

ПОСТИНДУСТРИАЛЬНЫЙ ПЕРИОД РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА И БОГОСЛОВСКОЕ ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ УСЛОВИЙ СОВЕРШЕНИЯ МУСУЛЬМАНСКОГО ПАЛОМНИЧЕСТВА



НУРИМАНОВ

Ильдар Анвярович,

аспирант каф. истории стран Ближнего
и Среднего Востока, Институт стран
Азии и Африки, ФГБОУ ВО «Московский
государственный университет имени
М. В. Ломоносова» (125009, Россия,
г. Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 1).
E-mail: ildar-nn@yandex.ru

Аннотация. Данная статья направлена на выявление потребностей в переосмыслении богословского взгляда на условия совершения хаджа через призму исторического анализа организации паломничества в постиндустриальный период развития общества.

Ключевые слова: хадж, паломничество, иджтихад, квота, Организация Исламская конференция, Организация исламского сотрудничества, Мекка, Саудовская Аравия.

DOI: 10.22311/2074-1529-2016-12-3-115-124

Рассматривая организацию паломничества мусульман и развитие хадж-индустрии во второй половине XX — начале XXI в., представляется важным выявление потребностей в переосмыслении богословского взгляда на условия совершения хаджа через призму исторического анализа организации паломничества в постиндустриальный период развития общества. В современных условиях авиаперелеты людей, совершающих хадж к святым местам Аравии, не являются неординарным событием. Данный способ перемещения паломников является быстрым, удобным и комфортабельным. Но когда мы говорим, что, например, в 1953 г. советские мусульмане в количестве 18 человек совершили хадж на самолете Ил-12, то такие моменты привлекали к себе много внимания. Тогда путешествия по воздуху не были распространены, как сегодня, и советские паломники были одними из первых, добравшихся до священных мест Мекки и Медины на «судне с пропеллером» из дальних стран¹.

¹ Подробнее см.: Нуриманов И.А. Хадж советских мусульман // Хадж российских мусульман: Ежегодный сборник путевых заметок о хадже. № 4. Н. Новгород: ИД «Медина», 2012. С. 66–73.

С появлением на рынке транспортных услуг авиации привычные караваны из Дамаска, Багдада и Каира в Мекку, использовавшиеся на протяжении веков для совершения паломничества, уступили дорогу сначала парходам и железнодорожному транспорту, а потом — автобусам и автомобилям. Но использование воздушного транспорта стало самым серьезным новшеством.

Первые пассажирские судна 1950-х годов не могли передвигаться на больших высотах и совершали частые остановки для дозаправки. К тому же не все авиакомпании, а только из приграничных к Саудовской Аравии стран могли это себе позволить. Поэтому на профессиональном уровне перевозку паломников в Мекку и Медину первой стала осуществлять ливанская компания *Middle East Airlines* (МЕА) путем превращения своих бомбардировщиков времен Второй мировой войны в пассажирские самолеты. Организовавшиеся чартеры для паломников открыли путь в Мекку для многих, кто ранее не мог совершить хадж иным способом. МЕА запустила специальные чартерные рейсы в Джидду, направленные на обслуживание именно хаджиев. На сезон хаджа (шесть–восемь недель) авиакомпания предоставляла до пяти воздушных судов определенным странам. В общей сложности самолеты совершали до 300 полетов, перевозя ежедневно 1900 паломников. В 1969 г. за счет чартерных перевозок из одной только Нигерии Мекку посетили 22 500 паломников. Идею быстро подхватили другие арабские авиакомпании, в начале 1970-х они также организовали специальные рейсы для паломников и состязались друг с другом в привлечении пассажиров.

Путешествия воздухом в корне изменили хадж. Теперь добраться до Мекки можно было не просто быстрее, но и дешевле. Все больше мусульман со всего исламского мира теперь могли выполнить свое религиозное обязательство и жизненную цель. Например, в 1974 г. все 5 тыс. паломников из Бангладеш, 98% паломников из Ирана, более половины паломников из Индонезии прибыли на самолетах, а не морским путем. Неудивительно, что число хаджиев резко выросло. В 1974 г. в Джидду прилетало по 120 рейсов с паломниками в день. За десять лет число паломников увеличилось с 290 тыс. в 1961 г. до 450 тыс. в 1972 г.¹

Обратим внимание на некоторые статистические данные о количестве паломников в разные годы, которые наглядно показывают, насколько лавинообразно повышается в мире интерес к совершению хаджа (и Россия здесь не исключение). И основной причиной всему этому является, как уже отмечали выше, появление пассажирской авиации. Итак, в 1920 г. совершили хадж 58 584 паломника из-за рубежа, в 1990 г. их количество равнялось 827 236 человекам. В 2001 г. обряды

¹ Long D. E. The Hajj Today: A Survey of the Contemporary Pilgrimage to Makkah. SUNY Press, 1979. P. 180.

