
Ф. М. АСАДОВ

ТРАНСКАСПИЙСКАЯ ТОРГОВЛЯ В ПЕРИОД ХАЗАРСКОГО ГОСПОДСТВА В ЗАПАДНО-ЕВРАЗИЙСКОМ СЕКТОРЕ ШЕЛКОВОГО ПУТИ (VIII-IX ВВ.)

На основании анализа известных арабских источников IX-X вв. характеризуются отношения между арабами и хазарами после их военного противостояния на Южном Кавказе. Утверждается, что установившееся партнерство бывших противников создавало благоприятные условия для международной торговли на Шелковом пути. Особое внимание уделяется организации транскаспийских морских сообщений между основными портами Каспийского моря, процветавшими в IX в. по всему побережью Каспийского моря – хазарской столицей Итилем, Дербентом, Баку, Абаскуном в Джурджане, портами в Дехистане и на Мангышлаке. Характеризуется роль хазар в мобилизации экспортных возможностей подвластных им центрально-евразийских территорий. Подчеркивается роль скандинавских купцов и их вооруженных отрядов и судов в организации мореходства и обеспечении транскаспийских торговых перевозок в IX в. Устанавливается связь и взаимозависимость сведений арабских историков и географов о Каспийском регионе, оценивается их достоверность.

Ключевые слова: Каспийское море, транскаспийская торговля, Мангышлак, Абаскун, Дербент, Итиль, хазары.

DOI: 10.34920/1694-5794-2020-20

Цитирование: Асадов Ф. М. Транскаспийская торговля в период хазарского господства в западно-евразийском секторе шелкового пути (VIII-IX вв.) // Вестник МИЦАИ. 2020. Вып. 30. С. 19 – 25.

ОБРАЗОВАНИЕ Хазарского государства совпало с появлением на мировой политической арене Арабского халифата, который после сокрушительного поражения Сасанидской армии в битве при Нехавенде в 642 г. стал продвигать свои границы на север и на восток. Заняв пространство Сасанидского Ирана, арабы даже смогли продвинуться за пределы распространения политического господства своих предшественников. В течение VIII в. упорные боевые действия происходили с центральноазиатскими тюрками, где после распада Западно-Тюркского каганата пришедшие ему на смену, но соперничавшие друг с другом тюркские племенные вожди поддерживали согдийские торговые города в сопротивлении арабской экспансии. Война с тюрками Центральной Азии была упорной и на границе с ними арабы впервые перешли от наступления к обороне (Бартольд 1963а: 121, 163–64, 229–30; Бартольд 1963б: 244).

Арабские наместники захваченных областей Мавераннахра укрепляли заградительные стены вдоль границы с центральноазиатскими сопле-

менниками хазар. За сопротивлением арабскому завоеванию стояли интересы Танского Китая, проводившего как никогда активную политику в Центральной Азии. Противостояние с Китаем привело к решающему сражению при реке Талас в 751 г. Китайская экспансия была остановлена, и исламская цивилизация стала отсчитывать свое время для народов Центральной Азии – кочевников-тюрков и оседлого населения смешанного тюрко-иранского происхождения.

Итоги арабо-хазарских войн (642–799 гг.)

На севере продвижение арабов через Южный Кавказ столкнулось с яростным и гораздо лучше организованным сопротивлением хазар. Борьба с сильным централизованным Хазарским государством была напряженной и длительной. Ожесточенная конфронтация продолжалась до конца VIII в. В 737 г. арабский полководец и впоследствии последний омейядский халиф Марван б. Мухаммад в очередной раз и окончательно устанавливает арабское владычество над Дербен-

Ил. 1. Прикаспийские области в IX-X вв. Каспийские походы русов. Источник: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rus_Caspian.png



том. Отдельные военные операции на границе и рейды хазарских войск в мусульманские провинции Аррана и Азербайджана продолжались еще несколько десятилетий, но вслед за последним рейдом хазарского кагана в 799 г., возможно, носившим характер моментальной реакции на ситуацию в отношениях хазар с местной арабской администрацией на Южном Кавказе, установилось военно-политическое равновесие и мир (Dunlop 1954.: 58–88; Артамонов 1962: 248); Бунятов 1965: 115), в котором бывшие соперники и враги стали хорошими партнерами в прибыльной международной торговле на Шелковом пути. Торговцы, заключавшие договоры в столице Хазарского государства, пользовались особым почетом в Багдаде (Ibn Khordadbeh 1967: 124).

