
ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

Выпуск 6(99). 2023. Том 13

Журнал «Вопросы национальных и федеративных отношений» включен в перечень рецензируемых научных изданий ВАК, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук по политическим и историческим наукам

МОСКВА, 2023

ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научный журнал

**Вячеслав Александрович
МИХАЙЛОВ** Председатель Совета, д.и.н., профессор,
зав. кафедрой национальных и федеративных
отношений РАНХ и ГС при Президенте РФ

Редакционный Совет

**Рамазан Гаджимурадович
АБДУЛАТИПОВ** д.ф.н., постоянный представитель Российской Федерации
при Организации Исламского сотрудничества

**Любовь Федоровна
БОЛТЕНКОВА** д.ю.н., профессор РАНХ и ГС при Президенте РФ

**Владимир Иванович
ВАСИЛЕНКО** д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства и
государственной службы при Президенте РФ

**Владимир Александрович
ВОЛОХ** д.п.н., профессор Государственного университета управления

**Вадим Витальевич
ГАЙДУК** д.п.н., руководитель Центра
политико-правовых исследований АНО «Евразийский научно-
исследовательский институт проблем права»

**Владимир Юрьевич
ЗОРИН** д.п.н., руководитель Центра по научному взаимодействию
с общественными организациями, СМИ и органами
государственной власти ИЭА РАН

**Раушан Мусахановна
КАНАПЬЯНОВА** д.п.н., профессор кафедры международного
культурного сотрудничества МИК

**В. Микаэль
КАССАЕ НЫГУСИЕ** д.и.н., профессор кафедры теории и истории международных
отношений Российского
университета дружбы народов

**Геннадий Яковлевич
КОЗЛОВ** д.и.н., профессор Рязанского государственного университета
им. С.А. Есенина

**Игорь Георгиевич
КОСИКОВ** д.и.н., главный научный сотрудник Института
этнологии и антропологии РАН

**Николай Павлович
МЕДВЕДЕВ** д.п.н., профессор Российского университета
дружбы народов

**Марина Николаевна
МОСЕЙКИНА** д.и.н., профессор, заведующая кафедрой истории России
Российского университета дружбы народов

**Александр Данилович
НАЗАРОВ** д.и.н., профессор, зам. руководителя кафедры
по научной работе Московского авиационного института

**Дарья Вячеславовна
ПЕРКОВА** к.п.н., ответственный редактор

**Александр Васильевич
ПОНЕДЕЛКОВ** д.п.н., профессор, заведующий кафедрой политологии
и этнополитики Южно-Российского института
управления – филиала РАНХ и ГС при Президенте РФ

**Дмитрий Егорович
СЛИЗОВСКИЙ** д.и.н., профессор кафедры истории России Российского
университета дружбы народов

**Шукран Саидовна
СУЛЕЙМАНОВА** д.п.н., профессор Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте РФ

**Жибек Сапарбековна
СЫЗДЫКОВА** д.и.н., профессор, заведующая кафедрой стран
Центральной Азии и Кавказа Института стран Азии
и Африки Московского государственного университета имени
М. В. Ломоносова, заместитель главного редактора журнала

Редакционная коллегия

Главный редактор – СУЛЕЙМАНОВА Ш.С.,
д.п.н., профессор РАНХиГС

Члены ред. коллегии:

Волох В.А. (зам. главного редактора),
Сыздыкова Ж.С. (зам. главного редактора),
Перкова Д.В. (ответственный редактор),
Болтенкова Л.Ф., Слизовский Д.Е.

УЧРЕЖДЕН

ООО «Издательство
«Наука сегодня»

ЖУРНАЛ ВКЛЮЧЕН В ПЕРЕЧЕНЬ ВАК РФ

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного
наследия

Регистрационный номер
ПИ № ФС77-47487
от 25 ноября 2011 г.

Журнал издается ежемесячно

Журнал включен в базу РИНЦ
(Российский индекс научного
цитирования)

Включен в каталог
Ulrich's Periodicals Directory
Пятилетний импакт-фактор
журнала: 0, 369

Адрес редакции:
115598, г. Москва, ул. Загорьевская,
д. 10, корп. 4, цокольный этаж,
помещение I, комната 7-1, офис 4
Тел.: (910) 463-53-42

www.etnopolitolog.ru

E-mail: etnopolitolog@yandex.ru

Мнение авторов может
не совпадать с мнением редакции.
При перепечатке ссылка
на журнал обязательна.

Научные статьи, публикуемые
в журнале подлежат обязательному
рецензированию.

Ответственный редактор
Перкова Д.В.

Компьютерная верстка
Загуменов А.П.

Подписано в печать 26.06.2023.

Формат 60×84/8. Объем 60.

Печать офсетная.

Тираж – 1000 экз.

(1-й завод – 500).

Заказ №

Отпечатано в типографии
ООО «Белый ветер»

115054, г. Москва, ул. Шипок, 28

Тел.: (495) 651-84-56

ISSN 2226-8596 (print)

12 выпусков в год и

2 выпуска в год переводной (англ.) версии

Языки: русский, английский

<http://etnopolitolog>

Входит в перечень рецензируемых научных изданий ВАК РФ

Включен в каталог периодических изданий Ульрих (Ulrich's Periodicals Directory: <http://www.ulrichsweb.com>)

Материалы журнала размещаются на платформе РИНЦ Российской электронной библиотеки, Electronic Journals Library Cyberleninka

Подписной индекс издания в каталоге агентства Роспечать 70114

Цели и тематика

Журнал ВОПРОСЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ И ФЕДЕРАТИВНЫХ ОТНОШЕНИЙ – периодическое международное рецензируемое научное издание в области политических исследований. Журнал является международным как по составу редакционного совета и редколлегии, так и по авторам и тематике публикаций.

Научный журнал издается с 2011 года в издательстве «Наука сегодня». С 2018 года издается переводная (англ.) версия журнала. С момента своего создания, журнал ориентировался на высокие научные и этические стандарты и сегодня является одним из ведущих политологических журналов России.

Цель журнала – способствовать научному обмену и сотрудничеству между российскими и зарубежными политологами.

Журнал предназначен для публикации результатов фундаментальных и прикладных научных исследований. Тематическая направленность журнала отражается в следующих постоянных рубриках: «Отечественная история, этнология и этнография», «История международных отношений и мировой политики», «История и философия политики», «Политические институты, процессы и технологии», «Политическая культура, этнополитика и идеологии», «Политические проблемы международных отношений и глобализации».

Формат публикаций: научные статьи, обзорные научные материалы, материалы круглых столов, научные рецензии, научные сообщения, посвященные исследовательским проблемам в сфере политики и политологии.

В своей деятельности редакционный совет и редколлегия журнала руководствуется принципами, определяемыми ВАК России для научных журналов, в том числе: наличие института рецензирования для экспертной оценки качества научных статей; информационная открытость издания; наличие и соблюдение правил и этических стандартов представления рукописей авторами.