хаджа совершили 1 804 800 человек, из которых 1 363 992 человека были иностранные граждане. Наконец, в 2012 г. в Мекку съехалось более 3650 тыс. паломников со всего мира, из них, по предварительным оценкам, более 1700 тыс. — иностранные граждане из 189 стран¹.

Большая доля также приходится на нелегально совершающих хадж людей из приграничных территорий и стран. В том же 2012 г. их насчитывалось около полумиллиона, в связи с этим властями Саудовской Аравии были предприняты важные организационные шаги по сдерживанию нелегалов и обеспечению комфортабельными условиями зарегистрированных и получивших хадж-визы паломников со всего мира². Таким образом, хадж — пятый столп ислама — чрезвычайно востребован мусульманами всего мира, и, по сути, квоты не хватает практически каждой стране со значительным мусульманским населением.

В целом новейшие технологии изменили не только способ передвижения до священных мест, они также повлияли на сам хадж. С логистической точки зрения хадж — очень сложное предприятие, которое включает в себя постоянные передвижения, а различные его ритуалы должны выполняться в соответствии с определенным графиком. Так, нарушение определенного графика или правила группой паломников может привести к печальным событиям со смертельным исходом³. И таких примеров за последние даже 25 лет, учитывая наличие современных оповещающих средств, видеоконтроля и обученных руководителей хадж-групп, достаточное количество.

Вопрос заключается не только в транспорте, т. е. перевозке сотен тысяч паломников с места совершения одного ритуала к другому в течение шести основных ритуальных дней, а также из Джидды до Мекки и обратно. Помимо этого, каждый должен быть обеспечен местом проживания, едой и питьем на каждой остановке. Каждый должен обладать необходимой информацией, чтобы знать, куда идти и что делать. Это совсем не просто, учитывая, что люди приезжают из разных стран, обладают разным опытом, и большинство не говорит по-арабски, или, более того, говорит лишь на своем местном языке⁴. Необходимо обеспечить безопасность паломников, санитарные условия и доступ к медицинским услугам (это является серьезной задачей, учитывая, что многие из приезжих — пожилые и далеко не всегда здоровые люди). Необходимо, чтобы было достаточно жертвенных животных для продажи. И даже миллионы камушков, которые бросают

¹ Нуриманов И. А. Хадж-2012 побил все рекорды // Хадж российских мусульман: Ежегодный сборник путевых заметок о хадже. № 5. М.: ИД «Медина», 2014. С. 39.

² Там же.

³ Нуриманов И. А. Хадж мусульман России. Из прошлого к настоящему // Хадж российских мусульман: Сборник путевых заметок о хадже. Н. Новгород: ИД «Медина», 2008. С. 78.

⁴ Несмотря на то, что ислам призывает к всеобщему равенству, в действительности среди хаджиев есть те, кто может позволить себе совершение ритуалов в более привилегированных условиях по сравнению с более бедными людьми.

в *джамараты*¹, нужно откуда-то брать. Все это делает организацию и управление хаджем многосложной задачей.

Уже в 1950-х гг., когда число паломников колебалось в районе 200 тыс., становилось понятно, что ал-Масджид ал-Харам не может вместить всех. Основатель современного Королевства Саудовская Аравия король Абдул-Азиз ибн Сауд (годы правления — 1932–1953) в 1940-х гг. принял решение о необходимости срочно расширять территорию святыни. Король обратился к мусульманам всего мира и сообщил о своем намерении, а затем поручил своему сыну Фейсалу (впоследствии ставшему королем) проконтролировать работы по расширению. Работы начались в 1956 г. во время правления Сауда ибн Абдул-Азиза (1953–1964 гг.) и были завершены в четыре этапа².

