black Sities and Mithridates Eupator]. *Vestnik Drevney Istorii* [*Journal of Ancient History*] 2, 40–58.
- Shilov, V.P. 1974: K probleme vzaimootnosheniy kochevykh plemyen i antichnykh gorodov Severnogo Prichernomor'ya v sarmatskuyu epokhu [Towards the problem of the relationship between nomadic tribes and the ancient cities of the North Black Sea region in the Sarmatian period]. *Kratkie soobshcheniya Instituta arkheologii* [*Brief Communications of the Institute of Archaeology*] 138, 6–65.
- Ulitin, V.V. 2020: Epitafiya na nadgrobii kuptsa Khrestiona iz Pantikapeya (KBN 142): problema interpretatsii [The epitaph on the tombstone of the merchant Chrestion from Panticapaeum (CIRB 142): interpretations problems]. In: A.G. Ivanov (ed.), *Problemy issledovaniya zarubezhnoy istorii* [*Problems and foreign history studies: collection of scientific works*]. Krasnodar, 12–20.
- Vinogradov, Yu. A., Goroncharovskii, V. A. 2009: *Voennaya istoriia i voennoe delo Bospora Kimmeriyskogo (VI v. do n. e. — seredina III v. n. e.)* [*Military History and Warfare of Cimmerian Bosphorus (6th Century BC – Midd-3rd Century AD)*]. Saint Petersburg.
- Vinogradov, Yu. G. 1994: Ocherk voenno-politicheskoy istorii sarmatov v I v. n.e. [Military and political history of Sarmatians in the first century AD]. *Vestnik Drevney Istorii* [*Journal of Ancient History*] 2, 151–170.
- Vnukov, S. Yu. 2006: *Prichernomorskie amfory I v. do n. e. – II v. n. e. Chast' II: Petrografiya, khronologiya, problemy torgovli* [*Pontic Amphorae of the 1st Century BC. to the 2nd Century AD. Pt 2: Petrography, chronology, trade problems*]. Saint Petersburg.
- Zhebelev, S.A. 1953: *Severnoe Prichernomor'e. Issledovaniya i stat'i po istorii Severnogo Prichernomor'ya antichnoy epokhi* [*North Black Sea region. Studies and articles on the history of the North Black Sea region*]. Moscow–Leningrad.

TRADE ROUTES AND MILITARY-POLITICAL FACTORS
IN THE 2ND CENTURY BC TO THE 2ND CENTURY AD
(THE KUBAN REGION AND THE INTERFLUVE OF THE VOLGA
AND THE URAL)

Andrey V. Bezrukov¹, Vladislav V. Ulitin²

¹*Nosov Magnitogorsk State Technical University, Magnitogorsk, Russia*
buonogiorno@mail.ru

²*Kuban State University, Krasnodar, Russia*
ulitin_vladislav@yahoo.com

Abstract. The article addresses one of the important aspects of the problem of studying the influence of military-political factors on Greco-Barbarian trade: their influence on the characteristics and intensity of trade routes. A comparative analysis was carried out on the materials of the regions belonging respectively to the near and far barbarian periphery of the Classical World – the Kuban region and the interfluvium of the Volga and the Ural. The mechanisms for the influence of military-political factors on trade routes leading to the tribes of the Kuban region and the interfluvium of the Volga and the Ural and passing through their territories in the Sarmatian period are examined through case histories. With differences in the set of specific politico-military factors in the Kuban region and the interfluvium of the Volga and the Ural, there is a great deal of similarity in the general mechanisms of influence of different types of factors on the characteristics and intensity of trade routes, to and through these regions. The main types of these factors include military operations, piracy, general changes in the military-political situation and migrations. The similarity in the mechanisms is due to the commonality of the main routes for the movement of commodities to the near and far barbaric periphery for the first phase (trade between ancient states) and the common elements in the structure of trade routes, including emporia as main trading hubs. Major differences, however, in the impact of military-political factors on the trade routes in the near and far peripheries were the creation of a more secure trading environment in the Emporia territory of the near periphery and the need to control caravan routes and escort caravans in the territory of far periphery.

Keywords: trade routes, military-political factors, Greco-Barbarian trade, Kuban region, interfluvium of the Volga and the Ural, Sarmatians, Maeotians, Bosporan kingdom
