

**МАТЕРИАЛЫ И ИССЛЕДОВАНИЯ**

**ИСТОРИЯ**

**М.Р. Гасанов**

**ДАГЕСТАН – ПЕРЕКРЕСТОК МЕЖДУНАРОДНЫХ ПУТЕЙ (V–XV ВВ.)**

Роль Дагестана на всех этапах истории в значительной степени определялась его географическим положением. Транскавказский Прикаспийский путь, посредством которого в различные периоды осуществлялась связь населения Восточной Европы со странами Закавказья и Передней Азии, в средневековье приобрел особое значение. Большой отрезок его проходит через Дагестан. Обеспечивая постоянные контакты населения края с народами сопредельных областей и знакомство их с достижениями передовых цивилизаций, прикаспийская международная трасса оказала в основном положительное воздействие на экономическое, социальное и культурное развитие региона.

Освещение темы «Дагестан – перекресток международных путей» (V–XV вв.) имеет актуальное значение. До сих пор она не стала предметом специального исследования. В трудах некоторых исследователей по данной теме приводились отдельные сведения в связи с разработкой различных проблем истории Дагестана (6).

Для освещения темы большой интерес представляют письменные источники – данные армянских, арабских, грузинских и местных авторов, а также археологические, эпиграфические, топонимические материалы.

Прежде чем раскрыть значение международных путей, проходящих через Дагестан, необходимо вкратце остановиться на вопросе о местных коммуникациях, связывавших различные политические образования Дагестана в рассматриваемый период.

Несмотря на этническую пестроту, раздробленность Дагестана на отдельные владения и общества, все его части были связаны дорогами местного и международного значения. Арабские авторы IX–XII вв., сообщая в своих сочинениях о воротах – «баб» в Дагестане, подразумевали под этим термином проходы и ущелья, которые соединяли различные части Дагестана между собой.

Описание некоторых средневековых трасс Дагестана встречается в литературе. Так, описан маршрут пути: р. Самур – с.Кумух – с.Чох – Авария – с.Гидатль – р.Андийское Койсу и т.д.(19. С. 185–187), который связывал различные владения Дагестана между собой. По данным местной хроники «Ахты-наме», в с.Ахты прокладывали дороги (25. С.69). Один из маршрутов, соединявших табасаранские аулы Хучни – Тураг – Хив – Тпиг – Кумух и т.д., был известен под названием «дороги владений и народов» (8. С.83).

Исторические судьбы отдельных дагестанских этнических общностей в определенной мере складывались под влиянием проходящих через их территории международных путей сообщения.

Дагестанские общества и владения так или иначе тяготели к древнему пути вдоль западного берега Каспия (17. С.54).

В раннем средневековье маршрутами были связаны различные общества и владения Нагорного Дагестана (3).

По данным арабских источников, дорога от Семендера до Баб-ал-Аббаба равнялась 4 дням пути, а между царством Серир и Баб-ал-Аббабом - 3 дням. Дорога из Лакзана до Ал-Баба составляла 3 дневных перехода. Расстояние от Серира до Семендера исчислялось двумя фарсахами. Археологами прослежены караванные пути, ведущие на Хунзахское плато, а также проходящие вдоль берега Сулака.

На перекрестке международных торговых путей в VII в. возник Хазарский каганат, в состав которого входила территория северо-восточного Дагестана (2. С.386).

В VIII–X вв. в бассейн Каспийского моря переместились торговые пути, соединявшие страны Ближнего Востока с Закавказьем, Северным Кавказом, Юго-Восточной Европой, Нижним Поволжьем и другими регионами.

Арабы, разрушив торговые магистрали византийцев через Черное море, повернули их к востоку, на Каспий, что способствовало бурному расцвету городов прикаспийских стран. Они стали контролировать торговый путь Каспий – Волга, который до этого

находился в руках Византии (12. С.108–118). Военная политика арабов также была направлена на охрану фланга большого торгового пути юг – север, а так как они владели на севере пространством от Тифлиса до Дербента, то эта их политика имела успех. Все порты на Каспийском море находились в руках арабов и, по словам Ибн Хаукаля, «часто посещались купеческими судами, которые плавали из одного порта в другой».

Различные маршруты связывали Дагестан с Закавказьем, Северным Кавказом, а также с другими регионами.

В развитии многогранных взаимоотношений дагестанских горцев с Ширваном важную роль играл приморский проход, известный как Каспийский и Дербентский.

