

Коммуникации и общество

УДК 94(517.3)

БАЗАРОВ Борис Ванданович – д.и.н., чл.-корр. РАН; директор Института монголоведения, буддологии и тибетологии РАН (670047, Россия, г. Улан-Удэ, ул. Сахьяновой, 6; bazarov60@mail.ru)

КОММУНИКАЦИИ И СВЯЗЬ В МОНГОЛЬСКОЙ ИМПЕРИИ

Аннотация. Роль путей сообщения и связи в Монгольской империи определялась необходимостью организации курьерской службы между центральным правительством и его местными представительствами, а также обеспечения безопасности международной торговли. В статье выделены этапы развития системы дорожных коммуникаций и служб связи, дипломатической почты и государственных систем доставки информации, в т.ч. на основании описания этой системы известными путешественниками Средневековья. В Монголии система ямов (с существенными изменениями) сохранялась в течение многовековой истории вплоть до образования Монгольской Народной Республики. Средневековая система путей сообщения, связи являлась одним из замечательных институтов Монгольского государства, который был заимствован другими государствами Евразии, в частности Русским государством. Она имела большое значение для функционирования огромной империи, координации военных действий, выполняла функции срочной фельдъегерской и курьерской службы в обширной Монгольской империи и в немалой степени способствовала успеху военных действий монгольской армии.

Ключевые слова: связь, пути сообщения, дороги, ямская дорога, уртонный тракт, почтовая станция, курьеры, торговля, пайца, подорожная, гонец

Большое значение для функционирования огромной империи, координации военных действий имела организация системы путей сообщения. Ее роль не ограничивалась только необходимостью организации курьерской службы между центральным правительством и его местными представительствами. Не меньшее значение имела организация путей сообщения для безопасной международной торговли.

Одним из главных мероприятий Угэдэя для упорядочивания внутреннего управления было учреждение станций конно-почтовой службы. Был также создан ямской департамент. В «Сокровенном сказании» предложение Угэдэя сформулировано так: «Далее, при настоящих способах передвижения наших послов, и послы едут медленно, и народ терпит немалое обременение. Не будет ли поэтому целесообразнее раз и навсегда установить твердый порядок: повсюду от тысяч выделить смотрителей почтовых станций (ямчины) и верховых курьеров (улаачин). В определенных местах устанавливать станции-ямы. Послы впредь обязуются следовать, за исключением чрезвычайных обстоятельств, непременно по станциям, а не отклоняться по улусу» [Козин 1941: 279]. С одобрения старшего брата Чаадая (Чагатая) Угэдэй в 1235 г. издал следующий указ: «Отныне и впредь нами устанавливается для каждого яма определенное число курьеров, лошадей, баранов для продовольствия проезжающим, дойных кобыл, упряжных волов и повозок. И если впредь у кого окажется в недочете хоть коротенькая веревочка против установленного комплекта, тот заплатится одной губой, у кого недостает хоть спицы колесной, тот заплатится половиною носа» [Козин 1941: 280].

Один из фрагментов закона «Их засаг» специально был посвящен вопросу «о конном урtone и прохождении дорог». В нем, в частности, отмечалось, что на каждом урtone необходимо урегулировать обеспечение соответствующего количества людей, повозок, продовольствия и денег для расхода. Все это делалось с участием населения. Дорогу в одном урtone обслуживали обычно не менее 20 тыс. чел. Десятитысячник за обслуживание уртона собирал ежегодный налог с каждой семьи.

Издание Угэдэем указа об устройстве ямов Рашид-ад-дин относит к 1235 г. В «Сборнике летописей» содержатся важные уточнения, отсутствующие в «Сокровенном сказании»: «А для того, чтобы происходило непрерывное прибытие гонцов как от царевичей, так и от его величества каана в интересах важных дел,

во всех странах поставили ямы и назвали это “таян ям”. Для установления ямов назначили гонцов от царевичей...» [Рашид-ад-дин 1960: 36].

