ემილ ავდალიანი

საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (VI-XIII სს.)

გამომცემლობა „მერიდიანი“

თბილისი
2019

ნაშრომში განხილულია VI-XIII საუკუნეებში მახლობელ აღმოსავლეთსა და კავკასიაზე გამავალი სავაჭრო მაგისტრალები.

მიმოხილულია VI საუკუნეში აღმოსავლეთ რომის იმპერიის და სასანური ირანის ბრძოლა ლაზიკასა და სვანეთში არსებული სავაჭრო გზების გასაკონტროლებლად. წიგნში, ასევე, განხილულია XI-XIII საუკუნეებში ქართველების ექსპანსია სამხრეთით და რომ ამის ერთ-ერთი მიზეზი ერთიანი ქართული სამეფოს მიერ რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზებზე – თბილისი-განჯა-ბარდავი, დვინი-ანისი-ტრაპიზონი, ბარდავი-დარუბანდი და ა. შ. – გასვლის სურვილი იყო.

ნაშრომში მიმოხილულია ქართული და უცხოური ისტორიოგრაფია და გაანალიზებულია გვიან ანტიკური და შუა საუკუნეების ბიზანტიური, სპარსულ-არაბული, სომხური და ქართული წერილობითი წყაროები.

წიგნი განკუთვნილია როგორც გვიან ანტიკური და შუა საუკუნეების პერიოდის საქართველოსა და მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის მკვლევრებისთვის, ასევე ზოგადად ისტორიით დაინტერესებული მკითხველისთვის.

რედაქტორი: თედო დუნდუა

© ემილ ავდალიანი
© გამომცემლობა „მერიდიანი“

ISBN 978-9941-25-697-4

სარჩევი

შესავალი 5

ნაწილი პირველი: სასანური ირანი, ტრანსკონტინენტური ვაჭრობა და ლაზიკა (VI ს.).. 9

გეოგრაფია და სასანიანთა სამშობლო 9

მდიდარი ტერიტორიული სარტყელი 15

სასანური ირანი, ბიზანტია და კონტინენტური ვაჭრობა 26

იმპერიები, ვაჭრობა და ემბარგო 32

ომები დასავლეთ საქართველოს გარშემო და იმპერიების ეკონომიკური ინტერესები 37

ლაზიკა და ევრაზიის სტეპები 51

ძირითადი დასკვნები 60

ნაწილი მეორე: ქართლი, ლაზიკა, საქართველო და ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები (VII-XIII სს.) 65

აბასიანთა ეპოქა, ვაჭრობა ხაზარებთან და დიდი სავაჭრო გზების ჩამოყალიბება 76

ევრაზიული სავაჭრო დერეფნები: ბულგარელები და რუსები 86

ბიზანტია შავ და ხმელთაშუა ზღვებზე 92

ნაწილი მესამე: რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზები საქართველოს საზღვრებთან 98

სომხეთის და ანატოლიის მიმართულება 98

არანის და შირვანის მიმართულება 115

თბილისის და სხვა ქართული ქალაქების სავაჭრო პოტენციალი 134

ქართველი/უცხოელი ვაჭრები და ვაჭრობა X-XIII საუკუნეების საქართველოში 151

ნაწილი მეოთხე: ბაგრატიონები, ომები და ვაჭრობა (XI-XIII სს.) 160

გეოგრაფიული კონტექსტი 164

ბაგრატიონთა სამხედრო კამპანიების მიზეზები 173

ბაგრატიონები და სამხედრო ნადავლი 186

დასკვნა 194

Georgia and Silk Roads (VI-XIII cc.) (Summary) 199

გამოყენებული ლიტერატურა 203

შესავალი

რეგიონული თუ საერთაშორისო ვაჭრობა ყოველთვის მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა საქართველოს ისტორიაში. სავაჭრო გზებით ხერხდებოდა მეზობელ და შორეულ ქვეყნებთან მჭიდრო პოლიტიკური, კულტურული და ეკონომიკური ურთიერთობების დამყარება.

მიუხედავად ამისა, ქართულ ისტორიოგრაფიაში VI-XIII საუკუნეების სავაჭრო-ეკონომიკური საკითხების კვლევას ბევრად ნაკლები ყურადღება ეთმობა, ვიდრე ამავე პერიოდის სამხედრო-პოლიტიკურ თემებს.

ისტორიის განმავლობაში საქართველოს სიახლოვეს ყოველთვის მდებარეობდა დიდი იმპერიები, რაც ქვეყანას დამოკიდებულს ხდიდა მათ შორის ომებსა თუ სამშვიდობო მოლაპარაკებების დროს მიღებულ გადაწყვეტილებებზე. ამასთან ერთად, ამ ნაშრომში განხილულ ყველა იმპერიას (ბიზანტია, სასანური ირანი, არაბული სახელმწიფო) გააჩნდა ეკონომიკური ინტერესები საქართველოს ტერიტორიის ან მის საზღვრებთან ახლოს გამავალი სავაჭრო-ეკონომიკური გზებისადმი.

წინამდებარე ნაშრომში განხილულია VI საუკუნეში სასანური ირანის სავაჭრო ინტერესები ლაზიკისადმი. გეოგრაფიული პირობებით გამოწვეული სასანური ირანის ეკონომიკური სიღარიბე და ამ იმპერიის პერმანენტულ ლტოლვა ახლომდებარე მდიდარი მიწები დაეპყრო, ბიზანტიასთან გამუდმებული ომების ერთ-ერთი მიზეზი იყო. ირანის გეოგრაფია ასევე იწვევდა სასანიანი მმართველების მიერ ხმელთაშუა და შავ ზღვაზე გასვლის მცდელობებს.

არ უნდა იყოს გასაკვირი, რომ ხოსრო ანუშირვანის დროს იმპერია ერთდროულად ცდილობდა შავ და წითელ ზღვაზე გასვლას. სამხედრო მიზეზებთან ერთად, მკაფიოდ ჩანდა ირანის სურვილი არა მარტო რეგიონული სავაჭრო გზები გაეკონტროლებინა, არამედ უკვე ტრანსკონტინენტურ მაგისტრალებზე გასულიყო, რომლითაც ხმელთაშუა ზღვა სამხრეთით – ინდოეთს, ხოლო ჩრდილოეთით ევრაზიის სტეპებზე გავლით ცენტრალურ აზიას უკავშირდებოდა.

შემდეგ მოდის VII-X საუკუნეები, როდესაც საქართველოს ისტორიაში ორმა დიდმა საგარეო პოლიტიკურმა მოვლენამ ითამაშა მნიშვნელოვანი როლი. ეს იყო ისლამის მიმდევარი არაბების გამოჩენა და კავკასიონის ჩრდილოეთით და მდინარე ვოლგის ქვედა წელში ხაზართა მძლავრი სახელმწიფოს ჩამოყალიბება.

არაბებსა და ბიზანტიას შორის, ისევე როგორც არაბებსა და ხაზარებს შორის წარმოებულმა ომებმა მკვეთრად დააქვეითა სამხრეთ კავკასიის ეკონომიკური პოტენციალი. გარკვეული პერიოდით თითქმის შეწყდა არსებული სავაჭრო გზების ფუნქციონირება, თუმცა ამავე დროს დაიწყო უკვე ახალი სავაჭრო მიმართულებების (დერეფნების) ჩამოყალიბება. მაგალითად, VII-VIII საუკუნეების მიჯნიდან დაიწყო ეკონომიკური აქტივობის გადატანა სომხური ქალაქებიდან მტკვარ-არაქსის აუზში, რამაც თბილისის და არანის ქალაქების ზრდა განაპირობა.

სამხრეთ კავკასიის აღმოსავლეთ ნაწილის ეკონომიკურ აღმავლობას კიდევ ერთმა მნიშვნელოვანმა ფაქტორმა შეუწყო ხელი: VIII საუკუნის ბოლოდან ისლამურ სამყაროსა და ხაზარებს შორის მჭიდრო ეკონომიკური კავშირი დამყარდა. სავაჭრო კონტაქტი ასევე გამოწვეული უნდა ყოფილიყო აბასიანთა მიერ დედაქალაქის დამასკოდან ბაღდადში, სამხრეთ კავკასიასთან და ხაზარებთან შედარებით ახლოს, გადატანით. IX საუკუნის დირჰემები თა-

ნამედროვე რუსეთის სამხრეთ ნაწილში და აღმოსავლეთ ევროპაში შევიდა ზუსტად ბაღდადისა და ერაყის სხვა ქალაქების ზარაფხანებიდან. ეს კი, თავის მხრივ, უნდა მეტყველებდეს იმაზე, რომ სამხრეთ კავკასია (უფრო კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპირო) VIII საუკუნის ბოლოდან და IX საუკუნის განმავლობაში არაბებსა და ხაზარებს შორის არსებული ეკონომიკური აქტივობის ეპიცენტრში იყო, ერთგვარ ტრანზიტულ ტერიტორიად გადაიქცა.

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ საქართველო ამ დროს იმ მსხვილი სავაჭრო გზების პერიფერიაზე მდებარეობდა, რომელიც თანამედროვე რუსეთის ტერიტორიაზე, კასპიაზე, ბიზანტიაზე და მესოპოტამიაზე გადიოდა. საქართველოს ამ სავაჭრო მაგისტრალებისგან გამოთიშულობა, პირველ რიგში, მისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობით იყო გამოწვეული.

აბასიანთა მმართველობაში იწყება სომხური ქალაქების ხელახალი აღორძინება, რომელიც ასევე ქართული ქალაქების განვითარების პარალელურად მიმდინარეობს. საქართველოს გაერთიანების ერთ-ერთი მიზეზი ზუსტად ქართული ქალაქების და სოფლების განვითარება იყო. კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი პროცესი იყო, აბასიანთა სახელმწიფოს ნელი დაშლა, რომელიც X საუკუნის დასაწყისიდან უკვე გარდაუვალ პროცესად გადაიქცა.

ქვემოთ ახსნილმა მრავალმა ეკონომიკურ-პოლიტიკურმა მიზეზმა გამოიწვია საქართველოს საზღვრებთან რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზების მთელი ქსელის განვითარება, რომელიც უკვე მესოპოტამიაში, ჩრდილოეთ ირანსა და ბიზანტიაში არსებულ ცენტრალურ სავაჭრო გზებთან იყო დაკავშირებული.

XI საუკუნის მეორე ნახევარში სამხრეთ კავკასიაში თურქ-სელჩუკების გამოჩენამ მხოლოდ მოკლე ხნით შეაფერხა/დააქვეითა საქართველოს საზღვრებთან არსებული

სავაჭრო გზების ფუნქციონირება. XI-XII მიჯნიდან ჩვენ ისევ ვხედავთ არანის, შირვანის და არმენიის ქალაქების სავაჭრო-ეკონომიკურ ზრდას, რაც კარგად ჩანს ქართულ, სპარსულ-არაბულ და სომხურ წყაროებში.

ამრიგად, როგორც წყაროების ანალიზიდან ჩანს, რეგიონული მნიშვნელობის გზები უშუალოდ საქართველოს საზღვრებთან ახლოს გადიოდა. ამ სავაჭრო მარშრუტების შემთხვევაშიც საქართველო (თბილისის და დმანისის გარდა) ერთგვარ პერიფერიაზე მდებარეობდა.