Дагестанские народы общались с населением Ширвана также путями, пролежавшими через перевалы Салават, Гурушдереси, Хераково, Малкамуд и другие, пересекающие Главный Кавказский хребет в районах сс. Хачмас, Бум, Куткашен, Вандам и др. (15. С. 77). Но основным, постоянно действующим был маршрут Дербент – Бердаа и т.д.

По данным арабских авторов ал-Истахри, Ибн Хаукаля, ал-Мукаддаси, Ибн Хордадбеха, Кудамы, ал-Идриси, путь из Бердаа до Баб-ал-Абваба равнялся 15 дневным переходам.

Археологическими наблюдениями установлено, что одним из наиболее интенсивных путей по линии Шемаха – Дербент и далее на север было направление Шемаха – Алтыагач – Халтан – Утуг-Тенга – Куба – Шабран – Дербент. В свою очередь в каждом из отмеченных пунктов эта дорога имела ряд разветвлений местного значения. О степени оживленности этого торгового пути свидетельствует концентрация вдоль отмеченной трассы средневековых поселений. Многие из них не прекратили своего существования и позднее (24. С. 131).

Через Бердаа проходили пути: в Тифлис через город Гянджу; в Дербент через Шемаху. На дороге в Дербент был мост на реке Самур, через который поддерживались торговые сношения с Византией и Хазарией (4. С. 680–681).

Дербент в укреплении связей дагестанских народов с народами Закавказья и Северного Кавказа играл значительную роль.

В Дербенте скрещивались торговые пути из владений Дагестана, Закавказья, Северного Кавказа, Ближнего Востока. Почти все арабские авторы сообщают о торговых путях, соединявших различные города и регионы Кавказа: Баб-ал-Абваб – Джасар – Самур – Абхаз – Ширван...

Благодаря своему торгово-экономическому и военно-стратегическому значению Дербент и Дербентский проход в источниках известны под различными названиями. В греческих и римских источниках – под названием Албанских, Каспийских или Аланских ворот; у древнеармянских авторов он фигурирует под названием Чога, Чора, Джора; у грузинских – Дзигвис – Кари (морские ворота) и Дарубанд; у византийских – Цур; у арабских – Баб-аль-Абваб (главные ворота), у турецких – Демир-капи (железные ворота); в русских летописях – железные ворота (Дербень).

У дагестанских народов существуют свои названия Дербента: одни называли его «Чурул», «Чулли», другие – просто город.

Этим объясняется тот факт, что Дербент был связующим центром горцев Дагестана с народами Кавказа и Передней Азии. Арабский автор первой половины X в. ал-Истахри, описывая Дербент, сообщает, что к этому крупному торговому центру стекаются хазары, сериры (авары. – М.Г.), шанзаны, хайзаны (даргинцы. – М.Г.), курджи (грузины. – М.Г.), рукланы, зирикерыны (кубачинцы. – М.Г.), гумик (лакцы. – М.Г.) с севера (Ал-Истахри. Книга путей и царств // СМОМПК. Вып. XXIX. Тифлис. 1901. С.29–35).

Дербент был как центром сухопутной торговли, так и морским портом. Ал-Истахри отчетливо указывает, что Дербент «служит портом на Хазарском море для Серира», а также «прочих стран Табаристана и Джуржана, земель кафиров и Дейлема» (Ал-Истахри. Указ.соч.).

Пролежавшие через территорию Дагестана пути экономического и военно-стратегического значения связывали его население с владениями Грузии (7). Важное сообщение о дороге, связывавшей Дагестан с Грузией, находим в древнегрузинском сочинении «Матиане Картлиса», в котором, касаясь вторжений хазар в Кахетию, упоминается о маршруте, проходившем через Лекетию (Дагестан. – М.Г.), называя ее «лекетской» (КЦ. Т.І. Тифлис. 1955. С.249).

Кодорский перевал, по которому проходила дорога во внутреннюю Кахетию, у Вахушти именуется «серединой горы».

Академик И.А. Джавахишвили писал, что Грузия была соединена дорогами как с северными странами, так и в большей мере с югом; равным образом существовали

направления дорог на восток и на запад. Под востоком подразумевался и Дагестан, так как он был восточным соседом Грузии. В другом месте своего сочинения он прямо пишет, что из Северного Кавказа в Грузию можно «было попасть также через лекскую дорогу, которая проходила по Дагестану» (Джавахишвили И.А. История грузинского народа в 3-х книгах // Рук. Фонд ИИАЭ АН ГССР Кн. 2. С. 103, 106).