Официальная история династии Юань «Юань-ши» относит учреждение государственной службы сообщения к 1229 г., когда Угэдэй был возведен на престол великого хагана и «завел хлебные магазины и учредил почту для развоза указов» [Бичурин 1829: 149]. Значит, по «Юань-ши», указ об учреждении курьерской системы связи был издан на шесть лет раньше, чем это указано Рашид-ад-дином и принято в одноименнике «История Монгольской Народной Республики» [История МНР 1983: 139].

Внесение поправок к ранее изданному указу об учреждении почты «Тун-цзянь ган-му» относит к 1236 или 1237 г. В связи с тем, что «в то время князя и ханские родственники имели право сами забирать почтовых лошадей, <...> наносили дорогам разные беспорядки, и куда ни приезжали, всего требовали», советник Угэдэя Елюй-Чуцай предложил ввести выдачу едущим подорожных и «сделать положение о различении [разъезжающих] по достоинствам». Предложение это, видимо, было принято, так как в «Ган-му» дальше сказано: «С сего времени пресеклись все злоупотребления по сей части» [Бичурин 1829: 273].

В монголоведной литературе имеется тенденция относить организацию службы связи в Монгольской империи к царствованию Угэдэя [История МНР 1983: 139]. Хотя из текста «Сокровенного сказания» этого определенно сказать нельзя, но, очевидно, подобная система оповещения существовала еще при Чингисхане и возникла по его замыслу. Г.Е. Грумм-Гржимайло справедливо считает, что казенная служба «путей сообщения» в Монголии «при Угэдэе получила законченную организацию по образцу почты во внешних областях Китая» [Грумм-Гржимайло 1926: 435]. Таким образом, будет точнее говорить об усовершенствовании данной службы в период правления Угэдэя путем создания развитой инфраструктуры в соответствии с нуждами огромной империи.

Особое внимание Угэдэй уделял установлению коммуникаций с Северным Китаем. По его распоряжению от Каракорума, его столицы на реке Орхон, была устроена специальная линия ямов. Рашид-ад-дин по этому поводу пишет: «Из китайской страны до того города [т.е. до Кара-Корума] расположили ямы... Через каждые пять фарсангов [находился] один ям. Вышло 37 ямов. На каждом перегоне для охраны тех ямов поставили по одной тысяче. Он установил такой порядок, чтобы ежедневно туда [в Каракорум] прибывали из областей 500 повозок, груженых съестными припасами и напитками; [чтобы их] складывали в амбары и оттуда брали для расхода. Для зерна и вина устроили [такие] большие повозки, что каждую везли восемь волов» [Рашид-ад-дин 1960: 41]. Таким образом, система ямской службы играла важную роль транспортных путей для перемещения грузов, в т.ч. продукции натурального налогообложения.

Плано Карпини, который находился в Монголии при дворе императора Гуюка, пишет о положении послов, гонцов и других чиновников, отправлявшихся по повелению хагана или прибывавших к нему от его вассалов, следующее: послам «должно давать без замедления подводы и содержание; откуда бы также ни приходили к нему данники или послы, равным образом им должно давать коней, колесницы и содержание. Но послы, приходящие из других стран, терпят большую нужду как в содержании, так и в одежде, ибо издержки на них скудны и малы, а в особенности, когда они прибывают к князьям и должны там иметь пребывание. Тогда на десять человек дается так мало, что на это едва могут прожить двое; также и при дворах князей и в путешествии дается им поесть только раз в день, и очень мало» [Плано Карпини 1911: 28]. На обратном пути из Монголии в Европу Плано Карпини прибыл в ставку Батые. От него он получил подорожную для дальнейшего следования на запад. Проезжая от Киева на запад по территории Руси, Плано Карпини на основании грамоты Батые всюду по дороге получал продовольствие, ночлег и лошадей [Плано Карпини 1911: 62].