Целевой аудиторией журнала являются российские и зарубежные специалисты-политологи, а также аспиранты и магистры, обучающиеся по направлениям политология, государственное и муниципальное управление и международные отношения.

Журнал строго придерживается международных стандартов публикационной этики, обозначенных в документе *COPE (Committee on Publication Ethics)* <http://publicationethics.org>

Полные сведения о журнале и его редакционной политике, требования о подготовке и публикации статей, архив (выпуски с 2011 года) и дополнительная информация размещена на сайте: <http://etnopolitolog.ru>

Электронный адрес: etnopolitolog@yandex.ru

ISSN 2226-8596 (print)

12 issues a year plus

2 issues a year of the translated (eng.) version

Languages: Russian and English

<http://etnopolitolog>

Included in the list of peer-reviewed scientific publications of the Higher Attestation Commission of the Russian Federation

Included in the Ulrich's Periodicals Directory

Materials of the journal are placed on the RSCI platform of the Russian scientific electronic library – Electronic Journals Library Cyberleninka

Subscription index of the journal in the Rospechat Agency catalogue is: 70114

Objectives and themes

Academic journal “Issues of National and Federative Relations” is an international peer-reviewed scientific periodical in the field of political studies. The journal has an international character because of the composition of its Editorial Board, its editors, its contributing authors and topics of its publications.

The scientific journal is published since 2011 at the “Publishing House “Science Today”. Translated (eng.) version of the journal is published since 2018. Since its inception, the journal was guided by high scientific and ethical standards and today it is one of the leading political science journals in Russia.

The purpose of the journal is to promote scientific exchange and cooperation between Russian and foreign political scientists.

The journal is intended for the publication of the results of fundamental and applied scientific research. Thematic focus of the journal is reflected in the following permanent headings: “Domestic history, ethnology and ethnography”, “History of international relations and world politics”, “History and philosophy of politics”, “Political institutions, processes and technologies”, “Political culture, ethnopolitics and ideologies”, “Political problems of international relations and globalization.”

Format of publications: scientific articles, reviews, scientific materials, materials of round tables, scientific reviews, scientific reports devoted to research problems in the field of politics and political science.

The Editorial Board and the editors of the journal in their activities are guided by the principles defined by VAK of Russia for scientific journals, including: presence of the institute of peer review for the expert quality assessment of scientific articles; information openness of the publications; availability and compliance with the rules and ethical standards for the submission of manuscripts by the authors.

The target audience of the journal is Russian and foreign specialists-political scientists, as well as graduate students and masters in the fields of political science, state and municipal management and international relations.

The journal strictly adheres to the international publishing standards and publication ethics identified in the *COPE (Committee on Publication Ethics)* document. <http://publicationethics.org>.

Full details of the journal and its editorial policy, requirements to the preparation and publication of articles, archive (issues since 2011) and additional information are available on the website: <http://etnopolitolog.ru>

E-mail address: etnopolitolog@yandex.ru

СОДЕРЖАНИЕ

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ, ЭТНОЛОГИЯ И ЭТНОГРАФИЯ

Упоров И.В.

Начало диссидентства в советском государстве
и «самиздат» инакомыслящих 2374

Бородин М.П., Зуев А.В.

Историография системы электросвязи профессиональной
пожарной команды столицы Российской империи 2382

Пай С.С.

Решение проблемы сиротства, беженства, беспризорности
и безнадзорности детей на юге Дальнего Востока России
в 1900-1922 годы 2390

Тошева М.С., Тошева Н.А., Серпуховитина Т.Ю., Логвинова А.Н.

Легковые автомобили и их применение
в российской армии (1900-1945 гг.) 2402

Занозин Н.В.

Обеспечение жильем населения Горьковской области
в первые послевоенные годы (1945-1953 гг.) 2418

Закомалдин М.М.

Научная, преподавательская и просветительская
деятельность
А.В. Маклецова в русском послереволюционном зарубежье 2427

Симон Александр.

Истоки евразийства в русской общественной мысли
XIX – XX вв. 2434

Лантинг Т.Н.

Информационная деятельность работников библиотек
в блокадном Ленинграде 2444

Ведьманов О.Н.

Производственное состояние Ульяновского областного
объединения «Ульяновскпромшерсть» в 1980-е годы 2456

Зимица В.В., Читаев Н.Е., Любимов А.А.

Причины Крестьянского восстания 1921 года
в селе Клепиковском Ишимского уезда 2464

ИСТОРИЯ И ТЕОРИЯ ПОЛИТИКИ

Болтенкова Л.Ф.

Регулирование вопросов пола в контексте религии
(в нескольких статьях). Статья третья 2471

Керимов О.Ю.

Концепция государства-цивилизации как теоретическая
основа модели российской политической модернизации 2487

Чжан Цзысюань

Политический национализм и мультикультурализм
в современном нациестроительстве 2498

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНСТИТУТЫ, ПРОЦЕССЫ И ТЕХНОЛОГИИ

Буртный К.П., Хасанов Т.С.

Патриотическое сознание и ценностные ориентации
современной молодежи Кыргызстана 2509

Губачев М.Н.

Проблемы формирования
гражданского общества в России 2521

Петров Д.Ю.

Информационная парадигма современного медиа
пространства Остроух Е.И. Практика шефской помощи
как эффективный механизм интеграции присоединённых
территорий (на примере Крыма и Донбасса) 2537

Чень Сыли

Символы женской власти и влияния: исследование
от Анны Стюарт до Хиллари Клинтон 2546

Го Фэнли

Особенность противодействия информационным операциям
со стороны Российской Федерации 2554

Годик М.А.

Реализация Стратегии государственной национальной
политики Российской Федерации на период до 2025 года:
подходы, процессы, практики 2561

Лю Ци

Развитие и влияние интернет-идеологии
в контексте глобальных социальных процессов 2574

Цун Сяомэн

Основные тенденции и перспективы развития
политического режима в современной России 2581

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОТРАСЛЕВЫЕ ПОЛИТИКИ

Архангельский В.Н., Рязанцев С.В., Смирнов А.В.

Рождаемость в реальных поколениях женщин
в Тюменской области (по данным переписи населения 2020 г.) 2591

Степовая Д.А.

Влияние утечки персональных данных на планирование
информационно-психологических операций 2611

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ

Абдулхаиров А.З., Сенченко Н.А., Умерова С.Д.

Морские коммуникации через Черное море
между Крымским ханством и Османской империей
в XVII-XVIII веках 2617

Бредихин А.В.

Культурное сотрудничество на пути
интеграции Монголии в ШОС 2633

Топал Н.М.

К вопросу героизации украинских националистов 2640

Габбасова К.Р.

Мусульмане в республиканском Китае в первой половине
XX в. (1912-1948 гг.) 2647

Данилов А.

The Aspects of the Formation of the Greek Vector
of the US Foreign Policy/Аспекты формирования
греческого вектора внешней политики США 2658

Дуан Жоцзюнь

Участие Китая в освоении Арктики: ситуация вокруг
Арктического региона и международные вопросы 2668

Налбандян К.С.