Ряд данных о торговых путях, ведущих из Дагестана в Грузию, оставили и арабские географы. По данным Мукаддаси, торговый путь из Тифлиса в Дербент (два дневных перехода) лежал через страну Лакз: Тифлис – Шекки.

Через Аварское плато пролегали дороги, которые служили важными экономическими артериями Дагестана.

В средневековый период в судьбах Дагестана, наряду с прибрежной полосой Каспийского моря, большую роль играли склоны восточной части Главного Кавказского хребта и верхняя часть Кахетии. Преимущественно по этим направлениям пролегали торговые пути и двигались завоеватели.

Дорога по маршруту Нуха – Ках – Закатала – Лагодехи – Кварели-Напареули соединяла территорию Ширвана с Кахетией. В свою очередь дорога из Напареули через Кавказский хребет по Кодорскому перевалу связывала Кахетию с внутренним Дагестаном, а также с предгорной и равнинной территорией. Другой маршрут из Напареули вел через ущелье р. Лопота и Челти (и его притока Инцоби) к Кодорскому перевалу и оттуда к верховьям р. Андийское Койсу (11. С. 139).

Пути, связывавшие Восточную Грузию с Дагестаном, проходили по Панкисскому ущелью. Так, Чиаурская дорога тянулась по левому берегу р. Алазани, через сел. Гавази, Кварели, Шилда, Сабуэ, Напареули и др., поднималась в дагестанские горы. Учитывая консервативность путей сообщения в регионах с таким рельефом, как Дагестан и Восточная Грузия, а тем более скотопробных трасс, изменение направления которых неизбежно отрицательно отражается на развитии скотоводства, эти трассы, полагают, являются древними магистральными путями сообщения, по которым осуществлялись взаимоотношения между жителями Восточной Грузии, Дагестана и Северного Кавказа (21. С. 147).

О путях, связывавших народы Дагестана и Грузии, подробные сведения сообщают арабские авторы. По данным Ибн Хордадбега, Ибн ал-Факиха, Кудама, ал-Мукаддаси, ал-Истахри, Ибн Хаукаля, путь из Дагестана в Грузию проходил по маршруту Баб-ал-Аббаб – Джасар – Шарван – Шемахи через Куру в Бердзеджа – Бердаа – Джаны – Шамкур – Хакун-кала – Ибн Кандаман – Тифлис.

Значение приморского торгового пути в связях Дагестана и Грузии возросло в VIII–X вв. вследствие перемещения центра международной торговли в район Куры и Каспия и усиления роли волжско-каспийского пути, что, в свою очередь, было вызвано ростом торговых отношений народов Востока с народами Европы.

Торговые пути связывали Дагестан и с Арменией, через территорию которой проходили магистрали международного значения (20. С.254), и с Малой Азией. Международный путь из Ирана в Восточную Европу также проходил через Дагестан.

Некоторые торговые пути, которые соединяли Армению со многими народами и странами, пролегали через территорию Дагестана.

В VIII–IX вв. международная торговля Эрмениата развивалась в районе Восточного Кавказа, сыгравшего роль связующего звена между народами. Из этого района персы, арабы и другие вели торговлю с хазарами, болгарами и Русью.

Международные магистрали соединяли Дагестан с владениями и обществами Северного Кавказа. Для развития контактов между дагестанскими горцами и народами Северного Кавказа в V–XV вв. важное значение имела сухопутная трасса вдоль западного Каспийского побережья, по которой шла интенсивная торговля между странами Европы и Передней Азии. Кроме этой известной трассы существовало множество путей, связывавших различные владения и регионы Кавказа.

По Северному Кавказу проходили караванные пути, соединявшие Причерноморье с Каспийским морем и далее со Средней Азией, а также южнорусские степи и Северный Кавказ с Закавказьем и странами Переднего Востока.

Во взаимоотношениях народов Дагестана с народами Закавказья и Северного Кавказа важное значение имели пути, пролегавшие по перевалам. Они связывали различные общества, владения и народы между собой.

Через внутренний Дагестан пролегал путь международного значения, связывавший горцев края с народами Закавказья и Северного Кавказа (19. С.187).