X-XII საუკუნეებში არანის, შირვანის და სომხეთის სავაჭრო-ეკონომიკური გზების ჩამოყალიბება ერთიანი ქართული მონარქიის შექმნის პარალელურად მიმდინარეობდა. ამ ნაშრომის ერთ-ერთი მთავარი საკითხია იმის გარკვევა თუ როგორ ცდილობდნენ ბაგრატიონები გამოესწორებინათ თავიანთი სამეფოს პერიფერიული სავაჭრო-ეკონომიკური პოზიცია. ერთ-ერთი მოსაზრება არის ის, რომ ქართველი მეფეების მიერ XI-XIII საუკუნეებში არანის, შირვანის და არმენიის ტერიტორიების პირდაპირი შემოერთება თუ მათზე ყმადნაფიცობით გავლენის მოპოვება, სავაჭრო გზების დაუფლების სურვილითაც იყო ნაკარნახევი.

ნაშრომში ყურადღება იქნება ასევე გამახვილებული არანის, შირვანის, არმენიის და ქართული ქალაქების სავაჭრო-ეკონომიკურ პოტენციალზე. აღწერილი იქნება ქართველი მეფეების მიერ ვაჭრობის წასახალისებლად გატარებული ღონისძიებები, ბაგრატიონთა სამხედრო კამპანიების შედეგად მოპოვებული ნადავლის მნიშვნელობა, საქართველოში უცხოელი ვაჭრების სტატუსი, ქართველი ვაჭრების მეზობელ თუ შორეულ ქვეყნებში გასვლის მაგალითები და ა. შ. განსაკუთრებული განხილვის საგანი იქნება ქალაქი თბილისი და მისი როლი არანთან და შირვანთან ვაჭრობაში.

ნაწილი პირველი

სასანური ირანი, ტრანსკონტინენტური ვაჭრობა და ლაზიკა (VI ს.)

გეოგრაფია და სასანიანთა სამშობლო

გვიან ანტიკურ ხანაში სასანურ ირანს და აღმოსავლეთ რომის იმპერიას (ბიზანტიას) შორის წარმოებული ომები კარგად შესწავლილი საკითხია. მეტიც, ამ პერიოდზე არსებული აკადემიური ნაშრომების დიდი ნაწილი სწორედ სამხედრო საკითხებს ეხება. ათწლეულების განმავლობაში მიმდინარეობდა ამ ომების, ძირითადად, დასავლური – ბიზანტიური – ხედვით გადმოცემა. ამან გამოიწვია ის, რომ დიდი ხნის განმავლობაში სასანური ირანის შესწავლას ნაკლები ყურადღება ეთმობოდა.

მხოლოდ ბოლო ორი ათწლეულის განმავლობაში გადაიდგა მნიშვნელოვანი ნაბიჯები ისეთი საკითხების შესწავლაში, როგორიც არის სასანიანთა იმპერიული აპარატი და ჯარი. აღსანიშნავია, ასევე, სასანური იმპერიის სასაზღვრო რეგიონებში აგებული სამხედრო ინფრასტრუქტურის ინტენსიური შესწავალა: რა მიზნებისთვის შენდებოდა კედლები და ციხე-სიმაგრეები და როგორ გამოიყენებოდა გეოგრაფიული ბარიერები იმპერიის თა-

ვდაციოთუნარიანობის ასამაღლებლათ? ამასთან ერთად, ბოლო დროს ისტორიოგრაფიაში იკვეთება საკითხი, გაა-ჩნდათ თუ არა სასანიანებს გლობალური ხედვა იმისა, თუ რა ადგილს იკავებდა გვიან ანტიკურ ხანაში მათი იმპერია მახლობელ აღმოსავლეთში, რა იყო იმპერიის სტრატე-გიული ინტერესები და ა. შ. ნაწილობრივ ამ მსჯელობას მივყავართ ბოლო დროს აღმოცენებულ საკითხამდე: რა-ოდენ შესაძლებელი იყო სასანიან შაჰინშაჰებს იმპერიის ოთხსაუკუნოვანი არსებობის პერიოდში ეხელმძღვანე-ლათ ერთი დიდი გეგმით, ე. წ. „დიდი სტრატეგიით"?

ამ ბოლო კითხვაზე გადაჭრით პასუხის გაცემა რთულია არსებული მწირი წერილობითი და არქეოლო-გიური მასალების გამო. თუმცა საინტერესოა, თუ რას ვგულისხმობთ იმპერიის „დიდ გეგმაში/ხედვაში". ცალსა-ხაა, რომ სასანიანი მმართველები მოქმდებდნენ იმპერი-ის ინტერესებიდან გამომდინარე, რომელიც გამოწვეული იყო იმ გეოგრაფიული, პოლიტიკური და სამხედრო რეა-ლიებით, რომელიც III-VII საუკუნეებში მახლობელ აღმო-სავლეთში არსებობდა. ეს ფაქტორები იშვიათად ჩანს წერილობით წყაროებში, მაგრამ ნაკლებად სავარაუდოა, რომ თითოეული მნიშვნელოვანი პოლიტიკური თუ სამხე-დრო გადაწყვეტილების მიღებამდე, სასანიანი მმართვე-ლები მხედველობაში არ მიიღებდნენ ეკონომიკურ და გე-ოგრაფიულ ფაქტორებს იმპერიისთვის უკეთესი შედეგის მისაღწევად[1].

---

1 აქ აღსანიშნავია მენანდრე პროტიქტორის მიერ გადმოცემული ამბავი, როდესაც ხოსრო ანუშირვანს ეწვევა თურქ-სოგდიელთა ელჩობა სპარსეთში აბრეშუმის შემოტანის და გაყიდვის ნებართვის მისაღებად. ხოსრომ არ გასცა საბოლოო პასუხი და გადაწყვეტილების მიღებამდე თავის მომხრეებთან გასაუბრება მოიმიზეზა. იხ. Menander Protector. The History of Menander the Guardsman. ed. and trans. R. C. Blockley. Liverpool. 1985. Fragment 10,1, გვ. 111-113.

თუ სასანური იმპერიის ე. წ. „დიდი სტრატეგიის“ სამხედრო და პოლიტიკური კომპონენტები ბოლო დროს მკვლევართა ყურადღებას იპყრობს, იმპერიის ეკონომიკური ინტერესები და მათი როლის გათვალისწინება იმპერიის საგარეო პოლიტიკის წარმოებაში ჯერ კიდევ ნაკლებად არის შესწავლილი. ასე, სასანური ეკონომიკური პოლიტიკა და მისი როლი იმპერიის საგარეო პოლიტიკაში, მის ტერიტორიულ ექსპანსიაზე მესოპოტამიაში, სირია-პალესტინაში, სამხრეთ კავკასიასა ან არაბეთის ნახევარკუნძულზე არ განიხილება სათანადო დონეზე.

ჩვენი აზრით, საწყისად მაინც სასანური იმპერიის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა უნდა ჩაითვალოს. სპარსეთის გეოგრაფიული ლანდშაფტები და ამით გამოწვეული იმპერიის პროვინციების სიმდიდრე ან სიღარიბე, როგორც ნაჩვენები იქნება ქვემოთ, დიდწილად მიზეზი იყო იმ თითქმის შეუცვლელი პოლიტიკისა, რომელსაც სასანიანი მმართველები ატარებდნენ თითქმის ოთხ საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში.

დასავლეთში გავრცელებული ტრადიციული მოსაზრებებისგან განსხვავებით, ამ თავის ერთ-ერთი იდეა იქნება ის, რომ სასანური ირანის გეოგრაფიულმა ადგილმდებარეობამ იმპერია ნაწილობრივ კონტინენტურ, ნაწილობრივ კი საზღვაო ძალად ჩამოაყალიბა. იმპერიის საზღვრები, ძირითადად, ხმელეთზე გადიოდა და ესაზღვრებოდა გვიან ანტიკური ეპოქის მნიშვნელოვან მეტოქეებს: დასავლეთით – აღმოსავლეთ რომის/ბიზანტიის იმპერიას, ხოლო ჩრდილოეთით – მომთაბარე ტომებს, რომელნიც IV საუკუნიდან მოყოლებული პერმანენტულ მოძრაობაში იყვნენ ევრაზიის სტეპებში და ტრანსკონტინენტურ იმპერიებსაც ქმნიდნენ.

დასავლეთში გავრცელებული ტრადიციული ანალიზის მიხედვით, სასანური ირანის გეოგრაფიული ადგი-

ლმდებარეობა არცთუ ისე სახარბიელო იყო. გეოპოლიტიკური მეტოქეები ორი – დასავლეთის და ჩრდილოეთის – ფლანგებიდან აიძულებდა იმპერიას ერთდროულად განეთავსებინა სალაშქრო ერთეულები რომის/ბიზანტიის და ნომადური იმპერიების პოტენციური ორმხრივი შემოტევის შესაჩერებლად. გარდა ამისა, იმპერიას, ასევე, უწევდა დიდი ფინანსური და ხშირად ადამიანური რესურსების კონცენტრირება სხვა ფლანგებზეც, მაგალითად სამხრეთ კავკასიაში, წინაისლამური ხანის არაბეთის ნახევარკუნძულზე და ა. შ.

თუმცა სასანური ირანის გეოგრაფიულ ადგილმდებარეობას ჩვენ ამ ნაშრომში დადებითი კუთხითაც განვიხილავთ. ქვემოთ ფართოდ იქნება მსჯელობა იმის შესახებ, რომ რომთან/ბიზანტიასთან შედარებით, სასანური ირანი უფრო ახლოს იყო გვიან ანტიკურობაში არსებულ უმთავრეს სავაჭრო ცენტრებთან, როგორიც არის სამხრეთ აზია (ინდოეთი და კუნძული ტაპრობანე – თანამედროვე შრი-ლანკა), ცენტრალური აზია (ბაქტრია და განსაკუთრებით სოგდიანა), დასავლეთ ჩინეთი და არაბეთის ნახევარკუნძული.

ასევე, საჭიროა სასანიანთა სახელმწიფოს გეოგრაფიული თავისებურებების უფრო მეტად დეტალური გარჩევა, რათა ნაწილობრივ მაინც ავხსნათ სპარსელების ექსპანსიონიზმი VI საუკუნის საქართველოში.

სასანური იმპერიის საყრდენს ირანის ზეგანი წარმოადგენდა. ეს სივრცე არ გამოირჩევა სახარბიელო კლიმატური პირობებით და დიდად განსხვავდება ხმელთაშუა ზღვისპირეთის კლიმატისგან. ტერიტორია არ გამოირჩევა მდინარეების სიუხვით, პროდუქტიული მიწებით და, შესაბამისად, ეკონომიკური სიმდიდრით. თუმცა, მიუხედავად ამისა, ირანის ზეგანი თავისი სიდიდის გამო იყო ის სივრცე, სადაც ისტორიულად მოსახლეობის დიდი

რაოდენობა ცხოვრობდა. სხვა სიტყვებით, ზეგანის გაკონტროლება მმართველებს გადასახადების აკრეფის და დიდი ჯარების შექმნის საშუალებას აძლევდა. გასაკვირი არ უნდა იყოს, რომ აქემენიანებმა და შემდეგ სასანიანებმა, მიუხედავად თავისი პერიფერიული წარმომავლობისა ფარსის პროვინციიდან (ესაზღვრება სპარსეთის ყურეს ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთიდან), იმპერიის მშენებლობა მას შემდეგ შეძლეს, როდესაც კიროს დიდი (აქემენიანების შემთხვევაში), ხოლო სასანიანების დროს არდაშირ I, დაეუფლნენ ირანის ზეგანს.