Во время первого этапа (1955–1961) были изменены главные дорожные маршруты, пересекавшие район между холмами Сафа и Марва, где происходит быстрый ход паломников (*саи*). Дома с обеих сторон были снесены. У *мас'а* (места, где проходит быстрый ход) уже имелась крыша, построенная в 1920 г. эмиром Мекки Шарифом Хусейном ибн Али. На этот раз крышу заменили, а всю площадку замостили. Был построен разделитель, отделяющий потоки людей, движущиеся в разных направлениях, и добавлен второй уровень, чтобы вместить больше людей. Кроме того, были добавлены восемь проходов на нижнем уровне со стороны западного фасада, выходящего на главную дорогу, два входа на втором этаже со стороны мечети и по одному у Сафы и Марвы. Сама территория мечети была вымощена белым мрамором, были переделаны крыша и стены Каабы, пришедшие в негодность³.

Во время второго этапа, с 1961 по 1969 г., была реконструирована южная часть мечети. Нижний, первый и второй уровни мечети были отремонтированы, стены были облицованы мрамором, а арки — искусственным камнем. Был добавлен широкий вход вместо предыдущих трех меньших дверей. Проход был назван Вратами короля Сауда в честь наследника Абдул-Азиза.

Во время третьей фазы, начавшейся в 1969 г., уже при правлении Фейсала ибн Абдул-Азиза (1964–1975 гг.), все строения, находившиеся со стороны, где предстояло построить западную аркаду, были снесены. Многие из них представляли историческую значимость. Строительство западной аркады включало сооружение нижнего, первого и верхнего этажей. В течение четвертой фазы строительства, начав-

¹ Джамарат — определенная местность в долине Мина в Саудовской Аравии, где паломники бросают ритуальные камни в предполагаемого сатану.

² الحج. الحج الي مكة المكرمة. معهد العالم العربي في باريس. دار نشر «ستوسق». صفحة 146

³ Там же.

Так же см: Al Mubarakpuri, Safi ur Rahman. "Religions of the Arabs". *The Sealed Nectar: Biography of the Noble Prophet*. Darussalam. 2002. P. 104.

шейся в 1973 г., была расширена северная сторона комплекса мечети. Было добавлено два минарета, а также реконструированы все входы, чтобы придать комплексу визуальную целостность. До расширения территория мечети составляла 29 127 кв. м, после обновления — 160 168 кв. м, практически в шесть раз больше¹.

Также были улучшены дорожные сети, по которым передвигались паломники из Джидды в Мекку, и те, которые в целом были связаны с хаджем. Было построено четырехполосное шоссе между Джиддой и Меккой и дорога напрямую из Мекки в Медину в объезд Джидды, — чтобы снизить транспортную нагрузку в сезон хаджа. Были построены сложные дорожные развязки, чтобы рационализировать потоки транспорта между Меккой, Мединой и Арафатом. Территория вокруг *джамаратов* была оснащена двумя уровнями. На каждом ритуальном объекте было предусмотрено прожекторное освещение. Большая часть работ была выполнена в соответствии с «Проектом развития инфраструктуры Священного города Мекки», одобренным правительством Саудовской Аравии, разработка которого завершилась в 1973 г.²

К началу 1970-х годов стало понятно, что аэропорт Джидды, в те дни находившийся в районе Шарафия, в центре города, абсолютно не соответствовал требованиям времени и не смог бы далее справляться с растущим потоком пассажиров. Новый аэропорт, находившийся на расстоянии 30 км от города, был обеспечен специальным отдельным терминалом для паломников. Международный аэропорт Джидды был открыт королем Халедом ибн Абдул-Азизом (1975–1982 гг.) в 1981 г. и назван в честь короля Абдул-Азиза. Его навесная конструкция состоит из стекловолокна. В аэропорту имеются специальные помещения для выдачи виз паломникам. Площадь нового аэропорта на тот момент составила 105 кв. км, но даже тогда было понятно, что через десять лет вновь потребуются расширение и модернизация. К концу правления короля Фахда ибн Абдул-Азиза (1982–2005 гг.) после проведенных работ по расширению и перестройке площадей ал-Масджид ал-Харам общая площадь уже составила 356 тыс. кв. м³.