Выгодное положение Северного Кавказа и Дагестана на стыке Европы и Азии вблизи развитых государств Закавказья, Передней Азии и между Черным, Азовским и Каспийским морями способствовало усилению значения этих путей во взаимоотношениях народов. Многие из них имели международное значение и функционировали в течение ряда веков: Тана – Предкавказье – Калмыцкие степи – низовья Волги – Дербент; городские центры Средней Азии – Китай; Тана – правобережье Кубани – левобережье среднего течения Терека – Северный Дагестан – Дербент – Ширван – Иран; низовья Волги – Черные земли – долина Кумы – Эльхотовские ворота – Дарьяльское ущелье, Крестовый перевал – Грузия; Северный Прикаспий – Алания – Марухский перевал – р. Риони – Трапезунд – Константинополь; Ширван – Дербент – Семендер – Нижнее Поволжье.

Некоторые из этих путей сообщения начинались у берегов Черного моря и пересекали Кавказ в нескольких направлениях через горные переходы и перевалы. Торговые пути пролегли по горам и равнинам Северного Кавказа. Один из них проходил по Кубани, а затем по суше через Кабардино-Балкарию к берегам Каспийского моря.

Из города Севастополиса (ныне Сухуми) на Черном море путь шел через Клухорский перевал и далее по долине Теберды и Кубани в глубь Кавказа. Он связывал Черноморское побережье с горскими народами Центрального Кавказа и с прибрежными народами Каспийского моря. Судя по историческим памятникам, встречающимся на этом пути, наиболее оживленное движение по нему проходило в IX–XII вв. (1. С.77).

Кавказский путь от Черного к Каспийскому морю шел по горам Северного Кавказа через Дигори и Газел, прорезывал истоки многочисленных правых притоков Сунжи и Терека и, пройдя через пункт Адитское и южные части Чечни, следовал в Дагестан, а оттуда в г. Дербент на Каспийском море.

Торговые пути имели и обратное направление – с берегов Каспийского моря к берегам Черного, пролегая через горы, равнины.

Специальными исследованиями установлено существование в VIII–XI вв. крупного торгового пути, который проходил от хазарского города Семендера по Сунже и Тереку к Таманскому полуострову.

В развитии взаимоотношений народов Дагестана с народами Северного Кавказа и другими странами и народами важное значение имели пути, связывавшие Русь с народами Кавказа, а также с другими странами.

Путь русов к Каспийскому морю прослеживается по Днепру, затем вдоль северного побережья Черного моря, мимо крымских владений Византии, затем по Керченскому проливу в Азовское море, оттуда вверх по Дону, волоком на Волгу и уже далее вниз по Волге в Каспийское море.

Крепли тенденции в отношениях Византии – Руси – Хазарии – народов Северного Кавказа, ставшие обозначаться в конце IX – начале X в.

В развитии связей народов Кавказа между собой и другими странами и народами особую роль играл Волжский путь (9.С.168).

Изучая торговые связи Руси с Востоком в VIII–XI вв., П.Г. Любомиров приходит к выводу, что в VII в. путь от Семендера (около Кизляра) шел Терекон, Сунджей, снова Терекон и его верхними притоками выводил к Кубани на Таматарху к обоим морям, далее Черным морем к византийским городам Крыма через Большой Егорлык и затем Маньч выводил к устью Дона. Другой путь (IX–X вв.) шел из Итиля Волгой до Царицына или Камышина к восточному выступу Дона и далее (16. С. 17–19).

Эти и другие пути втягивали народы Северного Кавказа в водоворот международной торговли.

В укреплении связей дагестанских народов с народами Закавказья и Северного Кавказа, а также с другими странами и народами большую роль сыграл Великий шелковый путь. Великий шелковый путь – это система караванных путей, по которым в древности китайский шелк попадал в Европу.

Великий шелковый путь – это не только система караванных путей торговли, связывавших в средние века Восток и Запад. Это огромное взаимовлияние культур, структур общественной жизни, что способствовало более бурному развитию стран, входивших в орбиту шелкового пути.

Первые упоминания о Великом шелковом пути относятся ко второму столетию до нашей эры, последние – к концу XVI в.

Великий шелковый путь как бы представлял собой огромную цепь, звеньями которой служили отдельные государства. Он не был чем-то вроде узенькой дорожки, это было громадное экономико-культурное пространство шириной в одну, а то и полторы тысячи километров (5. С.225).

Начиная со второй половины VI в. основная нагрузка ложится на кавказские трассы Шелкового пути, в частности на его северо-кавказские дороги, которые с конца VI в. становятся регулярно функционирующими торговыми магистралями.