Монгольская служба передвижения поражала европейцев своей быстротой. В конце XIII в. в царствование императора Хубилая Монголию и Китай посетил Марко Поло, который подробно и живо описывает дорожную систему монго-

лов. «От Канбалу знайте по истине, много дорог в разные области, то есть одна в одну область, другая — в другую; и на всякой дороге написано, куда она идет, и всем это известно. По какой бы дороге не выехал из Канбалу гонец великого хана, через двадцать пять миль [около 40 км] он приезжает на станцию, по-ихнему ям, а по-нашему конная почта; на каждой станции большой, прекрасный дом, где гонцы пристают. Богатые постели с роскошными шелковыми одеялами в этих постоянных дворах; все, что нужно гонцу, там есть; и царю пристать тут хорошо... По всем главным областным дорогам через двадцать две мили, а где через тридцать, есть станции; на каждой станции от трехсот до четырехсот лошадей всегда наготове для гонцов; тут же дворцы, где гонцы пристают. Вот так-то ездят по всем областям и царствам великого хана.

В местах пустынных, где нет ни жилья, ни постоянных дворов, и там великий хан приказал устроить для гонцов станции, дворцы и все нужное, как на других станциях, и коней, и сбрую; гоньба только подальше; есть станции в тридцать пять миль, а в ином месте более сорока. Вот так-то, как вы слышали, ездят гонцы великого хана, и по всякой гоньбе есть им где пристать и лошади готовы...

Забыл я рассказать об одном, что сюда же относится: между каждыми двумя станциями, через каждые три мили, есть поселки домов в сорок; живут тут пешие гонцы великого хана, и исполняют они службу вот как: у них большие пояса с колокольчиками, для того, чтобы издали слышно было, как они бегут; бегут они вскачь, и не более трех миль, а через три мили стоит смена; издали слышно, что гонец идет, а к нему уже готовятся: придет он, от него отбирается, что он принес, а от писца лоскуток бумаги, и новый гонец пускается вскачь, бежит три мили, а потом сменяется так же, как и первый гонец. Великий хан таким-то образом, через этих пеших гонцов в одни сутки получает вести из-за десяти дней пути... Податей с них великий хан не берет, а им еще дарит из своей казны, да лошадей, что на станции для гонцов.

Устроены эти станции вот как: приказывает великий хан спросить у города, что близ какой-нибудь станции, сколько лошадей он может поставить; отвечает город, что сто; потом спрашивает другие города и замки, сколько лошадей они могут выставить, столько и приказывает выставить на станцию. Так устроены все станции, и они ничего не стоят великому хану; только на станциях в местах нежилых он приказывает выставлять своих собственных лошадей.

Когда нужно поскорей доложить великому хану о какой возмущившейся стране или о каком князе, или о чем важном для великого хана, гонцы скачут по двести миль в день, а иной и по двести пятьдесят миль...» [Книга Марко Поло 1955: 121-122].

Послам, гонцам, князьям, военачальникам, едущим по поручению великого хана в разные концы Монгольской империи, выдавались металлические или деревянные дощечки — пайцзы, служившие своего рода мандатом и подорожной. Такую пайцзу получили венецианские купцы братья Поло от великого хана, когда из монгольской столицы Ханбалыка (ныне Пекин) они отправились в Венецию. Вместе с ними отправлялся в дальний путь и один знатный монгол с поручением к римскому папе. Марко Поло об этом пишет: «Великий хан, сказав братьям следующее и своему князю все, что нужно было передать на словах апостолу, вручил им золотую дщицу; было на ней написано, чтобы во всех странах, куда придут три посла, давалось им все необходимое, и лошади и провожатые от места к месту» [Книга Марко Поло 1955: 47-48].

Содержание почтовых станций-ямов было возложено на местное население. Каждая станция должна была предоставить бесплатно гонцам, послам, чиновникам, князьям, купцам и другим лицам, следующим с поручением властей, кров, продовольствие, лошадей, повозки в соответствии с категорией пайцзы и подорожной. Эта повинность для населения была одной из самых тяжелых и разорительных из-за злоупотреблений, чинимых гонцами и чиновниками.