სასანიანებს შედარებით მარტივად შეეძლოთ ირანის ზეგანის დიდი ხნით გაკონტროლება, რადგან რეგიონი დაცული იყო თავდაცვისთვის გამოსადეგი დიდი გეოგრაფიული ბარიერებით (იხ. ქვემოთ). ამავდროულად, დისტანცია რომის/ბიზანტიის იმპერიიდან ირანის ზეგანამდე საკმაოდ დიდი იყო იმისთვის, რომ სასანიანებისთვის ეგზისტენციალური საფრთხე შექმნილიყო. ეს გეოგრაფიული სიღრმე ასევე ნიშნავდა იმას, რომ უცხოელი დამპყრობლისთვის თითქმის შეუძლებელი იყო არა მხოლოდ დაპყრობა, არამედ აღნიშნული ტერიტორიის ხანგრძლივი დროით შენარჩუნებაც კი. მართლაც, ანტიკურ ხანაში მხოლოდ ალექსანდრე დიდმა მოახერხა ირანის ზეგანის დაპყრობა. თუმცა აქაც, ბერძნულ-მაკედონური ჯარის წარმატებების მიუხედავად, ირანის ზეგანზე ელინთა კონტროლი ალექსანდრეს ძვ. წ. 323 წელს გარდაცვალების შემდეგ მალევე შეწყდა.

მართლაც, ირანის შუაგული დაცული იყო ჩრდილოეთიდან ელბურსის მთათა სისტემით, რომელიც გადაჭიმულია თითქმის 1000 კილომეტრზე თანამედროვე აზერბაიჯან-ირანის საზღვრიდან აღმოსავლეთით. მიუხედავად იმისა, რომ ელბურსის მთათა სისტემა ვიწროა, მხოლოდ 140 კილომეტრამდე სიგანეში, ის ერთ-ერთი მა-

ღალია მსოფლიოში, რაც დასტურდება იმ ფაქტით, რომ ირანის და მთლიანად ევრაზიის კონტინენტის ერთ-ერთი უმაღლესი წერტილი, მთა დამავანდი, ზუსტად ამ მთებშია. ელბურსის მთათა სისტემა ჩრდილოეთის მხრიდან მკვეთრად ადის მაღლა, რითაც თითქმის გადაულახავ ბარიერს ქმნის (რამდენიმე გადასასვლელით) უცხო ძალების შემოსევებისთვის[2].

დასავლეთით ირანის ზეგანს კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მთათა სისტემა ესაზღვრებოდა. ზაგროსის მთები მესოპოტამიის თითქმის მთელ გაყოლებაზე ყოფდა ირანს დასავლეთით არსებული პროვინციებისგან. აღმოსავლეთით და ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთით ირანის ზეგანს მომთაბარეებით დასახლებული სტეპები და გაუვალი უდაბნოები ესაღვრებოდა.

შესაბამისად, ირანის ჰინტერლანდი (ზეგანი), სადაც მოსახლეობის დიდი რაოდენობა ცხოვრობდა, დაცული იყო თითქმის გაუვალი გეოგრაფიული ბარიერებით და რთული კლიმატური პირობებით. გარდა ამისა, ირანის ზეგანი ანტიკურობის სხვა სამხედრო ძალებისგან ტერიტორიულად საკმაოდ დაშორებული იყო, რაც ზეგანზე შექმნილ დიდ სახელმწიფოებრივ გაერთიანებებს საშუალებას აძლევდა ხანგრძლივად ეარსებათ. ხმელთაშუა ზღვისპირეთში რომის იმპერიის, შემდეგ კი ბიზანტიის მრავალსაუკუნოვანი არსებობა განსაკუთრებული მოვლენა იყო, როგორც ამას ბევრი ისტორიკოსი ამტკიცებს. თუმცა ირანის ზეგანზე შექმნილი თითოეული მრავალსაუკუნოვანი ირანული იმპერია არანაკლებ საინტერესო ისტორიულ პროცესს წარმოადგენდა. მაგალითისთვის, აქემენიანთა იმპერია ორ საუკუნეზე მეტს ითვლიდა, პართია – თითქმის ხუთ საუკუნეს, ხოლო სასანური ირანი კი – ოთხ საუკუნეზე მეტ ხანს.

---

2 W. B. Fisher. "Physical Geography". in The Cambridge History of Iran in Eight Volumes. Vol. I. Cambridge. 1968, გვ. 38.

მდიდარი ტერიტორიული სარტყელი

სასანური ირანის ისტორია არ არის მხოლოდ ამ იმპერიის რომთან/ბიზანტიასთან ან მომთაბარეებთან ომების ისტორია, როგორც ეს ხშირად ხდება დასავლურ ისტორიოგრაფიაში. როგორც დასაწყისში ითქვა, რამდენიმე პატარა გამონაკლისის გარდა, გეოგრაფიული პარამეტრების გავლენა სასანური ირანის ისტორიაზე ჯერ კიდევ შეუსწავლელი საკითხია. მართლაც, გვიან ანტიკური წერილობითი წყაროების დეტალური ანალიზი ცხადყოფს, რომ სასანური ირანის არსებობა სავაჭრო გზებისა და თავდაცვისთვის უკეთესი გეოგრაფიული სივრცეებისთვის ბრძოლა იყო. სავსებით შესაძლებელია ვივარაუდოთ, რომ ის უთანხმოებები, რომლებიც არსებობდა სასანურ და რომის/ბიზანტიის იმპერიებს შორის, პირველ რიგში, შედგებოდა ეკონომიკური და გეოგრაფიული მიზეზებისგან და მხოლოდ შემდეგ მოდიოდა იდეოლოგიური და მრავალი სხვა პრობლემა.

ის, რომ სასანური ირანის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა მნიშვნელოვანია, დასტურდება სასანიანების ლტოლვით დაეპყროთ ირანის ზეგანის გარშემო არსებული ეკონომიკურად, ადამიანური რესურსებითა და სავაჭრო გზების ქსელით მდიდარი ტერიტორიები. მხოლოდ ჭარბი მოსახლეობის, თუმცა რთული კლიმატის მქონე ირანის ზეგანის გაკონტროლებით სასანიანები ვერ მიაღწევდნენ სასურველ შედეგს – რეგიონში კონკურენცია გაეწიათ რომის/ბიზანტიის იმპერიისთვის. ამისთვის საჭირო იყო ეკონომიკური სიმდიდრის მოზიდვა, რომელიც ირანის ზეგანზე არ არსებობდა. ამ მარტივმა გეოგრაფიულ-ეკონომიკურმა ფაქტორმა განაპირობა აქემენიანების და მოგვიანებით სასანიანების მცდელობები გაეკონტრო-

ლებინათ შედარებით უფრო მდიდარი მიწები, რომლებიც გარს ერტყა ირანის ზეგანს.

ირანის ზეგანის ჩრდილოეთით, ელბურსის მთების გადაღმა, კასპიის ზღვის სამხრეთით და სამხრეთ აღმოსავლეთით სოფლის მეურნეობით მდიდარი მიწები იყო, რომლებიც პროვინცია ხორასანის ნაწილს წარმოადგენდა. კასპიის დაბლობი, დაახლოებით 600 კილომეტრი სიგრძის სივრცე იყო[3] და, თავის მხრივ, ესაზღვრებოდა ნახევრად სტეპურ, გარდამავალ ზონას – გურგანს, რომელიც დღეს ცენტრალური აზიის რეგიონის სამხრეთ ნაწილებს წარმოადგენს. სხვა სიტყვებით, ხორასანის პროვინციაში შემავალი ეკონომიკურად და ადამიანური რესურსებით მდიდარი კასპიის დაბლობი იმპერიის საზღვრისპირა რეგიონს წარმოადგენდა, რაც გამუდმებით მოითხოვდა აღნიშნული ტერიტორიის დაცვისთვის მსხვილი საფორტიფიკაციო ნაგებობების აშენებას ნომადებისგან მომდინარე საფრთხის პრევენციისთვის.

მსგავსი პრობლემა ჰქონდა სასანურ ირანს ელბურსის მთების გადაღმა, სადაც კასპიის ზღვის სამხრეთ-დასავლეთით კიდევ ერთი მდიდარი პროვინცია, ადარბადაგანი მდებარეობდა. ადარბადაგანის სტრატეგიული ადგილმდებარეობა მას ხდიდა მნიშვნელოვან გზაჯვარედინს, რითაც ის ჩრდილოეთში, თანამედროვე აზერბაიჯანის წყლის რესურსებით (მდინარეთა ფართო ქსელი) მდიდარ ტერიტორიას ესაზღვრებოდა. ამასთანავე, ადარბადაგანიდან და თანამედროვე აზერბაიჯანის ტერიტორიიდან ბევრად მარტივი იყო მდინარე მტკვრის და ალაზნის გასწვრივ საქართველოში შეღწევა (მაგ. სამხედრო მოქმედებებისთვის). სასანიანებისთვის კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპირო, კავკასიონის მთების უკიდურესი აღმოსავლეთ

3 W. B. Fisher. "Physical Geography". in The Cambridge History of Iran in Eight Volumes. Vol. I. Cambridge. 1968, გვ. 47.

წერტილი, ასევე მნიშვნელოვანი იყო ევრაზიული სტეპებიდან მომთაბარე ხალხების შესაკავებლად. მართლაც, ეს სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი დერეფანი საჭირო იყო ჩრდილოეთ კავკასიაში გადასვლისთვისაც, როგორც ერთ-ერთი იმ სამი ძირითადი გასასვლელიდან, რომელიც არსებობდა ჩრდილოეთ კავკასიიდან სამხრეთ ნაწილში მოსახვედრად[4]. მართლაც, დერეფნის სტრატეგიული მნიშვნელობა იმითაც დასტურდება, რომ სასანიანებმა დიდი ფინანსური სახსრები გაიღეს ქალაქ დარუბანდის ციხე-სიმაგრის, ასევე როგორც ქალაქის სამხრეთით არსებული რამდენიმე თავდაცვითი კედლის ასაშენებლად/გასამაგრებლად.

ზაგროსის მთების დასავლეთით მდებარეობდა მესოპოტამია, სავარაუდოდ, ყველაზე მდიდარი პროვინცია, რომელიც სასანიან მონარქებს ჰქონდათ დაპყრობილი ოთხი საუკუნის განმავლობაში. მესოპოტამია მდიდარი იყო როგორც ადამიანური და წყლის რესურსებით, ასევე სოფლის მეურნეობისთვის გამოსადეგი ტერიტორიებით. მესოპოტამია სპარსელებისთვის ასევე მნიშვნელოვანი იყო იმით, რომ ის სამხრეთ-აღმოსავლეთით ესაზღვრებოდა სავაჭრო აქტივობით მდიდარ სპარსეთის ყურეს, ხოლო სამხრეთით – არაბეთის ნახევარკუნძულს. ამით რეგიონი იძენდა დიდ ეკონომიკურ მნიშვნელობას, რაზეც ქვემოთ ვისაუბრებთ.

მესოპოტამიის ამ დადებითი გეოგრაფიული პარამეტრების მიუხედავად, მის ადგილმდებარეობას უარყოფითი ნიშნებიც გააჩნდა. ის რომ სასანურ და რომის/ბიზანტიის იმპერიებს შორის წარმოებული ომების ეპიცენტრს მესოპოტამია წარმოადგენდა, დიდწილად აიხსნება

---

4 პირველი თანამედროვე საქართველო-რუსეთის საზღვარზე გადიოდა, აფხაზეთის ტერიტორიაზე; მეორე – დარიალის გასავლელი, ხოლო მესამე – კასპიის სანაპიროს დასავლეთი ნაწილი.

ახლო აღმოსავლეთის გეოგრაფიით. თუ შუამდინარეთი განცალკევებულია ირანის ზეგანისგან ზაგროსის მთებით, ჩრდილოეთით და ჩრდილოეთ-დასავლეთით მესოპოტამია ორგანულად გადაბმულია სირია-პალესტინასთან და მცირე აზიის სამხრეთ ნაწილთან. მეტიც, მესოპოტამიის დასავლეთით და სამხრეთ-დასავლეთით სირიის უდაბნო[5] ზღუდავდა ჯარების მოძრაობას ამ მიმართულებებით. სხვა სიტყვებით, მესოპოტამიიდან ხმელთაშუა ზღვისპირეთში მოსახვედრად საჭირო იყო სირიის გავლა. ამით აიხსნება ის ფაქტი, თუ რატომ იყო რომის/ბიზანტიის მდიდარი სირია-პალესტინის პროვინციები სასანური ჯარების ხშირი სამიზნე.