Путь от хазар на Ближний Восток

Стабильность и значительные доходы от торговли превратили Хазарию в могущественное государство, которое почти три столетия держало северные границы Византии и Халифата на замке, предотвращая набеги кочевников на земли южных соседей. Три супердержавы на определенное время разграничили сферы своего влияния в Евразии и на Ближнем Востоке: мусульманский Халифат, христианская Византия и Хазария, в которой политическая элита, предположительно, опять же в конце VIII в. обратилась в иудаизм. В IX в. Хазария контролировала весь западный сек-

тор Евразийских путей. Товары от границ Китая могли доставляться в подвластные хазарам порты на Черноморском побережье, а оттуда попадали в Византию. Купцы могли следовать также и к франкам через Восточную Европу. Столица хазар Итиль в устье Волги была крупнейшим торговым центром, где имели постоянные фактории различные купеческие гильдии – русы, иудейские купцы, мусульмане: арабы, персы, хорезмийцы – и, наконец, сами хазары. Купеческое сословие было в почете у хазар. Торговлей в Итиле занимались даже члены каганской семьи: ал-Истахри сообщает, что один из достойнейших претендентов на каганский престол занимался торговлей хлебом, но его не рассматривали как кандидата только потому, что он был мусульманином (Al-Istakhri 1961: 131).

Наиболее ранние системно изложенные сведения о торговых маршрутах, патронированных хазарами в Евразии, можно обнаружить у Ибн Хордадбега, государственного чиновника, оставившего описание торговых путей и почтовых сообщений в халифате и сопредельных странах. Его труд создавался в середине IX в. Издатели текста и исследователи отмечали вероятность того, что существовали ранняя редакция, датируемая не позднее 233 г. хиджры (847/848 г.), и поздняя редакция, относимая к 882–886 г. (Ибн Хордадбех 1986: 18). Как бы то ни было, интересующие нас сведения о торговых маршрутах через территории, прилегающие к Каспийскому морю, без

особых колебаний можно отнести к середине IX в.

Сведения источников позволяют судить, что в этот период хазарам удалось создать и возглавить торгово-политические союзы, обеспечившие прохождение товаров в двух магистральных направлениях. Это прежде всего путь от Хорезма через среднее и нижнее течение Волги к Днепру и далее до Западной Европы. Начальные участки это пути были основаны в середине VI в. еще согдийскими купцами. Доставка товаров в Западную Европу по прежнему южному маршруту становилась затруднительной вследствие того, что арабо-византийская граница была неспокойной и труднопреодолимой по причине регулярных обходных походов. Требовалось обойти Византию. И здесь было необходимо содействие Хазарского государства, безраздельно господствовавшего на пространстве от Прикаспийских до Причерноморских степей и установившего к середине IX в. контроль над средним течением Днепра. Таким образом, у северного пути в Европу были уже две основные ветви, одна вела в Византию через хазарские владения на Кавказе и в Крыму, а другая – через Восточную Европу во Франкское государство.

Второй торговой магистралью, обеспечивавшейся Хазарией, был выход на рынки халифата для товаров самой Хазарии и других северных народов. Это был путь на юг через Южный Кавказ. В обратном направлении доставлялись ближневосточные товары и, прежде всего, шла серебряная аббасидская монета, на которую был большой спрос у северных народов, не имевших собственного монетного чекана, но вынужденных платить налоги хазарам частично в денежном выражении (Kovalev 2005: 80). И для мусульманских купцов, намеревавшихся доставлять товары в Восточную и Западную Европу, маршрут от своих пределов через Византию был малоперспективен вследствие враждебных отношений Халифата и Византийской империи. Таким образом, их путь лежал за Кавказский хребет в столицу хазар, и Евразийские степи становились транзитными странами для торговли Ближнего Востока с Западной Европой.