В трудах Рашид-ад-дина говорится о злоупотреблениях в годы правления ильхана Газана в Иране: «Хотя государям бывает необходимо посылать послов и гонцов в разные страны и края, и дела государственные через то могут быть укреплены и упорядочены, однако вошло в обычай [вообще] посылать их и для доставления известий о здоровье, даров и подношений и ради важных дел окраин войсковых

дел и государственных тайн... К настоящему времени постепенно дошло до того, что все хатуны, царевичи, эмиры ставок и эмиры-темники, тысячники и сотники, воеводы областей, <...> и прочие разряды [чинов], назначенные на разные должности, помалу и помногу за всяким делом посылали гонцов по областям, а также посылали их по разным надобностям в монгольские кочевья. Установился обычай, что население областей стало отдавать своих сыновей в инджу и уртаки хатунам, царевичам и эмирам и получать за это какую-нибудь милость. А у них имений, имущества, сделок и тяжб было по много, и каждый посылал гонца, и законным и незаконным образом устраивал свои дела. Противники же их от множества беспокойств и расходов выбивались из сил и поневоле шли под защиту других, брали от них гонца и искали отмщения и возмещения у тех людей... Кончилось тем, что по дорогам гонцов стало попадаться больше, чем караванов и путешественников [вместе]. Если бы даже в каждом яме держали пять тысяч лошадей, то улага для них [гонцов] не хватало бы. Забирали монгольские табуны, которые держали на летних и зимних стойбищах, и садились [на них]. Спешивали все караваны и путешественников, которые прибывали из Китая, Хиндустана и других и дальних и ближних стран, а также и эмиров, баскаков, меликов, битикчиев, казиев, сейидов, имамов и челобитчиков, едущих в ставку [государя], захватывали их лошадей, а их оставляли посреди дороги. Некоторых даже с пожитками покидали в страшных местах... дошло до того, что воры и разбойники придавали себе наружный вид гонцов и, выходя на дорогу, <...> брали у них [проезжающих] лошадей для улага, а [затем] вдруг хватили их, связывали, грабили их пожитки» [Рашид-ад-дин 1946: 263-265].

Злоупотребления стали настолько значительным явлением, что это побудило Мункэ-хана принять срочные меры по упорядочению ямской службы в целом. Мункэ-хан запретил ханшам, царевичам в их провинциях самостоятельно выдавать ярлыки и пайцзы своим гонцам без согласия на то наместников великого хагана. Ярлыки и пайцзы, выданные при Чингисхане, Угэдэе и Гуюке, были изъяты. Затем Мункэ издал указ об ограничении привилегий посланников по использованию конного транспорта податного населения, были отменены привилегии купцам, которые с этого времени должны были в своих торговых операциях использовать собственный гужевой транспорт и прочие средства передвижения. Затем Мункэ-хан запретил гонцам и послам заезжать в города и деревни, в которых у них нет какого-либо поручения, и взимать содержание выше установленных законом [Рашид-ад-дин 1946: 141; Грумм-Гржимайло 1926: 436].

Немного позже, при иль-хане Газане, реформа службы связи была предпринята в Иране и других владениях иль-ханов. Для функционирования экстренной курьерской службы по указу Газана были учреждены специальные ямы, которыми никто другой не мог пользоваться. По всем важным направлениям через каждые три фарсанга были обустроены станции, при которых содержали по 15 лошадей. При этом было приказано не давать этого улага при отсутствии у едущего лица ярлыка с подписью самого иль-хана, скрепленного государственной печатью. Кроме того, спустя несколько лет Газан-хан издал указ о том, чтобы гонцам выдавали деньги — путевое довольствие из казны в размере, нужном для поездки туда и обратно, чтобы сократить издержки, связанные со злоупотреблениями на местах. В течение двух лет в улусе Хулагидов была полностью упразднена повинность «поставки улага и фуражного довольствия» [Рашид-ад-дин 1946: 266-267]. Что касается территории собственно Монголии, то система ямов здесь сохранялась, хотя и с существенными изменениями, в течение многовековой истории вплоть до образования МНР.