მესოპოტამიის და სირია-პალესტინის გეოგრაფიული გადაბმულობის გარდა, ამ სივრცეში ნაკლებად არის ბუნებრივი ბარიერები, რომლებსაც რომაელები/ბიზანტიელები და სასანიანები ერთმანეთისაგან თავდაცვისთვის გამოიყენებდნენ. ეს, თავის მხრივ, იმპერიებს შორის ომე-

---

5 ირანის სამხრეთსა და სამხრეთ-აღმოსავლეთიდან, სირიის უდაბნოდან და არაბეთის ნახევარკუნძულიდან, არაბთა ტომებისგან მომდინარეობდა პერმანენტული, მცირემასშტაბიანი ხასიათის საფრთხე (G. Fisher. Between Empires: Arabs, Romans and Sasanians in Late Antiquity. Oxford. 2011, გვ. 76-111). მიუხედავად იმისა, რომ ისლამამდელ არაბ ტომებს არ შეეძლოთ სრულმასშტაბიანი შემოსევების განხორციელება, საზღვრის მონაკვეთი სპარსეთის ყურედან ჩრდილოეთით მდებარე ქალაქებამდე – პალმირასა და სერგიოპოლისამდე მთლიანად დაუცველი იყო. ირანის ზეგანზე კონცენტრირებული სასანური იმპერიის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა, მესოპოტამიიდან ინდოეთის სუბ-კონტინენტის ჩრდილოეთამდე, ხოლო ჩრდილოეთში, თანამედროვე დაღესტანსა და თურქმენეთიდან სამხრეთით არაბეთის ნახევარკუნძულამდე, შაჰინშაჰებს ექსპანსიის საშუალებას აძლევდა და ამავდროულად, როგორც უკვე ვთქვით, რამდენიმე მხრიდან შეტევის სამიზნედ ხდიდა. შესაბამისად, სასანიანების უპირველესი მიზანი იყო უზრუნველეყოთ იმპერიის საზღვრების უსაფრთხოება.

ბს უფრო ახანგრძლივებდა, შედეგს კი – არაპროგნოზირებადს ხდიდა.

ამას ემატებოდა კიდევ ერთი სტრატეგიული ნიშანი, რომელიც ორივე იმპერიისთვის მესოპოტამიის გაკონტროლებას პრიორიტეტულს ხდიდა. მესოპოტამიის ჩრდილოეთით მდებარეობს ანტიტავრის მთები, რომლის განლაგება და მასში არსებული სამი მნიშვნელოვანი გასასვლელი საშუალებას აძლევდა ჯარებს მარტივად შეეღწიათ სირიიდან მცირე აზიის შუაგულში ან პირიქით.

ირანის ზეგანის სამხრეთით და სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე ზაგროსის მთები აღმოსავლეთის მიმართულებით ნელ-ნელა მარკანისა და საკასტანის[6] ნა-

---

6 მაკრანისა და საკასტანის ჩრდილოეთით მდებარეობდა მდიდარი ბაქტრია და სოგდიანა, რომლებიც უშუალოდ ევრაზიულ სტეპებს და ცენტრალურ აზიაში მდებარე უდაბნოებს ესაზღვრებოდა. ამ საზღვრიდან მომდინარე ნომადური საფრთხე უფრო სერიოზულ პრობლემას წარმოადგენდა სასანური სახელმწიფოსთვის, რადგან, გეოგრაფიული ბარიერების არარსებობის გამო, ნომადებს მარტივად შეეძლოთ იმპერიის ჩრდილოეთით მდებარე სასანიანების თავდაცვითი ცენტრის მერვსა და მდინარე ჰელმუნდს შორის არსებული უზარმაზარი დერეფნით იმპერიის შუაგულამდე – ირანის ზეგანამდე – მიეღწიათ. იხ. The Cambridge Histrory of Iran. Vol. I. Cambridge. 1968, გვ. 25-44.

IV საუკუნის შუა ნახევრიდან ჰუნები შიდა აზიის აღმოსავლეთ სტეპებიდან დასავლეთის მიმართულებით განდევნეს, რითაც ცნობილი Völkerwanderung-ი, ხალხთა დიდი გადასახლება, დაიწყო. იხ. P. Heather. Empires and Barbarians. Migration, Development and the Birth of Europe. London. 2009, გვ. 208-221.

ჰუნების განსახლების არეალი შავი და კასპიის ზღვის ჩრდილოეთი გახდა, ხოლო 420 წლისთვის კი მათ ევროპის კონტინენტის შუაგულს – უნგრეთის ვაკეს მიაღწიეს, რითაც კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ და დასავლეთიდან უშუალოდ ირანთან შევიდნენ კონტაქტში (P. Heather. Empires and Barbarians. Migration, Development and the Birth of Europe, გვ. 208-221). ნომადებისგან მომდინარე საფრთხე იმითაც იყო გამძაფრებული, რომ ირანის ჩრდილოეთ საზღვრის გაყოლებაზე არ არსებობდა რომელიმე ბუნებრივი ბარიერი,

ხევრად უდაბნოში გადადის (დღევანდელი პაკისტანის ჩრდილოეთ-დასავლეთი და ავღანეთის სამხრეთ-დასავლეთი).[7] სასანიანების მმართველობაში ამ ნახევარუდაბნოში მძარცველი ტომების შეკავება საკმაოდ რთული იყო. შესაბამისად, ამ რეგიონიდან მომდინარე საფრთხე პერმანენტულ ხასიათს ატარებდა, რაც სასანიანებს სტა-

---

რაზეც შეიძლებოდა დაყრდნობა თავდაცვისას. ჰუნების შემდეგ, შავი და კასპიის ზღვების ჩრდილოეთით, მომდევნო საუკუნეების განმავლობაში სხვადასხვა ნომადი ხალხი ჩნდებოდა მძლავრი სახელმწიფოებრივი წყობილებით და ახალი სამხედრო შეიარაღებით. მდგომარეობა სასანური ირანისთვის დამძიმდა მაშინაც, როდესაც ჯერ ჰუნებმა, შემდეგ ჰეფტალიტებმა და თურქებმა კავშირი შეკრეს სოგდიელ მდიდარ ვაჭართა ელიტასთან (J. Howard-Johnston. "The Two Empires in Late Antiquity". in Late Antiquity: Eastern Perspectives. Oxford. 2012, გვ. 99-105). სასანიანებისთვის ეს მხოლოდ ერთ რამეს ნიშნავდა, რომ იმპერია შეიძლება ერთდროულად რამდენიმე ფლანგიდან შეტევის სამიზნე გამხდარიყო:

1. ჰირკანიის სტეპებიდან (იგივე გურგანი), კასპიის ზღვის აღმოსავლეთით;

2. დასავლეთ კასპიის სანაპიროსა და კავკასიონს შორის არსებული დერეფნით, ცნობილი როგორც „კასპიის კარი" (M. Gadjiev. "On the Construction Date of the Derbent Fortification Complex". in Iran and the Caucasus. Leiden. 2007, გვ. 1-15. M. Kazanski. A. Mastykova. Les Peuples du Caucase du Nord. Paris. 2003, გვ. 95-99);

3. კავკასიონზე, უმთავრესად დარიალის გადასასვლელით.

450 წლებში ატილას გარდაცვალებით გამოწვეულმა ჰუნების იმპერიის დაშლამ (P. Heather. The Fall of the Roman Empire: A new History of Rome and the Barbarians. Oxford. 2006, გვ. 351-366) არ აღმოფხვრა სასანური ირანისთვის სტეპებიდან მომდინარე საფრთხე. ჰეფტალიტები, ავარები და თურქები, სხვა ნომადი ხალხებისგან განსხვავებით, უფრო მაღალდისციპლინირებულ სამხედრო იმპერიებს ქმნიდნენ (The Cambridge History of Early Inner Asia. ed. D. Sinor. Cambridge. 1990, გვ. 206-228, 285-316). ზემომოყვანილი სამი ტერიტორია იყო ის სამი მთავარი პუნქტი, საიდანაც სასანიანებისთვის საფრთხე მომდინარეობდა.

7 J. Howard-Johnston. "The Two Empires in Late Antiquity". in Late Antiquity: Eastern Perspectives, გვ. 90-111.

ბილურობის დამყარებისთვის არახელსაყრელ პირობებს უქმნიდა.

ეს გეოგრაფიული მიზეზები ნათლად აჩვენებს, რომ მდიდარი ვაკეებიდან ამოღებული გადასახადებით ხდებოდა ირანის ზეგანის მოსახლეობისგან შექმნილი ჯარების უზრუნველყოფა.[8]

სასანური ირანის შიგნით და მიმდებარედ ოთხი მთავარი სარესურსო ტერიტორიის გამოყოფა შეიძლება:

1. კლასიკური მიდია და დანარჩენი ირანის ზეგანი;
2. ფარსის პროვინცია, საიდანაც სასანიანები იყვნენ წარმომავლობით;
3. ხორასანის ნაწილი;
4. ადარბადაგანის ნაწილი (კლასიკური ატროპატენე).[9]

ეს ის ცენტრებია, სადაც მოსახლეობის დიდი ნაწილი იყო კონცენტრირებული. თუმცა მდიდარ მხარეებს მაინც მესოპოტამია, ხორასანი და ნაწილობრივ ტაბარისტანი წარმოადგენდნენ, სადაც სასანიანების დროს ურბანიზაციის პროცესმა და მოსახლეობის ზრდამ უპრეცენდენტო ზომებს მიაღწია.[10]

სხვა სიტყვებით, სასანური ირანის ეკონომიკური სიძლიერის მამოძრავებელი რეგიონები უშუალოდ იმპერიის საზღვრისპირა რეგიონები იყო. ეს რეგიონები კი ძლიერი გარე ძალებისგან პერმანენტული სამხედრო საფრთხის ქვეშ იყო, რაც ხსნის კიდევაც სასანურ ირანს და

---

8 J. Howard-Johnston. "The Two Empires in Late Antiquity". in Late Antiquity: Eastern Perspectives, გვ. 95-115.

9 The Cambridge Histrory of Iran. Vol. I, გვ. 5-25.

10 J. Howard-Johnston. "The Two Empires in Late Antiquity". in Late Antiquity: Eastern Perspectives, გვ. 90-111.

რომს/ბიზანტიას შორის გვიან ანტიკურობაში მომხდარ მრავალ ომს.

შესაბამისად, სასანური იმპერიის დამაარსებლიდან, არდაშირ I-დან მოყოლებული, ყველა შაჰინშაჰის უმთავრესი საგარეო პოლიტიკური მიზანი იყო ირანის ზეგანის გარშემო მდებარე ეს ეკონომიკურად მდიდარი პროვინციები არ გამხდარიყო მტრის სამიზნე ან მთლიანად იმპერია რამდენიმე ფრონტიდან მტრის ალყაში არ მოქცეულიყო. ამისთვის კი სასანიანებს ნებისმიერი სამხედრო თუ დიპლომატიური ხერხით უნდა მოეხდინათ ამ რეგიონების საგარეო საფრთხისგან განეიტრალება. ეს სისტემა მუშაობდა სანამ სასანური დინასტია ახერხებდა, მეტნაკლებად, ცენტრალიზებული მმართველობის შენარჩუნებას.