Организация тюркских государств как инструмент усиления
международного влияния Турции 2676

Савушкин Д.С.

Франция: европейское лидерство или предтеча падения? 2689

Сантуш Родригеш Питра Диаш Душ

Миграционный кризис как фактор формирования
террористической угрозы в Анголе 2698

Хуан Минто

Этнические немцы Казахстана: язык и идентичность 2706

Цай Ян

Важность и проблемы участия молодежи в политической
деятельности: мировые тенденции и китайская практика 2718

Чжао Янь

Государственная политика в сфере строительства
«безотходных городов» в Китайской Народной Республике 2728

Чжу Сюй

Пограничный конфликт 2020 года и отношения
между Китаем и Индией 2736

СТУДЕНЧЕСКАЯ НАУКА**Литвиненко Д.В., Волжанин Д.А., Дубков Н.С.**

Проектное управление в государственном секторе:
теория и практика..... 2746

Кайсаров А.А., Чужиков Н.А.

Формирование русской нации:
роль Манифеста 17 октября 1905 года..... 2756

Костина А.Д., Ильинская К.Р., Пахмутов Н.Д.

Почасовая форма оплаты труда: выгоды внедрения
и потенциальные угрозы 2764

Котова Е.А., Моисеенко О.А.

Русская православная церковь как политический субъект
и ее взаимодействие с политическими институтами
в современной России 2771

Кузюра Ю.С., Рычкова А.Л.

Анализ влияния фактора пандемии коронавируса
на транспортную систему Республики Корея 2782

Баранова Ю.В., Леонова А.А.

Анализ практической реализации китайской концепции
«Сообщества единой судьбы человечества» 2787

Локтионова Д.В., Стахно Е.В.

IT-специалисты на Российском рынке труда:
высокий спрос, перенасыщение и миграция 2798

Пак О.А.

Истоки формирования русофобии
в среде английской политической элиты 2804

Полищук Д.И., Мандрица А.В.

Проблемы кадрового рекрутинга в функционировании
института государственной гражданской службы в РФ..... 2816

НАУЧНЫЕ КОНФЕРЕНЦИИ

Сапарбекова Д.

Большое Евразийское партнерство: новые парадигмы
и смыслы развития макрорегиона 2822

НАШИ АВТОРЫ 2825

ТРЕБОВАНИЯ К ОФОРМЛЕНИЮ РУКОПИСЕЙ 2836

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ВНЕШНЕЙ ПОЛИТИКИ

DOI 10.35775/PSI.2023.99.6.025

УДК 93/94

А.З. АБДУЛХАИРОВ

кандидат педагогических наук,
доцент кафедры социально-гуманитарных
дисциплин ГБОУ ВО РК «Крымский инженерно-педагогический
университет имени Февзи Якубова»,
Россия, г. Симферополь

Н.А. СЕНЧЕНКО

кандидат культурологии,
доцент кафедры социально-гуманитарных
дисциплин ГБОУ ВО РК «Крымский инженерно-педагогический
университет имени Февзи Якубова»,
Россия, г. Симферополь

С.Д. УМЕРОВА

преподаватель кафедры социально-гуманитарных
дисциплин ГБОУ ВО РК «Крымский инженерно-педагогический
университет имени Февзи Якубова»,
Россия, г. Симферополь

МОРСКИЕ КОММУНИКАЦИИ ЧЕРЕЗ ЧЕРНОЕ МОРЕ МЕЖДУ КРЫМСКИМ ХАНСТВОМ И ОСМАНСКОЙ ИМПЕРИЕЙ В XVII-XVIII ВЕКАХ

В статье представлена вся информация известная на сегодняшний день про судоходство и кораблестроение в Крымском ханстве. Также перечислены описания кораблей, осуществлявших движение по Черному морю между Крымским ханством и Османской империей в XVII-XVIII веках.

Ключевые слова: *корабли, судоходство, Османская империя, торговля и война, Крымское ханство.*

Вопросы судоходства и кораблестроения в Крымском ханстве периода вассальной зависимости от Османской империи являются одним из малоизученных сторон крымской истории. Отдельные пласты

истории торгово-экономического развития морской торговли и кораблестроения, нашли свое отражения в трудах ученых Крыма, Украины, Турции и Российской Федерации О. Рустемова, И.В. Зайцева, Н. Абдульваапа, Э.Х. Сейдаметова, О.М. Курниковой, В. Бережинского, И. Экинджи, Мустафа Чирпан. В работах этих авторов мы находим описание сухопутных караванных путей и морских портов и бухт, приспособленных для развития морской торговли в Черном море.

Крымский полуостров является одним из важнейших торговых путей на Великом шелковом пути, которая способствовала увеличению благосостояния Крымского ханства и Османской империи в Черноморском и Среднеазиатском бассейнах, прежде всего за счет развития морского флота. Берега и акватория Черного моря имели для Османской империи колоссальное военно-историческое и экономическое значение. О ценности «черноморской жемчужины в короне османского падишаха» можно судить по высказыванию султанского переводчика А. Шкарлата (Маврокордато), адресованного русскому послу Е.И. Украинцеву во время переговоров в Константинополе: «Имеет государство оттоманское те моря, яко чистую и непорочную девицу, и не только иметь на них плавание, но прикоснуться никого никогда не допустит. По Черному морю иных государств кораблям ходить будет свободно тогда, когда турецкое государство падет и вверх ногами обратиться» [24. С. 304]. Трепетное отношение османов к Черному морю становится понятным после ознакомления с перечнем товаров, экспортируемых с территории Черноморского побережья XVII в. Фактически Черноморский регион одевал, кормил, обогащал, снабжал рабочей силой и воинами Османскую армию и двор. Монополизм в обладании Черным морем достигался благодаря сочетанию различных мер. При подписании мирных договоров с европейскими державами османы обязательно включали пункт о недопущении иностранных флотов в свою заповедную акваторию. Для предотвращения появления каких-либо судов в стратегически важных местах возводились крепости. Имевший большое значение Керченский пролив охранялся одноименной крепостью и крепостью Таманью на противоположном берегу. Линией крепостей был перерыв Дон, который служил водной артерией для прохождения судов в Азовское море. Главным Османским форпостом здесь был Азов, который в представлениях людей того времени считался краем света даже для обширнейшей Османской империи. Крымские берега и подходы к Керченскому проливу охраняли татары и гарнизоны янычар в османских крепостях. Владея Керченским ключом и черноморскими проливами, Порта могла не беспокоиться за сохранность Черного моря, которое на протяжении XV-XVII вв. Именовалось исследователями Турецким озером [14. С. 18-35].

Период семнадцатого века был сложным временем для торговли на Черном море из-за политических и военных конфликтов, включая войны

между Османской империей и восточноевропейскими государствами, а также нападения пиратов на южном побережье моря. Это привело к тому, что Османские власти не допускали захода иностранных кораблей и внешняя торговля на Черном море постепенно уменьшалась. Таким образом, черноморская торговля стала внутренней торговлей, где интенсивная торговля происходила между различными портами на Черном море.