Таким образом, в период существования Монгольского государства и мировой империи курьерская служба знала периоды расцвета и падения. Потомки Чингисхана неоднократно предпринимали реформы этого важнейшего государственного института. Внутри курьерской службы в империи постепенно выделилась специализированная дипломатическая курьерская служба и развилась новая форма «командировочного довольствия» для гонцов и посланников в целях пресечения коррупции. Несмотря на все издержки в разные периоды существования империи, в целом конно-почтовая организация монголов получила высокую оценку историков. Как пишет Г. Вернадский, автор исследования «Монголы и

Русь», это «был, конечно же, весьма полезный и хорошо управляемый институт» [Вернадский 1999: 133].

Таким образом, средневековая система путей сообщения и связи являлась одним из замечательных институтов Монгольского государства, который был заимствован другими государствами Евразии, в частности Русским государством. Она имела большое значение для функционирования огромной империи, координации военных действий, выполняла функции срочной фельдъегерской и курьерской службы в обширной Монгольской империи и в немалой степени способствовала успеху военных действий монгольской армии, созданию системы безопасной международной торговли и культурного обмена между Востоком и Западом в эпоху Средневековья.

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научно-исследовательского проекта «Монгольские народы: исторический опыт трансформации кочевых сообществ Азии» № 14-18-00552.

Список литературы

Бичурин Н.Я. 1829. *История первых четырех ханов из дома Чингисова* (пер. с кит. монахом Иакинфом). СПб.: Типография Карла Крайя. 457 с.

Вернадский Г.В. 1999. *Монголы и Русь* (пер. с англ. Е.П. Беренштейна, Б.Л. Губмана, О.В. Строгановой). Тверь: Леан, М.: Аграф. 480 с.

Грумм-Гржимайло Г.Е. 1926. *Западная Монголия и Урянхайский край*. Л.: РГО. Т. 2. 896 с.

История Монгольской Народной Республики. 3-е изд. 1983. М.: Наука. 662 с.

Книга Марко Поло (пер. старофранц. текста И.П. Минаева, ред. И.П. Магидовича). 1955. М.: Государственное издательство географической литературы. 376 с.

Козин С.А. 1941. *Сокровенное сказание. Монгольская хроника 1240 г. под названием Юань Чао Би Ши*. Т.1. Введение в изучение памятника, перевод текста, глоссарии. М.-Л.: Изд-во АН СССР. 611 с.

Плано Карпини. 1911. *История Монголов*. СПб.: Типография А.С. Суворина. 232 с.

Рашид-ад-дин. 1946. *Сборник летописей* (пер. с перс. А.К. Арендса). М.-Л.: Изд-во АН СССР. Т.3.

Рашид-ад-дин. 1960. *Сборник летописей* (пер. с перс. А.К. Арендса). М.-Л.: Изд-во АН СССР. Т.2.

BAZAROV Boris Vandanovich, *Dr.Sci.(Hist.), Professor, Correspondent Member of the Russian Academy of Sciences; Director of the Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian branch of the Russian Academy of Sciences (Sakhyanova str., 6, Ulan-Ude, Russia, 670047; bazarov60@mail.ru)*

COMMUNICATIONS IN THE MONGOL EMPIRE

Abstract. *The article describes the organization of the communications in the Mongol Empire. The author pays attention to the stages of development of the road communications and communication services, diplomatic mail and state systems of the information delivery. It is interesting to fix the description of this system by the well-known travelers of the Middle Ages. With the significant changes the yams system in Mongolia was keeping safe until the formation of the Mongolian People's Republic. Medieval system of communications was one of the great institutions of the Mongolian empire which was borrowed by other countries of Eurasia and particularly by the Russian state. This system of communications played the great role in general functioning of the whole empire, served as an urgent postal and courier service. It was also used for coordination of hostilities that contributed to the success of the Mongol army.*

Keywords: *connection, communications, roads, yams system, cardboard tract, post office, couriers, trade, paitsza, travelling papers, messenger*

References

Bichurin N.Ya. *Istoriia pervykh chetyreh hanov iz doma Chingisova [The History of the First Four Khans from the Chingis' Family]* (translated from Chinese by Iakinf monk). St. Petersburg: Karl Kraiia's Publ. 1829. 457 p.