ზემომოყვანილმა გეოგრაფიულმა მიმოხილვამ ცხადყო, რომ იმპერიის ადგილმდებარეობას მახლობელ აღმოსავლეთში ბევრი არასახარბიელო ნიშანი გააჩნდა. გარდა იმისა, რომ იმპერიას ჩრდილოეთიდან და დასავლეთიდან ერთდროულად შეეძლოთ დასხმოდნენ, საომარი მოქმედებები, ძირითადად, სასანური იმპერიის გეოგრაფიულად დაუცველ, ყველაზე მდიდარ პროვინიციებში (მესოპოტამია, ხორასანი და ა. შ.) მიმდინარეობდა. მეტიც, უფრო გლობალურად რომ გადავხედოთ სასანური ირანის გეოგრაფიას და მის როლს იმპერიის განვითარებაში, ვნახავთ, რომ ამ გეოგრაფიულმა პარამეტრებმა VI-VII საუკუნეებში გამოიწვია სპარსეთის უფრო დამოუკიდებლობისკენ მიდრეკილი პროვინციების კონგლომერატად ჩამოყალიბება.

გეოგრაფია ართულებდა ერთი ცენტრიდან იმპერიის ეფექტიან გაკონტროლებას. სასანიანებმა დედაქალაქი იქვე, ქტესიფონში დატოვეს, სადაც ის პართელებს ჰქონდათ ახ. წ. 224 წლამდე. მესოპოტამიიდან ირანის ზეგა-

ნის გაკონტროლება რთული საქმე იყო, ორმაგად წარმოუდგენელი კი სამხრეთ კავკასიის, ხორასანის ან ინდოეთთან ახლოს არსებული ტერიტორიების გაკონტროლება. თუ ირანის ზეგანი მეტნაკლებად გეოგრაფიულად ოთხივე მხრიდან ჩაკეტილი იყო, მესოპოტამია აღმოსავლეთიდან, სამხრეთიდან და ნაწილობრივ ჩრდილოეთიდან ასევე იყო მოწყვეტილი გარე სამყაროს. ერთადერთი აქტიური კონტაქტი დასავლეთით, რომის იმპერიაში/ბიზანტიაში შემავალი სირია-პალესტინის ტერიტორიები იყო.

ზაგროსის მთები ზღუდავდა ირანის ზეგანის კონტროლს და, შესაბამისად, ქტესიფონიდან იმპერიის შორეული პროვინციების გაკონტროლებისთვის ერთადერთი გამოსავალი მართვის ძლიერი ცენტრალური აპარატის შექმნა იყო. სასანიანების დროს ეს წანილობრივ განხორციელდა კიდეც, რადგანაც არდაშირის მიერ შექმნილი იმპერია პართელების სახელმწიფოზე მეტად ცენტრალიზებული გამოდგა: შექმნიდან რამდენიმე წელიწადში სპარსელებმა მყარი კონტროლი დაამყარეს შორეულ პროვინციებზე და პირველი დიდი სამხედრო წარმატებები მოიპოვეს რომთან ბრძოლაში, რაც პართელების დროს წარმოუდგენელი რამ იყო.

თუმცა დროთა განმავლობაში, გეოგრაფიული ფაქტორები ისევ უპირატესობას იძენდა და იმპერიის ეფექტიან ადმინისტრირებას და მტრებისგან თავდაცვას საგრძნობლად ზღუდავდა. ამ საკითხში სასანური ირანის შედარება აღმოსავლეთ რომის იმპერიასთან რამდენიმე კარგი დასკვნის გამოტანის საშუალებას მოგვცემს. თავისი დასავლური მეტოქისგან განსხვავებით, სასანური ირანი არ მდებარეობდა ერთდროულად რამდენიმე კონტინენტზე და, ერთი შეხედვით, ამ ფაქტს უნდა გაეადვილებინა იმპერიის მართვა/დაცვა. მართლაც, აღმოსავლეთ რომის იმპერია/ბიზანტია გვიან ანტიკურ ხანაში სამ კონტინენტ-

ზე – აფრიკა, აზია და ევროპა – მდებარეობდა. კონსტანტინოპოლის მიერ კონტროლირებად ტერიტორიებზე მრავლად იყო მსხვილი გეოგრაფიული ბარიერები (მდინარეები, მთები და ნახევრად უდაბნოები), რაც იმპერიის მართვაში ხელის შემშლელი ფაქტორი უნდა ყოფილიყო. თუმცა აღმოსავლეთ რომის იმპერიას/ბიზანტიას გააჩნდა ზღვა, რომელიც აერთიანებდა სამ კონტინენტზე გადაჭიმულ პროვინციებს. მეტიც, ძლიერი ფლოტით ხერხედებოდა შორეული რეგიონების შეკვრა ეკონომიკურად, ხოლო სამხედრო მოქმედებებისას – ჯარების სწრაფად გადაგზავნა, იქნებოდა ეს მცირე აზიიდან ეგვიპტეში, თუ კონსტანტინოპოლიდან ჩრდილოეთ აფრიკის მიმართულებით.

ეს უპირატესობა სასანურ ირანს არ გააჩნდა, რაც გამუდმებით ქმნიდა პრობლემებს. გეოგრაფიული პარამეტრების ანალიზი მეტყველებს იმაზე, რომ სასანური ირანის გეოგრაფიული დანაწევრება იმპერიის ტრადიციულად დაბალი დონის პოლიტიკური ცენტრალიზაციის ერთ-ერთი მთავარი მიზეზი იყო. ქვეყნის შორეული ტერიტორიების ერთმანეთთან უკეთ შესაკავშირებლად სასანიანი მმართველები დიდ ინფრასტრუქტურულ პროექტებს ახორციელებდნენ[11].

ალბათ ისტორიოგრაფიაში გავრცელებული მოსაზრება, რომ სასანიანებმა შექმნეს ძლიერი და ცენტრალიზებული სახელმწიფო[12], შეიძლება მხოლოდ ნაწილობრივ იყოს მართალი. კავადი და მისი ვაჟი, ხოსრო ანუშირვანი, წარმატებით ახორციელებდნენ რეფორმებს V საუკუნის ბოლოსა და VI საუკუნის პირველ ნახევარში, მაგრამ ცენ-

---

11 K. Alizadeh. "Borderland Projects of Sasanian Empire: Intersection of Domestic and Foreign Policies". in Journal of Ancient History 2(2). 2014, გვ. 93–115.

12 A. Christensen. L'Iran sous les Sassanides. Copenhague. 1944, გვ. 92-136, 358-370.

ტრალიზაციისკენ და სამხედრო სიძლიერისკენ[13] წარმატებული ნაბიჯების მიუხედავად, იმპერიის შიგნით ცენტრალიზაციის საწინააღმდეგო ტენდენციები ყოველთვის არსებობდა. მაგალითად, ხოსრო II-ის წინააღმდეგ ორი დიდი გამოსვლა მოხდა, ბაჰრამ ჩობინის და შემდეგ ვისტასპის მეთაურობით. ამის გარდა, არსად გამქრალან ის პართული წარმოშობის ოჯახები, რომლებიც მართავდნენ ირანს ჯერ კიდევ არშაკიდების დინასტიის დროს.

მითი სასანიანების ცენტრალიზებული იმპერიის შესახებ, რომელიც ცნობილი მეცნიერის ა. ქრისტენსენის მიერ იყო ჩამოყალიბებული გადასახედია. ეს პოსტულატი გადასახედია არა მარტო იმიტომ, რომ (როგორც ამას პ. პურშარიატი ამტკიცებს[14]) ა. ქრისტენსენს არ მოუცია ახსნა იმისა, თუ რატომ ფიგურირებენ პართიული ოჯახები ასე ხშირად საომარი მოქმედებების ან შაჰინშაჰების კარზე გადაწყვეტილების მიღების პროცესის დროს, არამედ იმიტომაც რომ იმპერიის გეოგრაფიული მახასიათებლები ხელს უწყობდა სახელმწიფოს დასუსტებას, პროვინციებში ცენტრალური ხელისუფლების გავლენის შემცირებას და ა. შ.

---

13 დასავლურ ისტორიოგრაფიაში სასანური ირანის სამხედრო ძლიერებასთან დაკავშირებულ ტენდენციურობაზე იხ. E. W. Sauer. J. Nokandeh. K. Pitskhelauri. H. O. Rekavandi. Innovation and Stagnation: Military Infrastructure and the Shifting Balance of Power Between Rome and Persia. in Sasanian Persia. Between Rome and the Steppes of Eurasia. ed. E. W. Sauer, გვ. 241-263.

14 P. Pourshariati. Decline and Fall of the Sasanian Empire. The Sasanian-Parthian Confederacy and the Arab Conquest of Iran. London. 2008, გვ. 33-56. საწინააღმდეგო მოსაზრებისთვის იხ. T. Daryaee. "The Fall of the Sasanian Empire to the Arab Muslims: From Two Centuries of Silence to Decline and Fall of the Sasanian Empire: the Partho-Sasanian Confederacy and the Arab Conquest of Iran". in Journal of Persianate Studies. 3. Leiden. 2010, გვ. 239-254. T. Daryaee. K. Rezakhani. The Sasanian Empire. in King of the Seven Climes. A Hsitory of the Ancient World (3000 BCE-651 CE). 2017, გვ. 162-164.

მიუხედავად იმისა, რომ ზემომოყვანილი მსჯელობის მიხედვით, სასანური ირანის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა სამხედრო კუთხით საკმაოდ არასახარბიელო იყო, ერთი მიმართულება, რაშიც ირანელებს გვიან ანტიკურ ხანაში დიდი უპირატესობა გააჩნდათ, იყო ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები[15].

სასანური ირანის სიახლოვე ინდოეთის სუბკონტინენტთან მას მეტ უპირატესობას ანიჭებდა მარტივად მიეღწია ინდოეთის, თანამედროვე შრი-ლანკისა და, უნდა ვივარაუდოთ, უფრო აღმოსავლეთით მდებარე სავაჭრო პორტებამდე[16]. მეტიც, გარდა ამ გეოგრაფიული სიახლოვისა, ის სავაჭრო გზები (სახმელეთო თუ საზღვაო), რომელიც არსებობდა გვიან ანტიკურ ხანაში ინდოეთიდან ხმელთაშუა ზღვამდე მისაღწევად, სასანური ირანის ტერიტორიაზე გადიოდა.

ჩვენ ზემოთ ვახსენეთ, რომ სასანური ირანის თითქმის პერმანენტული ექსპანსიის მცდელობების ერთ-ერთი მთავარი მიზეზი გეოგრაფიული ფაქტორები იყო. თუმცა აქ დასამატებელი იქნება ასევე გაკონტროლების სურვილი სავაჭრო გზებისა, რომლებიც, ძირითადად, ირანის ზეგანის გარშემო არსებულ მდიდარ მიწებზე ან ზღვებზე გადიოდა. ერთ-ერთი ასეთი გზა ინდოეთიდან სპარსეთის ყურეში და შემდეგ მდინარეებით მესოპოტამიაში იმპერი-

---

15 ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბ. 1957, გვ. 33-34.

16 Kh. Rezakhani. "The Road That Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange. in Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East. 30 (3). 2010, გვ. 420-433.

ის დედაქალაქ ქტესიფონამდეც აღწევდა[17].

სავაჭრო გზებზე სასანური ირანის დომინირება ქმნიდა პრობლემებს, რადგან აღმოსავლური ვაჭრობა ბიზანტიელებისთვის მნიშვნელოვანი იყო.[18] ინდოეთიდან და (სავარაუდოდ) ჩინეთიდან ხმელთაშუა ზღვის პორტებამდე უამრავი საქონელი ჩადიოდა. ორი სავაჭრო გზა იყო აღსანიშნავი: პირველი – სახმელეთო, რომელიც უმეტესწილად სასანური ირანის ტერიტორიის გავლით გადიოდა; მეორე – საზღვაო, ინდოეთის ოკეანისა (ერიტრეის ზღვა, როგორც ის იყო ცნობილი რომაელი/ბიზანტიელი ვაჭრებისა და მოგზაურებისთვის) და წითელი ზღვით, სინაის ნახევარკუნძულის გავლით, კლისმას პორტამდე[19].