¹ الحج. الحج الي مكة المكرمة. معهد العالم العربي في باريس. دار نشر «سنوسق». صفحة 147

Так же см.: Damluji, Salma Samar. *The Architecture of Oman*. Reading, 1998. P. 64

² Данный проект разрабатывался совместно с западными консультантами, каждый специалист или компания отвечали за отдельную часть проекта. За «места действий» отвечала американская компания *Robert Matthew, Johnson Marshall and Partners* совместно с шотландским консалтинговым агентством *Parson Brown International*, отвечавшим за «украшение улиц». Другие компании отвечали за мекканские сети дорог, городской общественный транспорт и за работы внутри мечети. Каждый специалист или компания были прикреплены к соответствующим министерствам, например, Министерству городских и сельских дел, Министерству общественных работ, Министерству связи и т. п.

³ الحج. الحج الي مكة المكرمة. معهد العالم العربي في باريس. دار نشر «سنوسق». صفحة 147

Следует отметить, что реализация проекта, которая требовала зачистки площадей от и так малочисленно сохранных средневековых зданий, домов и т. д., нанесла достаточно большой урон историческим ценностям в центре Мекки. А сам главный храм полностью потерял свой прежний вид.

Все эти меры по планированию, координации и развитию хаджа были бы напрасными, если бы число паломников не продолжало расти. Но в 1970-х гг. стало ясно, что их число быстро перевалит за миллион в год. Из одной только Турции в 1974–1976 гг. приехали 100 тыс. человек, а число паломников из Пакистана превысило 100 тыс. в 1973 г. Если раньше привычным термином был «поток паломников», то с резким увеличением их числа официальные лица стали употреблять выражение «наводнение паломников». Ситуация требовала принять безотлагательные меры по контролю за числом прибывающих хаджиев и заставила местные власти пересмотреть отношение к хадж-индустрии со всеми вытекающими отсюда вопросами и решениями.

То, что простота передвижения и билеты на самолет эконом-класса приведут к резкому росту числа паломников, стало очевидным еще в 1960-х гг., тогда король Фейсал предпринял ряд попыток уговорить мусульманских лидеров разных стран ввести меры контроля за числом паломников в каждой из стран¹. Он часто использовал хадж, чтобы продвинуть проект по созданию Организации Исламская конференция², позиционировавшейся как ООН исламского мира, которая бы служила общим политическим, экономическим, социальным и культурным интересам мусульманских государств. ОИК была основана в сентябре 1969 г. со штаб-квартирой в Джидде. Она эволюционировала в главную организацию исламского мира, в которой 57 государств-членов. Но попытки короля Фейсала установить контроль за числом паломников не сразу оказались успешными.

Число хаджиев продолжало расти, преодолев миллионную отметку в 1972 г. В 1970-х официальные лица уже говорили о двухмиллионном хадже, а столпотворения во время хаджа стали серьезной проблемой³. Путь в 14 км от Мекки до Арафата по многополосному шоссе стал занимать до 9 часов. Также существовал постоянный риск возникновения несчастных случаев и серьезных происшествий по причине переполненности и передвижения толпами. Столкнувшись с этими реалиями, ОИК все же ввела систему национальных квот, о чем мы скажем далее.

¹ *Bianchi, Robert R.* Guests of God: Pilgrimage and Politics in the Islamic World. Oxford University Press. 2004. P. 4.

² В 2011 г. данная структура была переименована в Организацию исламского сотрудничества (ОИС).

³ Hajj: journey to the heart of Islam // British Museum Press. 2012. P. 232–233.

Система квот привязана к числу мусульманского населения каждой страны. Ежегодно государство-участник может направить одного паломника на 1000 населения. Рост числа паломников стал выравниваться практически сразу. Но у системы квот есть еще один важный эффект. В 1960–1970-х гг. большая часть паломников была из Египта, Йемена, Иордании, Марокко, Ливии, Судана и стран Персидского залива, — то есть из государств, располагающихся в непосредственной близости от Саудовской Аравии. Но с учетом их населения система квот снизила число паломников из этих стран. В противовес этому больше всего паломников стало приезжать из Индонезии — страны с населением больше 220 млн. За ней следовали Пакистан — 170 млн, Нигерия — 158 млн, Бангладеш — 154 млн, Турция — 70 млн. Не стоит забывать и об Индии с ее 160 млн мусульманского населения¹. Теперь большее число паломников стало прибывать из неарабских стран. Каждый десятый паломник — индонезиец, а каждый четвертый — с индийского субконтинента. Сдвиг в сторону неарабского мусульманского мира в целом повлиял на социальный и культурный ландшафт хаджа.