Функционирование северокавказских дорог Великого шелкового пути через перевалы Северо-Западного Кавказа вовлекало владения и народности в систему мировой торговли того времени (22. С. 132).

Изучение состава шелкового и иного импорта привело к реконструкции «северокавказского Шелкового пути», проложенного в обход Ирана для прямых контактов Восточного Средиземноморья со Средней Азией и Дальним Востоком, а также с Хазарией, Прикамьем и Приуральем. Удалось проследить «двусторонность» торговли: идентифицировать предметы, вывозившиеся на Восток с Запада (ткани, гобелены, ковры, золотоподобная латунь, стекло), а также выявить помимо шелка некоторые другие статьи дальневосточного экспорта – ткани из хлопка (14. С. 149).

Хазарские купцы создали разветвленную инфраструктуру на волго-донском участке Шелкового пути (23).

Шелковый путь способствовал укреплению и расширению торговых и культурных связей многих народов, в том числе и Кавказа.

Окольный шелковый путь в Среднеземноморье, минуя сасанидские заслоны, проходил через согдийские центры Синьцзяна и Средней Азии, затем через Хорезм и низовья Волги, дальше в северокавказскую Аланию и за Санчарским, Марухским или Клухорским перевалами спускался в Абхазию.

О важности этого ответвления шелкового пути, не забытого и при арабах, свидетельствуют ткани, найденные на Северном Кавказе (могильники Мощева Балка, Хасаут), среди которых преобладают согдийские, китайские и византийские.

Некоторое время одно из ответвлений шелкового пути проходило вдоль Северного Кавказа, от Черного моря к Каспийскому – как раз по «закубанским равнинам», и «марку» на торговых путях здесь держали половцы.

В XIV в. в связи с прекращением открытых военных столкновений на определенный период и ослаблением Золотой Орды на Кавказе наблюдается некоторая стабилизация экономической жизни, в частности торговли.

Здесь перекрещивались важные торговые пути того времени.

Великий шелковый путь стал уже основной торговой артерией Евразии, связывавшей страны от Китая до Западной Европы. Отрезок его северной (из Хорезма на Нижнюю Волгу) ветви – Хаджитархан – Тана проходил по северному пределу Предкавказской равнины, соединяя Нижнюю Волгу (и близлежащую столицу Орды) с устьем Дона, откуда морской путь вел в Константинополь и страны Средиземноморья, а сухопутный – в Центральную Европу (18. С. 13).

Дарьяльский путь связывал через Закавказье южную ветвь Великого шелкового пути с его северной ветвью. Его линия отмечена городами Верхний Джулат (Деяков) – Нижний Джулат – Маджады, где он раздваивался на Хаджитархан и Тану.

Дербентский путь связывал Дербент через северо-кавказские предгорья – Верхний Джулат с Матарахой в Керченском проливе. Этот путь соединял Каспийский и Черноморско-Средиземноморский бассейны.

Кроме этих существовали и пути местного значения, проходившие по долинам рек в глубь горных областей, а также через перевалы Главного Кавказского хребта.

Путь Маджары – Хумара – Клухорский (или Марухский) перевал – Сухум (или Пицунда) был самым коротким путем из Хорезма в Константинополь (10. С. 148).

В местах пересечения описанных главных путей в большинстве случаев находились города и поселения, существовавшие задолго до нашествия монголов (Дербент, Тмутаракань, Деяков, мусульманское поселение на месте Маслова Кута) и сильно пострадавшие от него. Сравнительно благоприятная обстановка конца XIII – начала XIV в. способствовала их оживлению и иногда даже росту.

Источники отмечают оживление торговли по Дербентскому проходу в монгольский период. Подъем торговли был связан прежде всего с транзитным значением г. Дербента. Через ханские летние ставки в Пятигорье и в долине Сунжи и Терека, являвшиеся крупными сезонными рынками, путь от Дербента доходил до Матреги (на месте бывшей Тмутаракани).

Одна из ветвей дороги, приписываемая генуэзцам, шла через Главный Кавказский хребет на Цебельду, а другая продолжалась по Тереку и Каспийскому морю. Имеются сведения и о другой дороге, которая шла по направлению Феодосия – Анапа – Геленджик – правобережье р. Кубани – Северный Прикаспий – Туркестан – Иран – Китай (13. С.87–88).

Таким образом, дагестанские народы через посредство международных трасс были связаны с народами Кавказа. Как по территории Дагестана, так по владениям Кавказа пролегали торгово-экономические и военно-стратегические пути международного значения.