---

17 უკანასკნელ დროს სასანური ირანის კვლევაში იმპერიის ერთგვარ „სტრატეგიაზე" საუბრის ტენდენცია იკვეთება. იხ. ე. ავდალიანი. რომი, ბიზანტია და საიმპერიო თავდაცვითი სისტემა IV-VII საუკუნეებში. თბ. 2017, გვ. 132-171. J. Howard-Johnston. "The Grand Strategy of the Sasanian Empire". in Untersuchungen zu Geschichte und Kultur des Nahen Ostens und des östlichen Mittelmeerraumes im Altertum. Festschrift für Josef Wiesehöfer zum 65. Geburtstag. ed. C. Binder. H. Börm, A. Luther. Duisburg. 2016, გვ. 591-613.

18 Н. Пигулевская. Византия на путях в Индию. Москва-Ленинград. 1951, გვ. 55-80. VI საუკუნეში აღმოსავლეთ რომის იმპერიის მიერ განხორციელებულ მცდელობებს, ზღვით ინდოეთთან მჭიდრო სავაჭრო ურთიერთობები დაემყარებინა, ღრმა ისტორიული ფესვები გააჩნდა. დაახლოებით I საუკუნით დათარიღებულ Periplus Maris Erythraei-ში ვხვდებით საინტერესო ცნობებს რომსა და ინდოეთს შორის სამხრეთ ზღვების სანაპიროებზე არსებულ სავაჭრო ადგილებსა და პროდუქციაზე. Неизвесного автора «Перипл Эритрейского моря». Текст, перевод, комментарий, исследования М. Д. Бухарина. Санкт-Петербург. 2007, გვ. 49-62. ასევე იხ. IV საუკუნის ანონიმური ავტორის ნაშრომი, სადაც არის მცირე, თუმცა საინტერესო ცნობები ხმელთაშუა ზღვასა და ინდოეთს შორის არსებულ კონტაქტებზე. Анонимный Географический трактат «Полное описание вселенной и народов». С. В. Полякова. И. В. Феленковская. Византийский временник. т. VIII, გვ. 277-288.

19 J. H. Johnston. "The India Trade in Late Antiquity", in Sasanian

მეორე გზის არჩევის შემთხვევაში, ბიზანტიელ ვაჭრებს ასევე უწევდათ ტაბრობანეს (შრი-ლანკა) კუნძულამდე ჩაღწევა[20]. IV საუკუნიდან ბიზანტიელებს თავისუფალი მიმოსვლა ჰქონდათ ეთიოპიის პორტებში და მარტივად აღწევდნენ არაბეთის ნახევარკუნძულის დასავლეთ ნაპირს. აქედან კი საქონელი ინდოეთიდან აღწევდა სირიისა და პალესტინის მნიშვნელოვან ქალაქებამდე[21].

ვაჭრები წითელი ზღვის გავლით თანამედროვე სინაის ნახევარკუნძულთან პატარა კუნძულ იოტაბეს აღწევდნენ, რომლის გაკონტროლება საკმაოდ დიდ მოგებას იძლეოდა აღმოსავლეთთან ვაჭრობაში[22]. კუნძულის გაკონტროლება საშუალებას აძლევდა ბიზანტიელებს ან იმპერიის მოკავშირე წინა-ისლამური ხანის არაბი ტომების ლიდერებს (ფილარხებს) კონტროლი დაეწესებინათ ორ მნიშვნელოვან სავაჭრო გზაზე, რომელიც სამხრეთ არაბეთიდან ხმელთაშუა ზღვამდე მიდიოდა. პირველი, ჩრდილოეთ ჰიჯაზსა და პალესტინა სალუტარისის ტერიტორიებზე კონტროლის დაწესებით, ბიზანტიელებს მარტივად შეეძლოთ გადაეკეტათ საზღვაო გზები მეწამული ზღვის ორ პორტამდე – კლისმასა და იალამდე[23]; მეორე სავაჭრო გზა ბოსრადან მექამდე მიემართებოდა[24].

Persia Between Rome and the Steppes of Eurasia. Edinburgh. 2017, გვ. 287. S. Sidebotham. "Northern Red Sea ports and their networks in the late Roman/Byzantine period". in Byzantine trade, 4th-12th centuries: the archaeology of local, regional and international exchange: papers of the thirty-eighth Spring Symposium of Byzantine Studies. Oxford. 2009, გვ. 329-352.

20 Н. Пигулевская. Византия на путях в Индию, გვ. 184-191.

21 Н. Пигулевская. Византия на путях в Индию, გვ. 184-191.

22 ე. ავდალიანი. რომი, ბიზანტია და საიმპერიო თავდაცვითი სისტემა IV-VII საუკუნეებში. თბ. 2017, გვ. 125-131.

23 F. K. Haarer. Anastasius I: Politics and Empire in the Late Roman World. Cambridge. 2006, გვ. 42-43.

24 M. Sartre. Bostra: Des origins à l'Islam. Paris. 1985, გვ. 127-

უფრო შორს, ოკეანეში, ბიზანტიელი ვაჭრები გვერდს ვერ უვლიდნენ სპარსელ მეზღვაურებს, რომელთა გემები მთლიანად აკონტროლებდა, როგორც სამხედრო თვალსაზრისით, ისე ეკონომიკურად, სპარსეთის ყურეს და ინდოეთთან მისასვლელ საზღვაო გზებს[25]. შესაბამისად, სასანიანების მიერ ინდოეთთან ვაჭრობის მონოპოლია იწვევდა ფასების მკვეთრ ზრდას აღმოსავლეთ რომის იმპერიაში იმპორტულ ნაწარმზე. ალტერნატიული გზის მოძებნა კი გამოიწვევდა ფასების დარეგულირებას[26]. რადგან აბრეშუმის და სხვა ძვირფასი ნივთის შეტანისთვის ბიზანტია რეალურად ვერ აცდებოდა სასანიანებს მესოპოტამიის თუ წითელი ზღვის სავაჭრო გზებით, კონსტანტინოპოლისთვის ერთ დროს ოპტიმალური გამოსავალი *comites commerciorum*-ების დახმარებითიყო შედარებით დაბალ ფასად ნაწარმის ყიდვა იყო[27].

სასანიანები არანაკლებ იყვნენ დაინტერესებულები არსებული ეკონომიკური მდგომარეობით. მონოპოლია შორეულ აღმოსავლეთთან ან სამხრეთ აზიასთან ვაჭრობაში, შაჰინშაჰებს საშუალებას აძლევდა დამატებითი გადასახადები აეკრიფათ ხაზინის შესავსებად[28] და რამდენიმე ფრონტზე ერთდროულად ეწარმოებინათ ომი, რაც ყველაზე დიდი პრობლემა იყო ბიზანტიელებისთვის (კავადის (488-531 წწ.) მაგალითი ამ მხრივ თვალსაჩინოა,

---

128, 132-135.

25 Procopius, 1914-1940: BP. 1.20.11-13.

26 Z. Rubin. "Byzantium and Southern Arabia – the policy of Anastasius". in The Eastern Frontier of the Roman Empire. Vol. II. Oxford. 1989, გვ. 393.

27 Z. Rubin. "Byzantium and Southern Arabia – the policy of Anastasius", გვ. 393.

28 J. Howard-Johnston. The India Trade in Late Antiquity. in Sasanian Persia. Between Rome and the Steppes of Eurasia. ed. E. W. Sauer. Edinburgh. 2017, გვ. 284-298.

როდესაც ფულის ნაკლებობის გამო მას 502 წელს კონ-სტანტინოპოლთან ომის დაწყება მოუწია[29]).

შესაბამისად, სავსებით ლოგიკურია სასანიანების მცდელობები, ყველა ხერხით შეეჩერებინათ ბიზანტიელთა გავლენის გავრცელება არაბეთის ნახევარკუნძულზე. კონსტანტინოპოლის შიში, რომ ირანის სავაჭრო მონოპოლია საბოლოოდ არაბეთზე მისი პოლიტიკური გავლენის გავრცელებით დასრულდებოდა, გამართლდა, როდესაც ხოსრო ანუშირვანმა საკუთარი მმართველობის ბოლო წლებში სამხედრო რაზმები გაგზავნა არაბეთის ნახევარკუნძულის სამხრეთი ნაწილის, იემენის დასაპყრობად[30]. ეს სამხედრო წამოწყება წარმატებით დასრულდა და სამხრეთ არაბეთი ისლამის გავრცელებამდე სასანიანთა იმპერიაში შედიოდა[31].

როგორც ითქვა, გვიან ანტიკურ ხანაში ორი ძირითადი კონტინენტური სავაჭრო გზა არსებობდა. არსებობდა დამატებითი გზებიც, მაგალითად, საზღვაო გზა სპარსეთის ყურედან, შემდეგ სახმელეთო გზაში გადასული

---

29 G. Greatrex. Rome and Persia at War, 502-532. Leeds, გვ 7-42.

30 I. Gajda. Le royaume de Himyar à l'époque monothéiste: L'histoire de l'Arabie du sud ancienne de la fin du IVe siècle. Paris. 2009, გვ 152.

31 შესაბამისად, 498 წელს ზემოხსენებული იოტაბეს კუნძულის დაკავება ბიზანტიური ჯარებით, მხედართმთავარ რომანუსის მიერ, უნდა განიხილოს როგორც კონსტანტინოპოლის მზადყოფნა დაემყარებინა კონტროლი სამხრეთ სავაჭრო გზაზე (Theophanes, 1997: AM 5990). იოტაბეს სხვის ხელში გადასვლით იმპერიას დიდი შემოსავალი აკლდებოდა და, შესაბამისად, უნდა ვივარაუდოთ, რომ 498 წელს სამხედრო მოქმედებების ჩატარების გადაწყვეტილება მიღებულ იქნა არა ლოკალურ, არამედ უმაღლეს, იმპერიულ დონეზე. 498 წლის შემდეგ, იმპერიული ედიქტით ახალი თანამდებობაც – commerciarius-ი – გაჩნდა კუნძულ იოტაბეზე (F. K. Haarer. Anastasius I: Politics and Empire in the Late Roman World, გვ. 45-46).

თუმცა ყველა შემთხვევაში სასანიანებს მომგებიანი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა გააჩნდათ და ბიზანტიელები დამოკიდებულები იყვნენ ირანელების კეთილგანწყობაზე.

ასევე მნიშვნელოვანია, რომ ყველა ძირითადი სავაჭრო გზისთვის სირია-მცირე აზია საკვანძო პუნქტს წარმოადგენდა. იქ გროვდებოდა და ნაწილდებოდა ყველაფერი ის, რაც წითელი ზღვით, არაბეთის ნახევარკუნძულიდან და მესოპოტამიიდან მოდიოდა.

ჩვენ ზემოთ მიმოვიხილეთ გეოგრაფიული პირობების როლი, როგორც მთავარი მიზეზი სასანურ ირანსა და რომს/ბიზანტიას შორის წარმოებული ომებისა ჩრდილოეთ მესპოტამიასა და სირიაში. თუმცა ამას უნდა დაემატოს ისიც, რომ ხშირი ომების მიზეზი, შეიძლება, სირია-მესოპოტამიაში სავაჭრო გზების კონტროლის მცდელობებიც ყოფილიყო. ჩვენ უკვე ვახსენეთ სასანური ირანის მიერ არაბეთის ნახევარკუნძულის სამხრეთი ნაწილის დაპყრობა, რომელიც ასევე მნიშვნელოვანი იყო ბიზანტიისთვის ინდოეთთან ვაჭრობისთვის. იემენის დაპყრობა კარგ მაგალითს წარმოადგენს იმისა, თუ როგორ ერწყმის სასანური ირანის ეკონომიკური ინტერესები საგარეო პოლიტიკას.