Несмотря на это, порты на Черном море сохраняли свое значение, поскольку они продолжали играть важную роль в торговле между различными регионами. Однако, торговые отношения стали происходить больше по оси юг-север, что связано с изменением условий торговли на Черном море.

В целом, превосходство Османской империи на море и на суше определяло морское торговое движение в этом регионе в течение длительного времени. Однако, вместе с тем, политические и военные конфликты в период XVII века привели к изменениям в торговых отношениях на Черном море, и торговля стала происходить в основном между портами на этом море.

Хотя османский флот в некоторых случаях не мог обеспечить полную защиту южного побережья Черного моря, между портами существовали тесные торговые отношения. Закрытость Черного моря для международной торговли и морской деятельности установила традиционный характер морской торговли в этом регионе, хотя вопрос о том, стали ли корабли в Черном море меньше после завоевания Османской империей, остается открытым. Факт заключается в том, что османские корабли заняли места, оставленные венецианскими и генуэзскими кораблями, и Османская империя, придавая большое значение своей транспортной организации, стремилась контролировать черноморскую торговлю, а не уменьшать ее объем. В начале периода османского господства на Черном море наблюдалось сжатие и сокращение, однако после установления контроля Османской империи над регионом торговые отношения были налажены и развивались, и, возможно, корабли, ранее использованные исключительно в качестве средства торговли, вновь увеличили свой размер. Корабли, используемые на Черном море в XVIII веке, включали в себя различные типы, многие из которых были пригодны не только для перевозки грузов, но и для использования в качестве военных кораблей, такие как шайка, галеон, фрегат, воркамповый, каче, мелексе, крюкхед, трехмачтовый, двухмачтовый, якорный и другие. Однако наиболее характерным и значимым кораблем в регионе были ангелы, выделявшиеся своей конструкцией и ролью в морском транспорте.

Корабли, часто называемые в османских документах сефине, в зависимости от их размеров и формы, могли быть отнесены как к кораблям, так и к лодкам. Большие и прочные корабли, способные перевозить до 334 весов пшеницы, соответствовали размерам кораблей и могли вмещать до 15 человек. С другой стороны, меньшие и менее громоздкие ангелы относились

к лодкам. Размеры кораблей могли варьироваться и оцениваться в зависимости от торговых объемов, условий региона и портов, в которых они использовались. В XVIII веке в Османской империи размеры кораблей были изучены только для некоторых причалов, а не для всей империи.

Трехмачтовые корабли, способные перевозить до 300 тонн товаров и стоимостью 35 000 курушей, были отнесены к крупным кораблям, используемым государством для транспортировки воинов и зерна, принадлежащего государству, а также для перевозки между Стамбулом и Дунаем-Крымом. Следовательно, использование крупных кораблей было востребовано государством в рамках торговых отношений и поддержания Стамбула.

Информация о количестве, владельцах и длине кораблей в Платаналимани Трабзона была зафиксирована в записях кади-регистров 1711 года. Согласно записям во время греческого восстания, когда возросли опасения по поводу безопасности, морская торговля Османской империи была прервана, изменена, греки были в основном отозваны или подвергнуты судебному преследованию, капитан-паша провел перепись судов, датированную 1823 годом. Перепись, акт бахри на все суда, действующие в Средиземном и Черном морях, то есть это будет сделано путем выдачи морского сертификата. Сенед-и бахри будет содержать такую информацию, как капитан, владелец (владельцы), максимальная грузоподъемность, длина и ширина корабля, а также название верфи, на которой был построен корабль. При анализе проб, основанном на книге, в которой хранятся эти записи, понятно, что средний вес/объем, который может нести типичный османский корабль, составляет 3800 бушелей, то есть примерно 100 тонн. Средняя длина кораблей составляла около 20 зир, то есть около 13-15 м. В этой статистике указано, что большинство кораблей было одномачтовыми, а двухмачтовых осталось на уровне 22%, что свидетельствует о том, что в Османском море преобладали небольшие корабли. 75 судов в выборке принадлежат в общей сложности 142 акционерам. Таким образом, у каждого корабля было около двух акционеров. С другой стороны, в другом исследовании указывается, что 118 кораблей, принадлежавших 56 людям, были сданы в аренду государством в начале XVII в. Делается вывод о том, что к девятнадцатому веку количество владельцев на одно судно значительно увеличилось. Были в Черном море и крупные частные корабли. Например, судно Хаджи Омера, перевозившее зерно из порта Каварна (к северу от Варны) в Стамбул, могло перевозить 244 тонны зерна. Другими словами, даже в 1820-х годах османское судоходство находилось под властью мусульман; Судовладельцев-христиан всего 8%. А вот среди капитанов чаще встречаются христиане (18%). Утверждалось, что относительно небольшое количество судовладельцев-христиан может быть связано с греческим восстанием и отказом греческих судовладельцев принять регистрацию своих судов, опасаясь возможности конфискации любой социальной группы. Кроме того, некоторые

люди, вероятно, владели акциями различных судов, как и в Европе, чтобы распределить риск. Видно, что расчет доли в османском судоходстве производился путем деления корабля на сорок фиктивных финансовых единиц. Распространение акций на судах, вероятно, было связано с повышенным риском в судоходной отрасли и отсутствием эффективного страхового учреждения. Однако считается, что тот факт, что в девятнадцатом веке у корабля было два акционера, а в семнадцатом веке один человек имел доли в двух кораблях, нельзя объяснить исключительно фактором риска и отсутствием эффективного страхового института. Можно предсказать, что для этого есть много других причин, таких как сокращение столицы, экономический спад, изменение торговли и изменение социальной структуры приморских городов. Кроме того, хотя в начале восемнадцатого века не было монополии какой-либо религиозной группы на распределение судовладельцев, понятно, что коммерческие и экономические события девятнадцатого века повлияли на этот процесс и изменили его. Из документов, содержащих опасения османских бюрократов, следует, что не мусульмане и иностранцы значительно отличались от подданных-мусульман, особенно когда речь шла о размерах кораблей, они демонстрировали величие. Примечательно, что размеры корабля совершенно не изменились несмотря на то, что среди данных около ста лет. Небольшое увеличение размеров кораблей (пятнадцать тонн) появляется в пользу «Чизах». Однако нынешнее изменение связано не с увеличением количества кораблей за прошедшее время, а скорее с Средиземным и Черным морями Чизакчи. С другой стороны, возможно, что Айгюн базируется только на порту Трабзона из-за географических условий. Потому что даже для географии Черного моря размеры судов уменьшаются при движении в восточную часть Черного моря. Кроме того, прогнозируется, что существует разница в среднем размере судов между Средиземным и Черным морями. В то время, когда судоходство в мире начало быстро развиваться, примечательно, что османское судоходство в Черном море сохранило эту традиционную структуру. Одной из причин этого, несомненно, является то, что Черное море было открыто для международной торговли в конце века, и последствия этого для османского судоходства еще не проявились. Другой причиной является эффект экономических уступок. Соперничество, с которым сталкивались османские подданные даже в собственных портах, должно быть, вынуждало их строить корабли для внутренней торговли. Однако в этот период особенно бурно развивалась русская торговля и судоходство на Черном море. (по описанию П.А. Толстого) В 1707-1714 годах первым постоянным послом России в Османской империи был граф Петр Андреевич Толстой [21], пращур трех великих российских писателей и многих знаменитых деятелей российской культуры и государства. Впервые он побывал в Стамбуле в 1699 г. в составе посольства Е.И. Украинцева, прибывшего в Порту