Определенное значение в экономических связях народов Кавказа имела и водная магистраль Волга – Каспий.

Играя важную роль в развитии экономики Дагестана, пути сообщения способствовали дальнейшему укреплению межэтнических контактов дагестанских народов с закавказскими и северокавказскими народами в области материальной и духовной культуры.

Наличие транскавказской магистрали втягивало Дагестан и народы Кавказа в орбиту международной торговли.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. *Акритас П.Г.* Древний торговый путь от Черного моря к Каспийскому по горам Центрального Кавказа // УЗ КЕНИИ. Т. XVI. Нальчик, 1959.
2. *Артамонов М.И.* История хазар. Л., 1962.
3. *Атаев Д.М.* Нагорный Дагестан в раннем средневековье. Махачкала, 1963.
4. *Бартольд В.В.* Место прикаспийских областей в истории мусульманского мира // Бартольд В.В. Соч. Т.Н. 4.1.М., 1963.
5. *Валянский С., Калюжный Д.* Путь на Восток или без вести пропавшие во времени. М., 1998.
6. *Гаджиев М.Г., Давудов О.М., Шихсаидов А.Р.* История Дагестана с древности до конца XV в. Махачкала, 1996.
7. *Гасанов М.Р.* Некоторые данные о древних путях из Дагестана в Грузию // ТД конф., посвященной 20-летию со дня организации Даг. филиала ГО СССР. Вып. XII. Махачкала, 1979.
8. *Гасанов М.Р.* Очерки истории Табасарана. Махачкала, 1994.
9. *Дубов И.В.* Великий Волжский путь. Л., 1989.
10. *Дьячков-Тарасов А.Н.* Неизвестный древний торговый путь из Хорезма в Византию через Кавказ // Новый Восток. 1930. Кн. 28.
11. *Еремян С.Т.* Моисей Каланкатуйский о посольстве албанского князя Варз-Трдата к хазарскому хакану Алп-Илитверу // Зап. ИВ АН СССР. Т. VII. М.–Л., 1939.
12. *Заходер Б.Н.* Из истории волжско-каспийских связей древней Руси // СВ. 1955. №3.
13. *Зевакин Е.С., Пенчко Н.А.* Очерки по истории гунузских колоний на Западном Кавказе в XIII и XV вв. // Ист. зап. 1938. Т. III.
14. *Иерусалимская А.А.* Что дало изучение могильника VIII–IX веков Мошевая Балка для археологии Северного Кавказа // Между Азией и Европой. Кавказ в IV–I тыс. до н.э. СПб., 1996.
15. *Исмизаде О.Ш.* Ялойлутепинская культура. Баку, 1956.
16. *Любомиров П.Г.* Торговые связи Руси с Востоком VIII–XI вв. // УЗ СУ. Т. I. Вып. III. Саратов, 1923.
17. *Магомедов Р.М.* Даргинцы в дагестанском историческом процессе Т. I. Махачкала, 1999.
18. *Магомедов Р.М., Криштопа А.Е.* Борьба против татаро-монгольских захватчиков на Северном Кавказе и ослабление власти Золотой Орды // Известия СКНЦВШ. 1978. №3.
19. *Малачиханов Б.К.* К вопросу о хазарском Семендере в Дагестане // УЗ ИИЯЛ, Т. IV. (сер. ист.). Махачкала, 1965.
20. *Манандян Я.А.* О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (V в. до н.э. – XV в. н.э.). Ереван, 1954.
21. *Мухелишвили Д.Л.* Вопросы исторической географии ущелья Панкиси // Труды Кахетской археологической экспедиции. Тбилиси, 1969.
22. *Савченко Е.И.* Северокавказские дороги Великого шелкового пути // Международные отношения в бассейне Черного моря в древности и средние века. Тез. докл. VIII Международной научной конференции. Ростов-на-Дону, 1996.
23. *Тарлинский В.* Современная южная Россия – неотъемлемая часть древнего шелкового пути // Независимая газета. 31 октября. 1998.
24. *Халилов Дж.А., Кошкарлы К.О., Арадова Р.Б.* Свод археологических памятников Азербайджана. Вып. I. Археологические памятники северо-восточного Азербайджана. Баку, 1991.
25. *Шихсаидов А.Р., Айтберов Т.М., Оразаев Г.М.-Р.* Дагестанские исторические сочинения. М., 1993.