შედარებით მშვიდი V საუკუნის შემდეგ[32], ურთიერთობები სასანურ ირანსა და ბიზანტიის იმპერიას შორის 502 წლიდან ისევ დაიძაბა, როდესაც კავადმა საომარი მოქმედებები წამოიწყო. ხანმოკლე შესვენებებით ომი ორ იმპერიას შორის მთელი VI საუკუნის განმავლობაში გაგრძელდა. ჩვენ ზემოთ ვისაუბრეთ, თუ რამდენად მნიშვნელოვანი იყო ადრეული ბიზანტიის იმპერიისთვის და სასანური ირანისთვის შორეულ ინდოეთთან ვაჭრობა. ორივე სახელმწიფოსთვის გეოპოლიტიკურად მშვიდი V საუკუნე დასავლეთ ჩინეთთან და სამხრეთ აზიასთან ვაჭრობის გაზრდით იყო დახასიათებული, ხოლო ბიზანტიის იმპერიაში ნაწარმი, ძირითადად, სასანური ირანის ტერიტორიის გავლით შედიოდა.

როგორც ჩანს, აღმოსავლეთთან ვაჭრობამ დიდ მასშტაბებს მიაღწია და გეოპოლიტიკურ იარაღად გადაიქცა. როდესაც 502 წელს კავადის მიერ დაწყებული ომი დასრულდა, სპარსელებმა ემბარგო დააწესეს ბიზანტია-ინდოეთის ვაჭრობაზე[33]. მომდევნო ათწლეულებში სპარსელები ხსნიდნენ გზებს, თუმცა, როგორც ჩანს, ფასები ნაწარმზე სასანიანების მიერ ხელოვნურად გაზრდილი იყო. შესაბამისად, ჯერ იუსტინე I-ის (518-527 წწ.), შემდეგ კი

---

32 V საუკუნეში ორი ომი აღმოსავლეთ რომის იმპერიასა და სასანურ ირანს შორის მაინც გაიმართა, თუმცა ეს იყო ხანმოკლე და მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური შედეგების არმქონე კონფლიქტი. ამიტომაც, ეს საუკუნე უფრო ჩრდილოეთში (კავკასიონის გადასასვლელებში) ორი იმპერიის თანამშრომლობის პერიოდად არის მიჩნეული.

33 J. H. Johnston. "The India Trade in Late Antiquity", in Sasanian Persia Between Rome and the Steppes of Eurasia. Edinburgh. 2017, გვ. 284.

მისი მემკვიდრის იუსტინიანე I-ის (527-565 წწ.) საგარეო პოლიტიკის ერთ-ერთი ძირითადი მიმართულება იყო სასანური ირანის ტერიტორიის შემოვლითი გზების მონახვა, რომლითაც მოხერხდებოდა ინდოეთსა და ჩინეთამდე მიღწევა.

ინდოეთამდე ირანის შემოვლით მისვლა მხოლოდ ზღვით მოხერხდებოდა: იუსტინიანე 530-იან წლებში ეცადა წითელი ზღვის გავლით, არაბეთის ნახევარკუნძულის გარშემოვლით[34] ინდოეთამდე და კუნძულ ტაპრობანემდე არსებული სავაჭრო გზა აღედგინა. ამისთვის კი საჭირო იყო ამ გზის გასწვრივ არსებული ხალხების და ქვეყნების თავის მხარეს გადაყვანა. ზუსტად ამით უნდა ავხსნათ 530-იან წლებში სირია-პალესტინასთან მცხოვრები წინა-ისლამური ხანის არაბი ჯაფნიდების აღზევება, როდესაც ისინი იუსტინიანეს წაქეზებით სირია-პალესტინაში სამხრეთიდან მომავალი სავაჭრო გზის დასაცავად თავდაცვით შენაერთებს განალაგებდნენ[35]. სამხრეთით საჭირო იყო სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი აქსუმის სამეფოს (თანამედროვე ეთიოპია) თავის მხარეს გადაყვანა და შე-

---

34 საინტერესო პარალელის გავლება შეიძლება ადრეულ პერიოდთან. მაგალითისთვის, ახალი წელთაღრიცხვის პირველ საუკუნეებში, როდესაც მახლობელ აღმოსავლეთში პართიის იმპერია არსებობდა, რომის იმპერიას მსგავსი პრობლემა არ გააჩნდა. პართელები თავიანთი ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გამო, მარტივად ახერხებდნენ მთავარი ადგილი დაეკავებინათ აღმოსავლეთიდან მომავალ სავაჭრო გზებზე. არსებობს ცნობები რომაელების მცდელობების შესახებ, ახ. წ. პირველ საუკუნეებში (ისევე როგორც მოგვიანებით იუსტინიანე ცდილობდა) მჭიდრო კონტაქტები დაემყარებინათ ჩინეთთან და შუამავალ კუშანის სამეფოსთან. ახ. წ. I-II საუკუნეებში რომის იმპერიამ აღმოსავლეთთან ვაჭრობაში პართიის უპირატესობიდან თავის დასაღწევად ინდოეთამდე საზღვაო სავაჭრო გზა გააქტიურა.

35 ე. ავდალიანი. რომი, ბიზანტია და საიმპერიო თავდაცვითი სისტემა IV-VII საუკუნეებში, გვ. 125-131.

მდეგ წითელი ზღვის გადაღმა არსებული იემენის დამო-
რჩილებაც, რადგან ინდოეთთან ვაჭრობა ამ ორი ქვეყნის
ტერიტორიაზე და თანამედროვე ბაბ-ელ-მანდების სრუ-
ტეზე გადიოდა.

კონსტანტინოპოლს, პირველი წარმატებების მიუ-
ხედავად, საბოლოოდ მაინც არ გამოუვიდა სპარსელების
წარმმართველი პოზიციების დასუსტება ინდოეთისკენ
მიმავალ სამხრეთ ზღვებში[36]. კოზმა ინდიკოპლევსტი თა-
ვის „ქრისტიანულ ტოპოგრაფიაში" ახსენებს, თუ როგორ
კონკურენციას უწევდნენ სპარსელი ვაჭრები[37] რომაელ
ვაჭრებს კუნძულ ტაპრობანეზე.

კოზმას ნაშრომიდან ერთი სცენა განსაკუთრებით
აღსანიშნავია, როდესაც ის თავისი ნაცნობის, სახელად
სოპატრუსის, ეთიოპიის საპორტო ქალაქ ადულისიდან
ტაპრობანემდე მოგზაურობას აღწერს, რომელიც, დაა-
ხლოებით, 510-იან წლებში უნდა მომხდარიყო[38]. ტაპრო-
ბანეზე სავაჭრო საქმიანობით გამგზავრებულს კონკუ-
რენცია გაუწია სპარსეთიდან წამოსულმა ასევე სავაჭრო

---

36 რომაელების ამ წარუმატებლობასთან უნდა იყოს
დაკავშირებული წითელ ზღვაზე მდებარე პორტი ბერენიკეს მკვეთრი
დაქვეითება VI საუკუნის მეორე ნახევარში. S. E. Sidebotham. Ber-
enike and the Ancient Maritime Spice Route. Los Angeles. 2011, გვ
279-280.

37 კოზმა ახსენებს სპარსელ ქრისტიანებს, რომლებიც
კუნძულზე სახლობდნენ და ირანიდან დანიშნული თავისი
ეკლესიის თავი გააჩნდათ და ყველაფერი ის, რაც საეკლესიო
რიტუალების ჩასატარებლად იქნებოდა საჭირო. საქმე ის არის, რომ
ტრანსკონტინენტური ვაჭრობა ხშირად სასანურ ირანში მცხოვრები
ნესტორიანელების და მონოფიზიტების ხელში იყო. მსგავსი ვითარება
იყო ბიზანტიის იმპერიაშიც, სადაც სირიელ, ხშირად „ერეტიკოს"
ქრისტიანებს (ნესტორიანელებს და სხვებს) ხელში ეპყრათ
ინდოეთთან ვაჭრობის სადავეები. Cosmas Indicopleustes. Book. XI
გვ. 365.

38 Cosmas Indicopleustes. Book. XI, გვ. 369-370.

გემმა. ეს ორი დელეგაცია მიიღო იმ ადგილების მთავარმა და წყაროდან ჩანს, რომ მოითხოვა დაემტკიცებინა რომელი მათგანი იყო უფრო მეტად ძლიერი ფინანსურად. მთავარმა საბოლოოდ ბიზანტიური ნომისმა მოიწონა, რითაც სპარსელი ვაჭარი ფრიად დამწუხრებული დარჩა[39].

ამასთან ერთად, VI საუკუნის განმავლობაში სასანიანი მმართველების მიერ გადადგმული მთელი რიგი ნაბიჯები მიმართული იყო კონსტანტინოპოლის ინდოეთამდე სავაჭრო გზების გაჭრის მცდელობების შეკავებისკენ. მაგალითისთვის, ხოსრო ანუშირვანმა განსაკუთრებით გააძლიერა თავისი წინაისლამური ხანის არაბი მოკავშირე ნასრიდები, ვისაც, გარდა უდაბნოს გავლით სირია-პალესტინაზე თავდასხმებისა, დიდი ალბათობით, ასევე დაევალათ სპარსეთის ყურედან გამავალი სავაჭრო გზების დაცვა[40]. სამხრეთით, ასევე ხოსროს დროს, მოხერხდა ომანზე, შემდეგ, 570-იან წლებში კი, იემენზე სპარსული ძალაუფლების გავრცელება.

ხოსროს და მანამდე სხვა სასანიანი მმართველების დაპყრობითი ომები დიდწილად მიმართული იყო ერთი მიზნისაკენ: მყარად გაეკონტროლებინათ ხმელთაშუა ზღვიდან ინდოეთამდე მიმავალი სავაჭრო გზები. რადგან სავაჭრო გემები ჩერდებოდნენ არაბეთის ნახევარკუნძულის სამხრეთ ნაწილის და აფრიკის სანაპიროებზე, საჭირო იყო უშუალოდ ამ რეგიონების ხელში ჩაგდება. თამამად შეიძლება ითქვას, რომ ხოსრო ანუშირვანის

---

39 Cosmas Indicopleustes. Book. XI, გვ. 370. კოზმასთან ასევე ნახსენებია, რომ ტაპრობანეზე სპარსელი, ეთიოპელი და ბევრი სხვა ქვეყნიდან ჩასული ვაჭრები იყვნენ. აბრეშუმი კუნძულზე ასევე მარტივად მოიპოვებოდა, რომელიც, დიდი ალბათობით, ჩინეთიდან იყო ჩამოტანილი. იხ. Cosmas Indicopleustes. Book. XI, გვ. 366-367.

40 C. Morley. "The Arabian Frontier: A Keystone of the Sasanian Empire", in Sasanian Persia Between Rome and the Steppes of Eurasia. Edinburgh. 2017, გვ. 275-276.

მმართველობის დასასრულისთვის, სასანიანები სრულად აკონტროლებდნენ სპარსეთის ყურეს, არაბეთის ნახევარკუნძულის სამხრეთ და აღმოსავლეთ ნაწილს და ინდოეთის სანაპიროებზე არსებულ პორტებში დიდი რაოდენობით სავაჭრო გემები გააჩნდათ.