на корабле «Крепость». Это был первый российский корабль, пересекший Черное море. Примечательно, что наряду с инструктажем посольства, Петр I устроил экзамен дворянам, посылавшимся за границу для обучения морского дела. Среди испытуемых был и П.А. Толстой [24. С. 304], до этого участвовавший в осаде Азова (1696 г.) [16], а в 1697-1698 годах учившийся морскому делу в Италии (ему было уже 52 года). Тогда в Италию по приказу Петра I было послано 37 отпрысков знатнейших фамилий России [13]. Всем им предписывалось научиться пользоваться морскими картами, чертежами и компасами, овладеть искусством, водить корабли «как в бою, так и в простом шествии», знать снасти, инструменты, паруса, весла, ознакомиться с основами кораблестроения [16]. Вот такому, хорошо знакомому с морским делом человеку, было поручено «... будучи при султанском дворе ... вывести и описать тамошнего народа состояние» [16]. С этой задачей Петра I П.А. Толстой справился блестяще. Будучи всесторонне развитым человеком, «умнейшей головой России», как о нем писал знавший его французский дипломат Кампредон [12], находясь в Стамбуле четыре года, составил лучшее по тому времени описание Османской империи, отразил в своих донесениях в Москву и посольском Статейском списке реальную картину жизни османского государства тех лет. Особое внимание П.А. Толстой уделил району Причерноморья и положению в османском флоте. В этом отразилось его желание угодить царю, увлеченному морем и строительством собственного флота. Происходило это в то время, когда «имеет государство Оттоманское те моря (Азовское и Черное), яко чистую и непорочную девицу, и не только иметь на них плавание, но и прикоснуться никогда не допустит. И такое у Порты крайнее намерение никогда и ни для чего не отменится... По Черному морю иных государств кораблям ходить будет свободно тогда, когда турецкое государство падет и вверх ногами обратится» [2; 20]. Османские власти не хотели, чтобы россияне и украинцы вообще плавали по Черному морю, «не присматривались к морскому пути, и по всяким признакам и к портам», боясь, что даже среди купцов могут оказаться специалисты по морской навигации и военному делу [16]. В российских архивах сохранилась так называемая «отписка» 1703 г. П.А. Толстого на так называемые «тайные статьи» (вопросы и инструкции) Посольского приказа, составленные в феврале – апреле 1702 г. [17; 18; 19]. Все сочинение озаглавлено «Список с отписки и с описания Черного моря, какова послана к великому государю из Константинополя от посла, ближнего столника и наместника Алаторского Петра Андреевича Толстова 1706 году февраля в 24 день» [17]. Отдельную его часть П.А. Толстой озаглавил «Реестр бастиментов». Позже, во второй половине XVIII в. и особенно в XIX в. такие описания военно-морской машины Османской империи уже были не единичны и довольно подробны [6; 25; 17].

Фрагмент «отписки» П.А. Толстого представляет собой скупрузнейшее описание флота Османской империи. Он пишет: «В турецком государстве обретаются морские бастименты (корабли) различные, их же имена турецким языком именуются сице» [17]: Галеоны – военные корабли 3-х видов. К середине XVII в. галеоном (kalyon) называли целый класс (kalyon sinifi) военных парусных судов в противоположность гребным (sekriti или sektirne) кораблями. Галеон имел 3 мачты и 2 или 3 палубы [27; 28; 29; 30]. Устройство османских галеонов известно довольно хорошо. Галеоны первого типа («величества» по П.А. Толстому) имели 90, 106 и 130 пушек, второго – 60, 65, 70, 75 и 80 пушек, третьего – 40, 45, 50 и 55 пушек [17].

Торговые корабли чаще всего имели на вооружении пушки. Их было от 20 до 50 шт. [18]. Однако по сообщению П.А. Толстого, таких кораблей было не так много.

Катарги – галеры были разных размеров. Разные их типы имели 50, 55, 60, 66 весел. Но были и галеры с числом весел меньше 50 [18].

Фергарды (фергады в рукописи РНБ) или фуркаты (другое название фрегадон) мисирские (египетские) были парусно-весельными судами, малыми галерами с 6-20 балками для гребцов у каждого борта [15]. Они были двух типов – длиной 40 и 45 аршин, на их вооружении было 10 или 12 пушек, «кроме петриеров» (каменетов) [15].

Атез-галеоны (бурлоты) свое название, возможно, получили от тур. tez – быстрый, скорый или ates gemisi – «корабль огня». Таких кораблей было немного. Название бурлоты они получили от тур. burluta – корабль, называвшийся также ates gemisi и frogra cuvara [29].

Бурлотом называли судно, содержащее горючие и легковоспламеняющиеся вещества для сжигания кораблей противника.

Шайки (sayka) мисирские (египетские) были небольшими военными или торговыми кораблями, способными перевозить от 20 до 50 чел. [28; 31]. Их было 4 типа в зависимости от размеров – по 30, 35, 38 и 40 аршин длиной. Они имели, соответственно, 6, 8, 10 и 12 пушек. Кроме того, на их вооружении были петриеры – каменеты. Это были неметательные орудия, а пушки, называвшиеся также по названию судна sayka и стрелявшие каменными ядрами [26]. Шайки имели по 3 щеглы (мачты) [15]. Они имели в высоту по 36 и 38 аршин.

Чемберы (senber на тур.) – суда с закругленной кормой [28], размером они меньше шайки, имеют на себе по 3 щеглы [17]. Паруса у чемберов косые, их длина в зависимости от типа (4 типа): 20, 25, 30, 35 аршин. На их вооружении 6, 8, 10 и более пушек.

Чемберы змитские (измитские – из г. Измит на берегу Мраморного моря) трех типов – 18, 20 и 25 аршин длиной.

Саколевы (от тур. sekeleve) – двухмачтовые торговые корабли [28; 31] были трех типов – длиной 10 (малые), 20 и 22 аршина. Они были схожи

с чемберами. Однако их паруса были подобны тем, что на каннах. На вооружении они имеют малые пушки – петриеры. В зависимости от типа их может быть 4, 6, 8 или 10 шт. [17].

Лодки бутаниоцкие (возможно из Буды, тур. Будин или Будун) были 3-х типов – по 12, 14 и 15 аршин длиной.