Столица хазар Итиль в устье Волги превратилась в своеобразный распределительный центр – *эмпориум*, куда стекались купцы со всех стран света. Об этом говорят как Ибн Хордадбех, так и авторы географических произведений X в. Ибн ал-Факих, ал-Истахри, Ибн Хаукал, ал-Масуди, ал-Мукаддаси. От Итиля товары могли следовать на Ближний Восток двумя альтернативными маршрутами. Во-первых, вдоль западного побережья через территорию современного Азербайджана.

Этот путь, вероятнее всего, находился под контролем мусульманских купцов, как местных, из Хазарии и Азербайджана, так и опытных коммерсантов из центральных областей халифата. Мы уже ссылались на свидетельство Ибн Хордадбега, что купцы, заключившие договора в столице Хазарии, пользовались особым уважением в Ираке. Основная сухопутная магистраль из Ирака следовала до крупного торгового центра Ардебиль в Южном Азербайджане¹, затем через пограничный с Арраном (Северным Азербайджаном) город Варсан дорога вела в крупнейший международный торговый центр того периода Барду (Партаву), бывшую столицу Кавказской Албании. От Барды расходились три дороги: на запад в Двин, на северо-запад в Тифлис, и на северо-восток к Дербентскому проходу и в Дербент, и далее к хазарам (Ibn Khordadbeh 1967: 122). Авторы X в., оставили больше подробностей о сухопутном пути от Барды до Дербента. На этом маршруте располагались Шамаха (аш-Шамахий-йа), Шабран², Абхаз³, затем переправа через реку Самур – и Дербент.

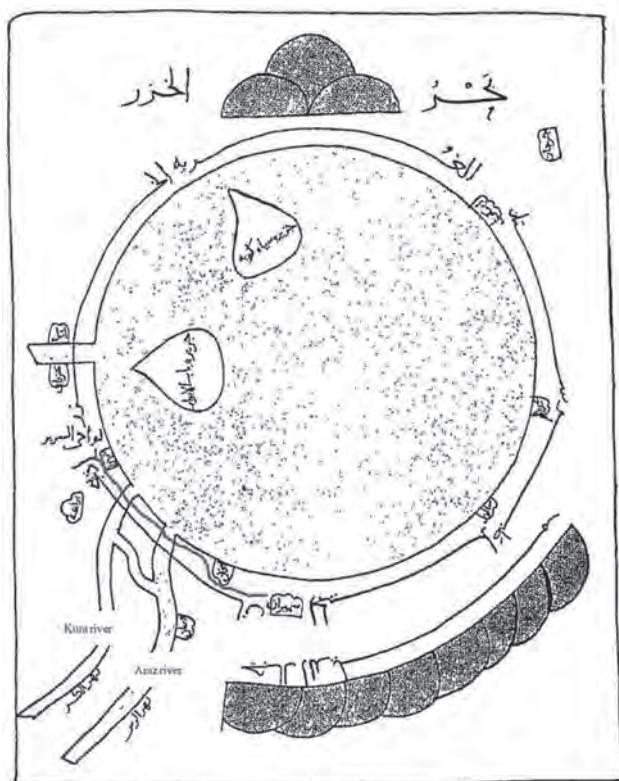
Торговые пути через Каспий

В столице хазар купцам, привозившим товары с востока и севера, приходилось принимать решение о дальнейшем маршруте своего груза вышеописанным сухопутным путем или же договариваться о транспортировке через Каспийское море. Ибн Хордадбех уделил особое внимание как раз морскому пути от Итиля. Он сообщает, что путь через море от южно-каспийского порта Абаскун до Итиля занимал при попутном ветре

¹ Историческая область Азербайджан ныне входит в пределы Ирана. Территория нынешней Республики Азербайджан была известна арабским авторам преимущественно как Арран (обозначение государства Албания, заимствованное из парфянской традиции через сасанидскую). Сегодня в политике и историографии принято говорить о Южном Азербайджане (на севере Ирана) и Северном Азербайджане (территория Республики Азербайджан).

² В тексте ал-Истахри здесь стоит Шарван. Но город с таким названием упоминается не всеми авторами, описаний его нет, и локализовать его не удастся. Йакут, приводящий этот отрывок в своем произведении, вместо Шарван указывает Шабран – достаточно хорошо известный город как раз в этом секторе территории Азербайджана. Археологические находки старого Шабрана однозначно свидетельствуют о его процветании и значении на торговых маршрутах эпохи арабского владычества.