В мусульманском праве существует такое понятие, как «иджтихад», который подразумевает «деятельность авторитетного знатока религии, имеющего право самостоятельно решать такие вопросы религиозно-правового характера, на которые не имеется прямых указаний в Коране и Сунне²...»³ Каким образом это осуществляется? Дело в том, что после Священного Писания мусульман и Сунны Посланника Всевышнего источниками мусульманского права являются: «иджма» (согласованное мнение ученых) и «кийас» (суждение по аналогии). А после них, например в ханафитском мазхабе, еще используются и такие методики как: «истихсан» (предпочтение наилучшего), или использование «урфа» (не запрещенных шариатом обычаев). И хотя в разных правовых школах некоторые из этих источников могут отсутствовать, в целом они перекликаются друг с другом⁴.

Прежде всего хотелось бы привлечь внимание читателя к необходимым условиям (шурут) хаджа, при соблюдении и наличии которых он становится обязательным. Следовательно, при отсутствии одного из этих условий паломничество снимается с обязанности верующего.

Мусульманское право ставит следующие необходимые условия, наличие которых обязывает верующего совершить хадж:

¹ Индия не является членом Организации исламского сотрудничества.

² Сунна — пример жизни Пророка Мухаммада как руководство для мусульманской общины в целом и каждого мусульманина в частности.

³ Тахмас А. М. Ханафитский фикх. 3-е изд. Т. I / пер. с араб. яз. А. Нирша; под общ. ред. Д. В. Мухетдинова. М.: ИД «НУР», 2013. С. 347.

⁴ Так, в маликитском мазхабе присутствует такой источник фикха, как истислах (т. е. «стремление к улучшению»), а в шафиитском — истисхаб (т. е. «поиск связи»).

- 1) Исповедание Ислама.
- 2) Достижение совершеннолетия.
- 3) Наличие разума.
- 4) Обладание свободой.
- 5) Наличие соответствующих возможностей.

Некоторые ученые говорят также о необходимости знания мусульманами обязательности хаджа, поскольку в некоторых регионах ввиду атеистического или колониального наследия последователи Ислама вполне могут этого и не знать.

Также существуют особые условия для женщин, среди которых самым основным является наличие махрама, т. е. мужа или близкого родственника. Впрочем, по мнению такого известного ученого как Аш-Шафии, при отсутствии махрама женщины могут совершать хадж в группе других женщин. И это и есть один из примеров применения иджитхада на практике — ученый пришел к своему выводу, столкнувшись с проблемой большого увеличения количества паломников и паломниц (чего не было ни во времена Пророка, ни в период жизни праведных халифов), и сумел с честью решить этот вопрос. Особенно актуальным данное мнение является для современной эпохи, ведь немалое число женщин, имеющих возможность совершить хадж, порой действительно не в состоянии найти сопровождающего, но благодаря иджитхаду великого ученого они могут исполнить свой религиозный долг в группе других женщин.

Итак, наличие обозначенных условий обязывает мусульманина совершить хадж (минимум один раз в жизни), который был предписан непосредственно словами Всевышнего: «...Хадж к дому (Каабе) обязателен для людей, которые поклоняются Аллаху, если они способны проделать этот путь...»¹ И определение способности «проделать, преодолеть этот путь» — как раз и подразумевает наличие тех условий, о которых говорилось выше.

Вместе с тем демографическая ситуация в мусульманских странах в целом и рост последователей ислама во всем мире в частности, приведшие к увеличению количества желающих совершить хадж, создают еще одно условие, которое не прописано ни в Коране, ни в Сунне Пророка. Более того, этого условия не было вплоть до второй половины XX века.

Речь идет о тех квотах на паломников, о которых мы упоминали выше. Дело в том, что резкий рост приезжающих для совершения хаджа привел мусульманское сообщество в целом и власти Саудовской Аравии как принимающей стороны в частности к выводу о том, что без ограничения количества паломников на святых местах может возникнуть самый настоящий хаос, ведь количество хаджиев уже стало

¹ Священный Коран: Смысловой перевод с комментариями / гл. ред. Д. Мухетдинов. М.: ИД «Медина», 2015. С. 193.