Шайки черноморские 4-х типов: длиной 16, 18, 20 и 23 аршина (последних совсем немного). Их вооружение составляют 4, 6 и 8 пушек [17].

Ад-каик (от тур. at – лошадь) – лодки, запряженные лошадьми. Это – специальные грузовые суда под названием at гемиси (at – лошадь, геми – корабль). На них первоначально перевозились лошади османской конницы [9. С. 73, 228]. Это суда, «которые подле берегов ходят и входят в реки, возятся во время и лошадьми за бечеву привязанными» [17].

Самые большие из таких судов возят по 16 и по 18 лошадей. Паруса на таких судах съёмные, косые. Пушек такие суда не имеют.

Коз-каик («ореховый» каик) имеет название от koz – орех (или круглый, шарообразный). Он схож с ад-каиком, но имеет меньшие размеры.

Тез-каик – быстрая, скорая лодка. Она во всем подобна ад-каику и козкаику. На таких лодках перевозили людей «из Халкидона в Константинополь и из Константинополя в Скутар и на Галату и в прочие места...» [24]. С тур. *kaık* – лодка, небольшое судно [28]. К. Базили писал о них в 1836 г.: «Каики бывают от 30 до 60-ти футов длина, имеют форму рыбы, и в кормовой части, которая представляет наибольшую ширину, не имеют в диаметре более 3 или 5 футов; хотя они не совсем плоскодонны, но в воде сидят весьма мало, и их черные бока поднимаются на два и на три фута над водою... Каики строятся из самых тонких досок и неимоверно легки... Ничего нельзя себе представить легче и грациознее Босфорского каика, когда тонкою стрелою он скользит по воде, оставляя за собой едва приметную бразду» [1]. Красочное описание каика сделано французским поэтом Теофилом Готье в 1852 г.: «Рядом с каиком и его гребцами (каиджи) венецианская гондола – просто грубый сундук, а гондольеры – жалкие шуты. Каик имеет от пятнадцати до двадцати футов в длину и три фута в ширину, он построен в форме конька и может плыть одинаково легко и вперед, и назад. Обшивка состоит из длинных досок с резным фризом внутри, покрытым листьями, цветами, фруктами, лентами, скрещенными колчанами или другим мелким орнаментом. Две или три доски с фигурными прорезями служат шпангоутами и делят лодку на отсеки; нос окован железом. Вся эта конструкция из навощенного или лакированного бука, иногда с тонким золотым ободком, отличается невероятным изяществом и тщательностью отделки...» [4].

Пиаде-каик представлял собой малую лодку (от *piyade*). По-русски такую лодку называют душегубкой. В турецком языке это слово означает также пеший, пехотное войско, пешка в шахматах [17].

Сандал султанский (одно из значений sandal в тур. яз. – лодка) – рыбацкая лодка, использовалась при плавании по Черному морю [7].

Крылангичь султанский (от тур. kirlangia – ласточка) – легкое быстроходное судно. **Сандал Бастанджи баши** был лодкой, «... во оной ездит гулять султан по морю блиско Константинополя» [24]. Дословно это – лодка главного садовника Бостанджибаши – начальника, главного надзирателя бостанджи, работавших в султанских садах. Большую часть бостанджи составляли аджеми-огланы, набранные по системе девширме. Они обеспечивали охрану султанских дворцов и порядок в его непосредственной близости. Бостанджи отвечал также за возведение дворцовых сооружений (кешков) и за целый ряд сфер жизни султана и его дворца. «Хотя бостанджи паша не иное что есть, как надзиратель серальских садов и домов султанских, однако власть его не оканчивается еще на сей должности; она простирается от земли, принадлежащей к Кассумпашской пристане, Галаты, Топ Гана и Цареградского пролива, до города Варны, лежащего на Черном море. Он днем и ночью объезжает дозором все оныя места в гондоле с тридцатью бостанджиями, для наблюдения пожаров, забирания пьяных и безчестных женщин, которых он иногда и потопляет, когда он находит их с мужчинами в лотках. Он также есть главный надзиратель над прудами, рощами, ловитвою и увеселениями султанскими. Без его дозволения ни одна бочка вина в Царьград пройти не может, что самое подает ему право надзирательства и над питейными домами. Он описывает вина, привозимые к посланникам, и берет под стражу их слуг, когда они бывают на охоте без его дозволения. Но самая важнейшая его должность есть та, что он поддерживает его величество, когда он гуляет в своих садах; подает ему руку, когда он садится в свою гондолу; садится за ним и сам, и правя рулем, говорит ему на ухо; и служит ему подножием в день его коронавания. Иногда бостанджи паша ездит в своем судне наперед, дабы удалять всех, кто ни едет навстречу султанскому судну» [23]. В хатт-и хумаюн Мехмеда II Фатиха так сказано об этой должности: «Во главе садоводства поставлен бостанджи баши. Когда садятся в лодку, ему грести и управлять ею» [8].

Паласка (от венг.-тур. palaska – патронташ, пороховница, охотничья сумка [3]) – суда морские из Трапезонта и Синопа, «... оные бывают широки, а не долги» [24]. Паласки имеют по одной щегле (мачте). Пушек на них не бывает.

Таким образом, морской флот Османской империи включал целый ряд кораблей и судов таких видов: галеоны 3-х типов, каждый из которых в зависимости от количества пушек делится еще на 3-5 категорий; торговые корабли; катарги (галеры) 4-х типов в зависимости от количества весел; фергарды (фуркаты) мисирские 2-х типов в зависимости от длины и количества пушек; атез-галеоны (бурлоты); шайки мисирские 4-х типов в зависимости от длины и количества пушек; чамберы (шайки меньших размеров)