³ В идентификации ал-Абхаза многое остается спорным. Но проблему составляет правильная передача и происхождение названия. Примерное местоположение, следует признать, должно определяться местом топонима в цепочке населенных пунктов на пути от Барды до Дербента.



صورة بحر الخزر التي في الصفحة ١٠٥ ط من الأصل

Ил. 2. Карта Каспийского моря и прикаспийских областей арабского географа Ибн Хаукаля (X в.).
 Источник: <https://oldmaps.amireyvaz.com/2012/04/ibn-hawqal-khazar-caspian-map.html>

8 дней (*Ibn Khordadbeh* 1967: 124). Эти известия Ибн Хордадбега повторяли и его последователи, в частности, Ибн ал-Факих (*Ibn al-Faqih* 1885: 298). Так, наверное, транспортировались товары мусульманских купцов, отправлявшиеся от Итиля сухопутным путем как на запад, так и на восток. В обратном направлении везли товары из Китая транзитом через Хазарию, а также товары северных народов – в частности, пушнину и рабов из числа язычников, так как в Хазарии было запрещено продавать в рабство мусульман, христиан и иудеев (*Al-Istakhri* 1961: 131).

Хазары не имели своих судов, чтобы перевозить грузы через непредсказуемо опасное для судоходства Каспийское море. Об этом нам определенно свидетельствует ал-Масуди, утверждая, что у хазар были только лодки (*заварик*), которые могли подвозить товары из северных областей по притокам Волги до Итиля (*al-Masudi* 2005: 143). Знаменитый писатель и путешественник, сам совершивший плавание вдоль каспийских берегов, оставил свидетельства того, что местное мореплавание, вероятнее всего, было каботажным. Мореходы мусульманских областей на западном

и южном побережье избегали выходить в открытое море на своих судах (*al-Masudi* 2005: т. 1, 147; *Минорский* 1963: 201–202; *Коновалова* 1999: 91). Но автор IX в. Ибн Хордадбех оставил нам больше деталей об организации морских перевозок через Каспий. Его известия позволяют считать, что хазарам удалось привлечь к организации товаропотока из Итиля на Ближний Восток не только своих соплеменников – обитателей евразийских степей на восток от каспийских берегов, но и воинов-купцов, которых арабские источники называли *ар-рус*⁴. Наш источник сообщает, что они торговали мехами и мечами, которые возили из отдаленных уголков страны «саклабов» до «Румского моря», и тогда платили пошлину византийцам, а также могли везти товары вверх по Дону до хазарского города *Хамлиджа*⁵, где платили десятину хазарскому царю и следовали далее по Каспийскому морю к южному побережью. Здесь они могли выгружать свои товары на берег и доставлять их верблюдами до Багдада (*Ibn Khordadbeh* 1967: 154). Это означает, что купцы-русы необязательно сдавали свой товар в Итиле мусульманским купцам, а предпочитали самим оставаться его владельцами как можно дольше, чтобы получать больше прибыли в более отдаленной точке реализации.

Ибн Хордадбех, говоря о перегрузке товаров на верблюды на южном берегу Каспия, конкретно указывает Джурджан, античную Гирканию, или современную область Горган в Иране. Эта область была погранична с кочевниками тюрками. И здесь, как видим, ключевым распределительным центром для товаров дальней международной торговли выступает город и порт, пограничный с кочевниками. Вероятно, и сюда могли подвозиться товары из восточных стран для определения дальнейшего пути следования – обратно через Каспийское море в Итиль, Дербент или Баку, или же по суше тем же маршрутом, каким, по словам Ибн Хордадбега, везли свои товары русы. Важнейшим портом Джурджана был Абаскун (*al-Masudi* 2005: Т. 1, 146). Русы могли высаживаться не только в Абаскуне, а вдоль всего

⁴ Происхождение этого термина неясно, и мы не будем здесь останавливаться на этом вопросе подробнее. Важно то, что и византийские, и арабские источники называли этим словом, судя по описанию, военные отряды скандинавов, с которыми в походах могли выступать также и представители подвластного им славянского населения.