Grumm-Grzhmailo G.E. *Zapadnaya Mongoliya i Uryanhaiskii krai [Western Mongolia and Uryanhai Region]*. Vol. II. Leningrad: RGO Publ. 1926. 896 p.

Istoriia Mongol'skoi Narodnoi Respubliki. 3 izd. [History of the Mongolian People's Republic, 3rd ed.]. M.: Nauka Publ. 1983. 662 p.

Kniga Marko Polo (perevod starofrants. teksta I.P. Minaeva, red. I.P. Magidovicha) [*The book by Marko Polo* (translation of the Old French texts by I.P. Minaev, ed. by I.P. Magidovich)]. M.: Geographic Literature's State Press. 1955. 376 p.

Kozin S.A. *Sokrovennoe skazanie. Mongol'skaya chronika 1240 g. pod nazvaniem Yuan Chao Bi Shi*. Tom I.: Vvedenie v izuchenie pamiatnika, perevod teksta, glossarii [*The Secret Story. Mongolian Chronicle of 1240s titled Yuan Chao Bi Shi*. Vol. I.: Introduction to the study of monument, the translation of text, glossary]. M.-Leningrad: USSR Academy of Sciences Publ. 1941. 611 p.

Plano Carpini. *Istoriia Mongolov [The History of the Mongolians]*. St. Petersburg: A.S. Suvorin's Publ. 1911. 232 p.

Rashid-ad-din. *Sbornik letopisei [The Collection of Chronicles* (translation from Persian by A.K. Arends)]. M.-Leningrad: USSR Academy of Sciences Publ. Vol. 3. 1946.

Rashid-ad-din. *Sbornik letopisei [The Collection of Chronicles* (translation from Persian by A.K. Arends)]. M.-Leningrad: USSR Academy of Sciences Publ. Vol. 2. 1960.

Vernandskii G.V. *Mongoly i Rus' [Mongols and Russia* (translated from English by E.P. Berenshtein, B.L. Gubman, O.V. Stroganova)]. Tver: Lean Publ.; M.: Agraf Publ. 1999. 480 p.

Vernandskii G.V. *Mongoly i Rus' [Mongols and Russia* (translated from English by E.P. Berenshtein, B.L. Gubman, O.V. Stroganova)]. Tver: Lean Publ. M.: Agraf Publ. 1999. 480 p.

УДК 316.614

ЗАДОРКИНА Светлана Владимировна – аспирант кафедры государственного управления и социологии региона Пензенского государственного университета (440026, Россия, г. Пенза, ул. Красная, 40; s_zadorkina@mail.ru)

РОЛЬ СРЕДСТВ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ И КОММУНИКАЦИИ В ФОРМИРОВАНИИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ СОЦИАЛИЗАЦИИ УЧАЩЕЙСЯ МОЛОДЕЖИ

Аннотация. Данная статья посвящена роли средств массовой информации и коммуникации в формировании профессиональной социализации учащейся молодежи. В статье отражено влияние целого ряда социальных институтов на процесс профессиональной социализации учащейся молодежи, при этом одна из ведущих позиций в институциональном каркасе общества отводится институту средств массовой информации и коммуникации. Автор предлагает структуру целенаправленного формирования и развития процесса профессиональной социализации молодежи в условиях инновационного общества, где отражены особенности участия средств массовой информации и коммуникации в данном процессе.

Ключевые слова: средства массовой информации и коммуникации, профессиональная социализация, молодежь, инновационный человек, компетенции инновационного человека, социальный статус инновационного человека

Молодежь в современных условиях все чаще рассматривается в качестве важнейшего стратегического ресурса страны. Именно от данной категории граждан будут зависеть перспективы не только экономического роста, но и суверенитета, устойчивого развития страны, развития духовно-нравственного потенциала, осуществления государственной внешней и региональной политики. Современная Россия находится в периоде трансформации социокультурного и информационного устройства отношений. В этой связи по-новому встает проблема целенаправленной профессиональной социализации учащейся молодежи, требующей внимания ученых, государства и всего общества. Однако, несмотря на множественность направлений и подходов, разработка проблемы профессиональной социализации молодежи