4-х типов в зависимости от длины и количества пушек; чамберызмитские 3-х типов в зависимости от длины; саколевы 3-х типов в зависимости от длины и количества пушек; лодки бутаниоцкие 3-х типов в зависимости от длины; шайки черноморские 4-х типов в зависимости от длины и количества пушек; ад-каики – 2-х типов; коз-каики (ореховые каики); тез-каики; пияде-каики; сандал султанский; крылангич султанский; сандал бастанджи баши; паласки. Кораблестроение в Крымском Ханстве является одним из самых не изученных историками вопросов. В кадиаскерских книгах находим сведения, касающиеся именно этой темы. Так, например, там говорится о построенном в 1610 г. неким Хаджи Мусалли корабле «Кара Мурсель», который был отдан за денежный долг Селямет Гирей хана его детьми. Стоимость недостроенного корабля длиной 30 аршинов (близко 20 метров) составила 1000 флоринов. В этом же самом источнике находим еще одно свидетельство подобного характера. Речь идет о том, что в 1610 году капитан по имени Ризван Реис в Балыклаве строит корабль длиной 15 метров, который обошелся ему вместе с оснасткой 93 тысячи акче. Можно привести еще несколько примеров из других источников по теме кораблестроения в Крыму. Например, глава полиции города Кефе Эмиддио Дортелли д'Асколи в опубликованной в 1634 г. книге «Описание Черного моря и Татарики ...», описывая крымские города пишет о Балыклаве следующее: «Балуклава славится своим портом... и обширностью окрестных лесов, представляющих такое разнообразие строевого леса, что при виде и впрямь изумляешься. Там строятся ежегодно крупнейшие галеоны для доставки толстых бревен в Александрию (Египет – И.К.); в последние годы там стали также строить галеры; в прошлом году (на воду) спущено было пять галер, и я слышал, будто в нынешнем году сделан заказ на шесть галер». Крымские ханы и большинство дворян имели собственные корабли. Сохранились сведения о том, что когда Шахин Гирей покидал родину, сопровождавшие и преданные ему люди были посажены на два личных его корабля: «Коллежский асессор Караценов, возвратясь из Тамани, рапортом представил, что показанные люди все без изъятия пожелали остаться во услужении при Шагин-Гирее, и следовать с его харемом и экипажем, а потому как скоро в путь приготовлены были прибывшие из Таганрога к Ени-Кале два ханские судна, то присланным из Калуги Керим-Гирей-мурзою, часть экипажа и лошади с 34 человек татарами 12 октября (1786 г.) отправлены через Тавриду в Киев, куда наконец и сам Керим-мурза с Калугским квартальным офицером Крейсом отъехал. Харем же и остальной экипаж с прочими людьми, коих тот же мурза распределил на означенные суда, 21 октября отплыли из Керчи в море, предполагая следовать в Константинополь... Кефе расположен на южном берегу Крыма, который напоминает драгоценное ожерелье. Коммерческая деятельность всегда была характерной чертой города на протяжении веков. В 1277 году город был захвачен генуэзцами, и при их

строительстве замка и порта, которые придали городу индивидуальность, их единственной мыслью была безопасность и расширение торговли. Даже после того, как город попал под власть Османской империи, он продолжал развиваться в соответствии с основным характером наследия, унаследованного от прошлого.

Хотя некоторые ценные произведения, которые были продуктом интенсивного труда для XVII и XVIII веков, выявили появление этого развития в классический период Османской империи, трудно сказать то же самое. Тем не менее, немногочисленные исследования, основным первоисточником которых являются Крымские дворцовые летописи, приводят подробные сведения об общем ходе торговой деятельности в бассейне Черного моря и на Крымском полуострове в эти века, торговых путях, принадлежности и происхождении купечества, а также типах товаров, подлежащих торговле. В некоторых исследованиях также обсуждалась торговля между городами Южного Причерноморья и Крымом, перевозки зерна из портов Черного моря в Стамбул, влияние военных кампаний на черноморскую торговлю, циклические изменения и расширение объема торговли, изменение состава торговых судов, плавающих в этом море. Были также проведены ценные исследования по многим вопросам, таким как работоторговля, которая долгое время была одной из характерных черт торговли в регионе. Наконец, детальная работа Идриса Бостана. Город Кефе и порт Кефе сохраняют свою торговую ценность на протяжении столетий под властью различных цивилизаций. Одной из наиболее важных причин этого является их удобное географическое положение. Город расположен на юго-западной части Керченского полуострова, на территории, которая слегка врезана в залив Кефе. Прибрежная часть, простирающаяся от Перекопа до Кефе, покрыта крутыми скалами и горами, а бухта Кефе защищена от всех ветров, кроме дующих с севера и юго-запада. Суда могут бросать якорь в десяти-двенадцати сажнях от твердого и безопасного берега, имеющего илистое дно. Это удобное расположение было важно для многих цивилизаций, таких как римская, византийская и сельджукская империи, и способствовало развитию коммерческой деятельности в гавани Кефе. Генуэзцы также увеличили коммерческую активность в Кефе и обнесли город крепкими стенами. Записи путешественников, приезжавших в гавань Кефе время от времени, позволяют проследить ход коммерческой деятельности, которая продолжалась веками. Например, знаменитый путешественник Ибн Баттута отправился в Крым на корабле, на котором он сел из Синопа, после посещения многих городов Анатолии в 1332 году. Путешественник прибыл в Кефе на гужевой повозке, нанятой приятелем-купцом, на следующий день после отъезда на Керченскую пристань. Однако неясно, была ли задержка вызвана интенсивной коммерческой деятельностью между Крымом и Синопом или другими причинами, такими как плохая погода.

Торговцы из различных народов, включая Генуэзцев, осуществляли нападения на Кефе в коммерческих целях. Однако после того, как город перешел под власть Османской империи, его коммерческое значение не потеряло актуальности, а приобрело новые функции. В 1475 году административной единицей Османской империи стал созданный с центром в Кефе санджак в результате экспедиции Гедика Ахмед-паши в Крым. В течение долгих лет Кефе играло важную политическую роль, контролируя Крымское ханство, обеспечивая логистику в русских и иранских экспедициях, а также имело военное значение для укрепления замков в регионе и коммерческое значение для регулирования черноморской торговли.

Наблюдения путешественников, такие как Шарден, показывают, что Кефе сохранил свой характер портового и торгового города, существовавшего на протяжении столетий, и в указанный период времени. Тот факт, что здесь находился один из четырех таможенных районов Османской империи, объясняется торговым характером города. Кроме того, порт на черноморском побережье Анатолии обеспечивал торговое сообщение между городами и Северным Причерноморьем.

Одной из особенностей, которая сделала порт Кефе незаменимым торговым центром, была не только естественная гавань, дарованная географией. В противном случае на Крымском полуострове были бы другие более защищенные порты, такие как Балыклава. Однако что делало порт Кефе лучше других, это наличие плодородных внутренних районов и обширных торговых сетей, которые могли прокормить его.

Торговые отношения между северными районами Кефе и другими регионами были очень древними. В генуэзский период был активен маршрут Кефе-Киев-Львов, который назывался «Татарской дорогой», однако после попадания Крыма под власть Османской империи он утратил свое значение.

Исследование города Карасубазар на дороге Кефе-Акмесджит показало концентрацию коммерческой деятельности в этом регионе в XVIII веке. Также было выявлено, что места к западу от стран, граничащих с побережьем Черного моря, такие как Румыния, Болгария, образовывали ближний или дальний тыл Кефе.

С момента вхождения города в османское владычество между Кефе и Стамбулом установилась связь, которая имеет не только коммерческий, но также символический и эмоциональный аспекты. Предположительно, на это должно было повлиять то, что Сулейман Великолепный служил наместником в Кефе в княжеские годы. Бартольд отмечал связь этих двух городов и то, что в XVIII веке турки, сравнившие Кефе со Стамбулом, называли его «Маленький Стамбул».

Для снабжения зерном и другими продовольственными потребностями Стамбула отгрузки производились из портов Трабзон, Самсун, Синоп и Фатса на побережье Северной Анатолии, а также с крымских пристаней. Говорят,

что главным образом греческие, еврейские и армянские купцы занимались судоходством, которое велось с особого разрешения правительства.