⁵ Однозначного мнения о правильном прочтении и локализации топонима в научной литературе не существует. Преобладает точка зрения, что слово является искажением тюркского Ханбалык – город кагана (хана). Так могла называться часть хазарской столицы в устье Волги.

южного и восточного побережья. К такому выводу можно прийти, если принять во внимание следующие слова Ибн Хордадбега: «...они плывут по Джурджанскому морю и высаживаются на любом удобном им берегу» (*Ibn Khordadbeh* 1967: 124). Косвенным подтверждением этому может служить также и свидетельства ал-Масуди, относящиеся уже к X в., когда картина полностью меняется и русы на Каспийском море выступают не мирными купцами и мореплавателями, а жестокими захватчиками и грабителями. Объектами их нападения были берега Джурджана, Табаристана, Гиляна, Дейлема и Азербайджана (*al-Masudi* 2005: Т. 1, 146). Для направления своих атак они должны были выбирать области, о богатстве которых имели достаточное представление.

Сведения о русах у Ибн Хордадбега (середина IX в.) и ал-Масуди (середина X в.) рисуют две различные картины их проникновения и плавания по Каспийскому морю. У Ибн Хордадбега мы не встречаем ни слова о разбойных нападениях, речь идет только о торговых операциях русов. Они возят традиционные товары северных областей, и, по-видимому, выступают надежными контрагентами хазарско-иудейских и мусульманских купцов. Так же, как и другие купцы в мусульманском мире, они стремятся пройти по проторенным торговым путям как можно дальше, чтобы вернуться обратно с большей прибылью. Порою они перепродают товары на южном побережье Каспийского моря, а иногда следуют от Джурджана до самого Багдада. В восточном направлении их непосредственное следование с товарами в арабских источниках не отмечается. Скорее всего, на восток шла та часть поставляемых и перевозимых русами товаров, которую перекупали в Абаскуне и других южно-каспийских портах мусульманские купцы. Этот путь Ибн Хордадбех в другом месте обозначает как маршрут купцов иудеев, которых он называет *рахданиййа* – знающие пути. От Джурджана он обозначает путь в Балх, Мавераннахр, страну тугузгузов, и в Китай (*Ibn Khordadbeh* 1967: 155). Поскольку сухопутные пути купцов-иудеев *ар-рахданиййа* на севере подходили к хазарскому Итилю, то естественно предположить, что через море до Джурджана их товар перевозили суда русов, о которых Ибн Хордадбех как раз и говорит между сообщениями о путях *ар-рахданиййа* (Асадов 2009: 19).

О транспортировке индийских товаров от Гиркании (Джурджана) через Каспийское море в Албанию и далее по реке Кура к причерноморским портам сообщает Страбон. Он же указывает, что индийские товары к каспийским портам на восточном побережье подвозились по реке Аму-Дарья (*Strabo* 1924, кн. 11, гл.7, секц. 3). Суще-

ствие в прошлом судоходного рукава Амударьи от Сарыкамышского озера до Каспийского моря – очевидный факт, подтверждаемый данными археологии и геологии. Этот рукав известен по источникам как Узбой. Даже если русло Узбоя не было судоходным в IX в., караваны от хорезмийского города Гурганджа (нынешний Куня-Ургенч) все еще могли ходить до каспийского побережья, где их ждали корабли русов. Смутным воспоминанием об этом можно считать сохранившуюся у автора XII в. ал-Гарнати легенду о постройках с зелеными куполами, окруженными непроходимыми болотами на востоке от Хорезма. Случайно забредший туда путник находит там изумрудную чашу и приносит ее хорезмшаху, а он со своим войском не может пробиться к зеленым куполам и решает прокопать туда канал от Амударьи, однако умирает, не закончив работы. А письменные источники, как видим, свидетельствуют о транскаспийском судоходстве по диагонали от северо-западного побережья до юго-восточного. После сведений Ибн Хордадбега о транскаспийском сообщении между Итилем и Джурджаном о транспортировке натурального красителя марены из Аррана (нынешнего Азербайджана) до Индии сообщает автор X в. ал-Истахри (*al-Istakhri* 1927: 190). Он не говорит конкретно о маршруте следования товара, однако его указание на пункт отправки и назначения товара, несомненно, перекликается с известием античного историка и географа. В полном соответствии с сообщением Страбона находится известие ученого-географа XII в. ал-Идриси, который сообщает, что Арран известен производством марены – красителя, который добывают из травы собираемой повсюду от Баб ал-Абваба (Дербента) до Тифлиса и везут через Хазарское море в Джурджан, а оттуда – в Индию сухопутными караванами (*Al-Idrisi* 2002: 829–830).