приближаться к нескольким миллионам. В связи с этим в 1987 г. Организация исламской конференции (ОИК)¹ на очередном заседании приняла решение об установлении квот на общее количество паломников по принципу: одной стране на 1 млн чел. мусульманского населения выделяется 1 тыс. мест (или по-другому: для каждой тысячи мусульман одно место)². Даная процедура начала работать с 1988 г.³

Следуя этому принципу, все страны ежегодно собирают определённое количество мусульман, намеревающихся совершить хадж, согласно установленным квотам. Составляются списки паломников, ведется их учет, причем предпочтение делается для тех, кто направляется в святые места в первый раз, как например, в России. Однако в таких странах, как Индонезия (насчитывает более 230 млн мусульман⁴), количество потенциальных паломников огромно, люди длительное время ждут заветного часа для поездки в Мекку, образуются ощутимые очереди.

Очевидно, что если чья-либо очередь для совершения паломничества еще не подошла, значит, и обязательство совершения хаджа для мусульманина не наступило, о чем, безусловно, должны знать верующие и сохранять относительно его исполнения душевное спокойствие.

Литература

Зегидур С. Повседневная жизнь паломников в Мекке / пер. с фр. С. Зегидур; науч. ред. В. О. Бобровников. М., 2008.

Наумкин В. В. Ислам и мусульмане: культура и политика. М., 2008.

Нуриманов И. А. Хадж мусульман России. Из прошлого к настоящему // Хадж российских мусульман: Сборник путевых заметок о хадже. Н. Новгород: ИД «Медина», 2008. С. 67–79.

Нуриманов И. А. Хадж советских мусульман // Хадж российских мусульман: Ежегодный сборник путевых заметок о хадже. № 4. Н. Новгород: ИД «Медина», 2012. С. 66–73.

Нуриманов И. А. Хадж-2012 побил все рекорды // Хадж российских мусульман: Ежегодный сборник путевых заметок о хадже. № 5. М.: ИД «Медина», 2014. С. 37–41.

Правила организации паломничества. Королевство Саудовская Аравия, М-во по делам паломничества и распоряжения вакуф. имуществом, Канцелярия министра. М.: Грэфик Арт. 1993.

¹ В 2011 г. данная структура была переименована в Организацию исламского сотрудничества (ОИС).

² *Нуриманов И. А.* Хадж-2011 с странах СНГ // Хадж российских мусульман: Ежегодный сборник путевых заметок о хадже. № 4. Н. Новгород: ИД «Медина», 2012. С. 40.

³ Hajj: journey to the heart of Islam // British Museum Press. 2012. P. 221–222.

⁴ Suryodiningrat, Meidyatama. Who Are Indonesians? // The Jakarta Post. 2006. 2 октября.

Резван Е. Хадж из России // Ислам на территории бывшей Российской империи. М., 1998.

Священный Коран: Смысловый перевод с комментариями / гл. ред. Д. Мухетдинов. М.: ИД «Медина», 2015.

Тахмаз А. М. Ханафитский фикх. 3-е изд. Т. I / пер. с араб. яз. А. Нирша; под общ. ред. Д. В. Мухетдинова. М.: ИД «НУР», 2013. 368 с.

Хадж-наме. Книга о хадже. Путевые заметки. Н. Новгород: Изд-во НИМ «Махинур», 2006.

Al-Mubarakpuri, Safi ur Rahman. "Religions of the Arabs". The Sealed Nectar: Biography of the Noble Prophet. Darussalam. 2002. P. 104.

Bianchi, Robert R. Guests of God: Pilgrimage and Politics in the Islamic World. Oxford University Press. 2004.

Hajj: journey to the heart of Islam // British Museum Press. 2012.

Long. The Hajj Today: A Survey of the Contemporary Pilgrimage to Makkah. 1979.

Tradition and practices in Islam: dogmatic, legal and moral grounds

POST-INDUSTRIAL PERIOD OF SOCIETAL DEVELOPMENT AND THEOLOGICAL RETHINKING OF THE CONDITIONS OF MUSLIM PILGRIMAGE

Ildar A. NURIMANOV,

Postgraduate student of the Department of the History of the Near and Middle East, Institute of Asian and African Studies, Lomonosov Moscow State University (11/1, Mohovaya str., Moscow, 125009, Russian Federation).

E-mail: ildar-nn@yandex.ru

Abstract. This article aims at identifying the needs for rethinking theological opinion on the conditions of Muslim Hajj through the prism of historical analysis of the organization of the pilgrimage in the post-industrial period of societal development.

Keywords: Hajj, pilgrimage, ijtihad, quota system, Organization of the Islamic conference, the Organization of Islamic cooperation, Mecca, Saudi Arabia.

DOI: 10.22311/2074-1529-2016-12-3-115-124