В первой половине XVIII века Крымское ханство играло важную политическую роль в регионе и не прекращало своего существования. Однако нестабильность ситуации в регионе могла негативно повлиять на коммерческую активность. В начале века на престол Крымского ханства пришли 11 ханов, которые не могли обеспечить эффективное управление. Общая политика Османской империи относительно Крыма также была фактором нестабильности, поскольку часто приводила к смене ханов по требованию одного из племенных вождей. Кроме того, нападения казаков и русских с севера на порты Крыма и Черного моря периодически угрожали безопасности судоходства и морской торговли, независимо от экономической конъюнктуры. В частности, донские казаки нападали на портовые города, такие как Аккерман, Кили, Кефе, Трабзон и Синоп на побережье Черного моря в 1615, 1620 и 1624 годах, а в 1624 году даже смогли войти в Босфор и разграбить Еникей. Эти нападения также негативно сказывались на торговле с Крымом, что привело к ее временной остановке между Кефе и Синопом.

Таким образом, приведенный материалы исследования позволяют сделать вывод о том, что вопросы судоходства и кораблестроения в Крымском ханстве периода вассальной зависимости от Османской империи требует более детального изучения. Существует глобальный пласт проблемы, который требует особой подготовки. Это проблема связана с малым количеством исследователей владеющими староосманским языком. Огромная источниковая база хранится в архивах Турции и требует более детальной работы.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. *Базили К.* Босфор и новые очерки Константинополя: в 2-х ч. СПб., 1836.
2. *Богословский М.М.* Петр I. М., 1948. Т. 5.
3. *Будагов Л.* Сравнительный словарь турецко-татарских наречий. СПб., 1869. Т. 1.
4. *Готье Т.* Путешествие на Восток. М., 2000.
5. *Елагин С.* История русского флота. Период азовский. СПб., 1864.
6. *Зайцев И.В.* Османский флот начала XVIII в. в сочинении П.А. Толстого «Описание Черного моря и Архипелага» // Подводная археология: сто лет исследований. Материалы международной научно-практической конференции «К 100-летию подводной археологии», 6-8 февраля 2002 г. М., 2002.
7. *Карпов С.П.* Пути средневековых мореходов: Черноморская навигация Венецианской республики в XIII-XV вв. М., 1994.

8. «Канун-наме» Махмеда II Фатиха о военно-административной и гражданской бюрократии Османской империи в XV веке / пер. Р.И. Керим-заде // Османская империя. Государственная власть и социально-политическая структура. М., 1990.

9. Мебде-и канун-и йеничери оджагы тарихи (История происхождения законов янычарского корпуса). М., 1987.

10. Мурзакевич Н. Выезд последнего Крымского Хана Шагин-Гирея из России в Турцию в 1787 году // ЗООИД. 1883. Том 13.

11. Несколько слов о турецком флоте (Из письма морского офицера) // Морской сборник. СПб., 1851.

12. Обзорение известий в России в царствование Екатерины I (из донесений Кампредона) // Журнал министерства народного просвещения. 1844. № 1.

13. Ольшевская Л.А., Травников С.Н. «Умнейшая голова в России» // Путешествие стольника П.А. Толстого по Европе. 1697-1699. М., 1992.

14. Орешкова С.Ф. «Турецкое озеро». Черное море в XV-XVII вв. // Восток. 2005. № 3.

15. Путешествие стольника П.А. Толстого по Европе. 1697-1699. М., 1992.

16. Письма и бумаги Петра Великого. СПб., 1887. Т. 1.

17. РНБ (Санкт-Петербург). Отдел рукописей. *Шифр F. IV. 133.*

18. РГАДА. Ф. 1274. Оп. 1. Ед. хр. 3077.

19. РГАДА. Ф. 181 (Рукописный отдел МГА МИД). Оп. 1. Ед. хр. 212.

20. РГАДА, 1699. Кн. 27. Л. 685, 768 об., 769, 781 об., 785 об.

21. Русский посол в Стамбуле. Петр Андреевич Толстой и его описание Османской империи начала XVIII в. М., 1985.

22. Рустемов О. Кадискерские книги Крымского ханства: исследование, тексты и переводы. Симферополь: ГАУ РК «Медиацентр им. И. Гаспринского», 2017.

23. Статьи из Энциклопедии, принадлежащие и Турции. Перевел Семен Башилов. СПб., 1769. Т. 1, содержащий статьи светские, т.е. придворные, военные и гражданские.

24. Толстой П.А. Описание Черного моря, Эгейского архипелага и османского флота / сост. И.В. Зайцев, С.Ф. Орешкова. М.: Наталис, 2006. (Серия «Восточная коллекция»).

25. Турецкий военный флот в 1852 году (Из записок флигель-адъютанта капитана 2 ранга Арказа) // Морской сборник. СПб., 1853, Январь.

26. Agoston G. Ottoman Artillery and European Military Technology in the Fifteenth and Seventeenth Centuries // Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae. Budapest, 1994. Т. 47. Fasc. 1-2.

27. Katip Celebi. Tuhfet ul-hibar fi esfar il-bihar. Istanbul, 1911.

28. *Mantran R.* Droits d'entrée sur les navires a Iystanbul au milieu du XVII siècle (rüsumat – i ihtisabiye) // *Turcica. Revue d'Etudes Torques.* Paris; Strasbourg, 1975. T. 5.

29. *Pakalin M.Z.* Osmanli deyimleri ve terimleri sozlugii. Istanbul, 1951. Cilt 2. 11 fasikul.

30. *Sousek S.* Certain Types of Ships in Ottoman Turkish Terminology // *Turcica, Revue d'Etudes Torques.* Paris; Strasbourg, 1975. T. 7.

31. *Uzunearsil I.H.* Osmanli devletinin merker ve bahriye teskilati. Ankara, 1948.

A.Z. ABDULKHAIROV

*Candidate of pedagogical sciences,
Associate Professor of the Department of Social and Humanitarian
disciplines GBOU VO RK Crimean Engineering and
Pedagogical Fevzi Yakubov University,
Simferopol, Russia*

N.A. SENCHENKO

*PhD in Cultural Studies, Associate Professor
of the Department of Social and Humanitarian disciplines
GBOU VO RK Crimean Engineering and Pedagogical
Fevzi Yakubov University,
Simferopol, Russia*

S.D. UMEROV

*Lecturer at the Department of Social and Humanitarian
disciplines GBOU VO RK Crimean Engineering and
Pedagogical Fevzi Yakubov University,
Simferopol, Russia*

MARITIME COMMUNICATIONS THROUGH THE BLACK SEA BETWEEN THE CRIMEAN KHANATE AND THE OTTOMAN EMPIRE IN THE XVII-XVIII CENTURIES

The article presents all the information known today about shipping and ship-building in the Crimean Khanate. It also lists descriptions of ships that moved along the Black Sea between the Crimean Khanate and the Ottoman Empire in the 17th-18th centuries.

Key words: *management, tourism, strategic planning, program of development, the Crimea.*