Таким образом, на Южном Прикаспии центральное место в принятии и распределении товаров по направлениям дальнейшего следования занимал Джурджан и его основной порт Абаскун. Отсюда арабские географы начинали описания караванных дорог направо, т. е. вдоль восточного побережья, и налево – вдоль западного побережья. Для судоходства через Каспий портами назначения на западном побережье были Баку, Дербент и Итиль, хотя последний не находился непосредственно на берегу моря, а располагался на двух берегах основного русла Волги у самого ее впадения в Каспийское море (*al-Istakhri* 1927: 190). От Абаскуна вдоль западного берега до самого ал-Баба (Дербента) морское побережье было заселено, а после Дербента было недалеко до хазарского города Самандар, далее до Итиля

были степи (*al-Istakhri* 1927: 219; *Ibn Haukal* 1992: 329–330). Вдоль этих берегов, по-видимому, можно было совершать каботажное плавание на небольших судах. Направо, т. е. вдоль восточного побережья, арабские авторы отмечают только два места, заселенные и обустроенные людьми. На расстоянии 50 фарсахов была гавань области Дехистан. Море там было неглубоким, суда укрывались здесь от бурь, сюда прибывали также для ловли рыбы. Второе обитаемое место названо островом Сийах-Кух – так арабские авторы обозначали полуостров Мангышлак. Сообщается, что здесь богатые пастбища и источники. Население Мангышлака составляли тюрки-огузы, прибывшие сюда недавно, т. е. в середине X в. Маневрирование в прибрежных водах Мангышлака таило опасность кораблекрушения из-за узости судоходного прохода к берегу. Арабские источники предупреждают, что поломка судов у берега была чревата полной пропажей груза, который доставался захватившим берег тюркам. Этих сведений нет у Ибн Хордадеха, но они появляются сначала у ал-Истахри, а затем передаются Ибн Хаукалем (*al-Istakhri* 1927: 219; *Ibn Haukal* 1992: 330). Мы их не обнаружили также у автора конца X в. ал-Мукаддаси.

Заключение

Арабские источники предоставляют достаточно много известий, позволяющих сделать вывод об интенсивном судоходстве через Каспийское море с севера на юг от устья Волги до южных каспийских портов. Отправка товаров на этом направлении могла производиться также из Дербента и Баку. Крупнейшим портом на юге, принимавшим и распределявшим грузы по различным направлениям, был Абаскун в Джурджане (Гиркании). На восточном побережье, вероятно, существовали и несколько менее значительных

портов, куда подходили сухопутные караваны из Хорезма, и даже Индии. Между этими портами могло осуществляться каботажное плавание посредством судов местного населения. Плавание в открытом море в IX в., вероятнее всего, обеспечивалось судами купцов русов, патронировавшихся хазарами. Именно Хазария смогла организовать эту транскаспийскую торговлю, заключив мир с арабами и объединив усилия с ними для организации судоходства через Каспийское море.

Смена власти в Киеве после взятия города Олегом в 882 г., торговые договоры между русами и Византией и заинтересованность новых партнеров в блокировании транспортных путей с севера на юг – как сухопутных дорог через Дербентский проход вдоль западного побережья Каспийского моря, так и морских транскаспийских маршрутов, – привели к консолидации антихазарских сил на западе и на востоке от хазарской метрополии. Силы Хазарии истощались, а контроль над подвластными племенами Евразийских степей и над русами ослабевал.

Огузы и мусульманские купцы Хорезма были теперь заинтересованы в сухопутной северо-каспийской трассе состыковывавшейся с Волго-Балтийским путем «от хвалиссов» до русов, и в Западную Европу – прежде всего, в Скандинавию, где в середине X в. резко возрастает количество мусульманских серебряных монет, чеканенных в монетных дворах Центральной Азии. От русов был и альтернативный южный путь в Византию «из варяг в греки». Магистрالی Шелкового пути времен арабо-хазарского торгового партнерства, морские и сухопутные через территорию современного Азербайджана, начинают хиреть. Каспийское море из водного пространства, сблизившего партнеров по обеим сторонам моря, превращалось в природное препятствие, обходимое торговыми караванами.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Артамонов 1962 – Артамонов М. И. История хазар. Л.: Изд-во Гос. Эрмитажа, 1962.
 Асадов 2009 – Асадов Ф. М. Русы в Каспийском море и на Шелковом пути в середине IX – начале X в. // «Дорога Страбона» как часть Великого Шелкового пути: Материалы международной конференции (Баку 28–29 ноября 2008 г.). Самарканд-Ташкент: SMI-ASIA. С. 14–22.
 Бартольд 1963а – Бартольд В. В. Сочинения. Т. I. М.: Изд-во вост. литературы, 1963.
 Бартольд 1963б – Бартольд В. В. Сочинения. Т. II. Ч. 1.

М.: Изд-во вост. литературы, 1963.
 Буниятов 1965 – Буниятов З. Азербайджан в VII–IX вв. Баку: Изд-во АН АзССР, 1965.
 Ибн Хордадбех 1986 – Ибн Хордадбех. Книга путей и стран (Китаб ал-Масалик ва ал-мамалик). Пер. с араб., комментарии, исследование, указатели и карты Н. Велихановой, Баку: Элм, 1986.
 Коновалова 1999 – Коновалова И. Г. Восточная Европа в сочинении ал-Идриси. М.: Вост. лит., 1999.
 Минорский 1963 – Минорский В. Ф. История Ширвана и Дербента X–XI веков. М.: Изд-во восточной литературы, 1963.
 Al-Idrisi 2002 – Al-Idrisi, Al-Sharif. Kitab nuzhat al-mushtaq fi-khtiraq al-afaq. Al-Kahira: Maktabat al-

- thaqafa al-diniyya, 2002.
- Al-Istakhri* 1961 – *Al-Istakhri, Abu Ishaq Ibrahim b. Muhammad al-Farisi al-ma'ruf bi al-Karkhi*. Al-Masalik wa al-Mamalik. Al-Kahira: Wizarat as-saqafa wa al-irshad al-qaumi, 1961.
- Al-Istakhri* 1927 – *Al-Istakhri, Abu Ishaq Ibrahim b. Muhammad*. Kitab Masalik al-Mamalik. Leiden: E.J.Brill, 1927.
- Al-Masudi* 2005 – *Al-Masudi, Abu al-Hasan Ali ibn al-Husayn*. Muruj adh-dhahab wa ma'adin al-jawhar. Beirut: Dar Sadir, 2005.
- Dunlop* 1954 – *Dunlop D. M.* The History of the Jewish Khazars. Princeton: Princeton University Press. 1954.
- Ibn al-Faqih* 1885 – *Ibn al-Faqih, Ahmad ibn Muhammad al-Hamadhani*. Compendium libri kitab al-boldan: auctore Ibn al-Fakih al-Hamadhani, quod edidit, indicibus et glossario instruxit M. J. de Goeje. Lugduni-Batavorum: E. J. Brill, 1885.
- Ibn Haukal* 1992 – *Ibn Haukal, Abu al-Qasim*. Kitab Surat al-Ard. Beirut: Manshurat Dar Maktabat al-Hayat, 1992.
- Ibn Khordadbeh* 1967 – *Ibn Khordadbeh, Abu al-Kasim Ubaydallah Ibn Abdallah*. Kitab al-Masalik wa'l-Mamalik. Lugduni Batavorum: E.J. Brill, 1967.
- Kovalev* 2005. *Kovalev R. K.* Commerce and Caravan Routes Along Northern Silk Roads (sixth-ninth centuries). Part I: The Western Sector // Archivum Eurasiae Medii Aevi, 14, pp. 55–105.
- Strabo* 1924 – *Strabo*. The Geography of Strabo. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1924.