VI საუკუნეში ჩვენ მოწმენი ვხდებით იმისა, რომ საომარი მოქმედებები შორეულ ფლანგებზე ორი იმპერიის პერიფერიებზე გადადის. ეს არ ნიშნავდა იმას, რომ მესოპოტამია აღარ წარმოადგენდა მნიშვნელოვან საომარ თეატრს. პირიქით, რეგიონი რჩებოდა ყველაზე მილიტარიზებულ ტერიტორიად და ხშირად იქ მიღწეული სამხედრო წარმატება გადამწყვეტი იყო ამა თუ იმ ზავის დადებისთვის. VI საუკუნე გვიან ანტიკური ხანის ის პერიოდია, როდესაც ბრძოლები იმპერიებს შორის მოიცავდა მთელ მახლობელ აღმოსავლეთს, შავი ზღვისპირეთს, დიპლომატიურ ბრძოლებს თანამედროვე ცენტრალურ აზიასა და ევრაზიის სტეპებში. ამის მიზეზი კი პირდაპირი სამხედრო-სტრატეგიული მიზნების მიღწევის გარდა, ასევე იყო საჭიროება დაუფლებოდნენ დიდი ფინანსური მოგების მომტან ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო გზებს.

იუსტინიანეს მცდელობები, სამხრეთ ინდოეთამდე საზღვაო გზა აემუშავებინა, წარუმატებელი აღმოჩნდა. შესაბამისად, კონსტანტინოპოლის დიპლომატიის დღის წესრიგში აბრეშუმის და სხვა ძვირფასი პროდუქციის მოსაზიდად ცენტრალურ აზიამდე და ჩინეთამდე მიმავალი ალტერნატიული სავაჭრო გზების მოძიების საკითხი საკმაოდ მწვავედ დადგა.

ომები დასავლეთ საქართველოს გარშემო და იმპერიების ეკონომიკური ინტერესები

VI საუკუნე ასევე განსაკუთრებული დაძაბულობით იყო დახასიათებული ორი იმპერიის მეორე პერიფერიაზე – სამხრეთ კავკასიაში, კერძოდ კი დასავლეთ საქართველოში, სადაც ნახევარ საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში საომარი მოქმედებები თითქმის არ შეწყვეტილა[41].

ამ საომარი მოქმედებებიდან აღსანიშნავია ლაზიკის ომი, ან, როგორც ის ხშირად არის ცნობილი – „დიდი ომიანობა" ეგრისში. ასევე მნიშვნელოვანია ბრძოლა სვანეთის გარშემო VI საუკუნის მეორე ნახევარში. ომი ლაზიკაში სათანადოდ არის განხილული ქართულ ისტორიოგრაფიაში. გაანალიზებულია ომის დაწყების მიზეზები, საომარი მოქმედებების მსვლელობა, მოლაპარაკებები, ომის შედეგები, წერილობით წყაროებში ნახსენები თავდაცვითი ნაგებობების ადგილმდებარეობა და ფიზიკური გეოგრაფიის როლიც კი 541-562 წლებში წარმოებულ ომში.

ლაზიკა თავისი ადგილმდებარეობით ორი იმპერიისთვის ცალსახად მნიშვნელოვანი იყო. კონსტანტინოპოლისთვის ის იყო ფორპოსტი სამხრეთ კავკასიაში, კერძოდ კი იბერიაში, ბიზანტიური გავლენის გასავრცელებლად. მაგალითად, როდესაც სპარსელები კავადის მმართვე-

---

41 Procopius. BP. I. 11. პროკოპის ისტორიის ამ მონაკვეთში ისიც ჩანს, რომ უთანხმოება ლაზიკის გამო VI საუკუნის პირველ ათწლეულებში უკვე დაწყებულია და რანგით იმდენად მნიშვნელოვანია, რომ ისეთ საკითხებთან ერთად არის განხილული, როგორიცაა იშვილებს თუ არა იმპერატორი იუსტინე კავადის ვაჟს, მომავალ შაჰინშაჰს – ხოსრო ანუშირვანს. იხ. A. A. Vasiliev. Justin the First. An Intoduction to the Epoch of Justinian the Great. Harvard. 1950, გვ. 267-268.

ლობაში ცდილობდნენ იბერიელებში ზოროასტრიზმის ძალით გავრცელებას და იბერიის მეფე გურგენი იძულებული იყო დახმარებით მიემართა კონსტანტინოპოლისთვის, იუსტინემ მიიღო გადაწყვეტილება იბერიის დასახმარებლად ლაზიკიდან სამხედრო ძალა გაეგზავნა[42].

წმინდა სამხედრო კუთხით რეგიონი მნიშვნელოვანი იყო კავკასიონის გადასასვლელების გაკონტროლებისთვის, ისევე როგორც თანამედროვე აფხაზეთის სანაპიროდან რუსეთის ტერიტორიაზე გასასვლელი დერეფნის დამორჩილებისთვის. ლაზიკის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა ასევე, საჭიროების შემთხვევაში, მცირე აზიის შავის ზღვის სანაპიროზე არსებულ ბიზანტიურ პორტებამდე სამხედრო გემების გაგზავნის საშუალებას იძლეოდა. მეტიც, ლაზიკიდან ზღვით პოტენციურად შესაძლებელი იყო იმპერიის დედაქალაქ კონსტანტინოპოლამდე მიღწევა. ლაზიკის გაკონტროლებით ასევე მარტივდებოდა სამხედრო მოქმედებებისას უშუალოდ მცირე აზიაში, ბიზანტიის საზღვრებში შეჭრა[43]. გეოგრაფიული ბარიერების კუთხით, ლაზიკა შედარებით მეტად იყო დაკავშირებული მცირე აზიასთან, ვიდრე ჩრდილოეთით და აღმოსავლეთით არსებულ ტერიტორიებთან. მთიანი ლანდშაფტი და ზღვა ლაზიკის ერთგვარ გეოგრაფიულ იზოლაციას განაპირობებდა.

ლაზიკასთან ერთად, სვანეთის საკითხიც ხშირად განიხილებოდა ორი იმპერიის VI საუკუნის მეორე ნახევრის დიპლომატიურ ურთიერთობებში. სვანეთი კავკასიონის გადასასვლელების გამო იყო მნიშვნელოვანი, რაც კარგად არის ნაჩვენები მენანდრე პროტიქტორის ნაშრომში.

---

42 Procopius. BP. I. 12.

43 ამასთან ერთად, რეგიონი მდიდარი იყო მეურნეობისთვის გამოსადეგი მიწით, სავარაუდოდ ოქრო-ვერცხლით, გემსაშენი მასალით, სელით, ზომიერი კლიმატითა და ა. შ.

მენანდრესთან ისიც ჩანს, თუ როგორ ცდილობდნენ სასანიანები დიპლომატიურ მოლაპარაკებებში მიეჩქმალათ სვანეთის მნიშვნელობა[44]. ამასთან ერთად, ისიც უნდა ითქვას, რომ VI საუკუნის სვანეთი, როგორც ეს წყაროებიდან ჩანს, უფრო დიდ ტერიტორიას მოიცავდა ვიდრე ეს დღეს არის. მაგალითად, სტრაბონის მიხედვით, სვანებს წარმოუდგენლად დიდი ლაშქრის, 200 ათასი მეომრის გამოყვანა შეეძლოთ[45]. მენანდრე პროტიქტორის მიხედვით, სვანებს განაგებდა მთავარი, რომელიც ლაზებს ემორჩილებოდა[46]. კავკასიონის გადასასვლელების გარდა, ორი იმპერიის სვანეთით ასეთი დაინტერესების ერთ-ერთი მიზეზი შეიძლება იქ ოქროს[47] საბადოების არსებობა ყოფილიყო[48].

პროკოპი კესარიელთან აღწერილი ლაზების ელჩობის სიტყვა ბევრ დეტალს გვამცნობს იმის შესახებ, თუ როგორ ესმოდათ ლაზებს (დიდი ალბათობით, ასევე სპარსელებს და ბიზანტიელებს) დასავლეთ საქართველოს და მეზობლად არსებული სვანეთის მნიშვნელობა, როდესაც მათ ხოსრო ანუშირვანისთვის მიუმართავთ[49]:

---

44 იხ. Menander Protector. The History of Menander the Guardsman. ed. and trans. R. C. Blockley. Liverpool. 1985. Fragment 6,1, გვ. 81.

45 სტრაბონი. გეოგრაფია. თბ. 1957. XI. 2. 19.

46 Menander Protector. The History of Menander the Guardsman. ed. and trans. R. C. Blockley. Liverpool. 1985. Fragment 6,1, გვ. 79.

47 თუ ვიფიქრებთ, რომ პროკოპისთან ხსენებული ბოლონი და ფარანგიონი საქართველოს ნაწილს წარმოადგენდა გვიან ანტიკურობაში, ეს ის ადგილებია, სადაც მსხვილი ოქროს საბადოები იყო იმავე პროკოპის და აგათიას მიხედვით. გ. გოზალიშვილი. ლაზიკის საგარეო ურთიერთობა მეექვსე საუკუნეში. თბ. 1973, გვ. 11.

48 გ. გასვიანი. „ბიზანტია-ირანის ბრძოლა ეგრის-სვანეთის გამო". ქართული დიპლომატია. ტ. 2. თბ. 1995, გვ. 143-144.

49 გეორგიკა. ტ. II. თბ. 1965, გვ. 80-81.

„სპარსეთის ძალას თქვენ შეჰმატებთ უძველეს სამეფოს და მისი საშუალებით თქვენი ჰეგემონიის ღირსება გადიდებული იქნება, ხოლო ჩვენი ქვეყნის გზით რომაელთა ზღვას დაუკავშირდებით: აქ თუ ხომალდებს ააგებ, მეფევ, არავითარ სიძნელეს არ წარმოადგენს, რომ ბიზანტიონის პალატს მიაღწიო. გზაზე ხომ არავითარი წინააღმდეგობა არ შეგხვდება. უნდა დავუმატოთ ისიც, რომ თქვენზე იქნება დამოკიდებული, რომ მოსაზღვრე ბარბაროსებმა ყოველ წელიწადს არ-ბიონ რომაელთა მიწაწყალი. თქვენ ალბათ იცით, რომ ლაზთა ქვეყანა დღემდე კავკასიის მთების წინააღმდეგ საფარს წარმოადგენდა. მაშ, როდესაც სამართლიანობა გიკარნახებს, ხოლო სარგებლობა თვალსჩინოა, ვფიქრობთ, მოკლებული იქნება ყოველგვარ გონიერებას, თუ ეს სიტყვები არ იქნება მიღებული."

ისტორიკოსები წყაროს ამ ამონარიდს ხშირად იყენებენ ლაზიკის სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობის ახსნისთვის. თავიდანვე უნდა ითქვას, რომ ეს მოსაზრებები არ არის მოკლებული სიმართლეს. ქართულ და უცხოურ ისტორიოგრაფიაში ლაზიკისა და სვანეთის ზემოთ აღწერილი სტრატეგიული მნიშვნელობა VI საუკუნეში ეჭვს არ უნდა იწვევდეს. უნდა ვივარაუდოთ, რომ სპარსელების და ბიზანტიელების გრძელვადიან სამხედრო და პოლიტიკურ გადაწყვეტილებებში ლაზიკის და სვანეთის „პროკოპისეული" სტრატეგიული მნიშვნელობა უდავოდ იყო გათვალისწინებული.

თუმცა აკადემიურ ლიტერატურაში ლაზიკის სტრა-

ტეგიულ მნიშვნელობაზე მიმდინარე დისკურსი, ძირითადად, შემოიფარგლება კავკასიონის გადასასვლელების გაკონტროლების მნიშვნელობით[50] და რომ საქართველოს დასავლეთ ნაწილიდან მარტივი იყო კონსტანტინოპოლამდე ზღვით მისვლა. ჩვენი აზრით, ლაზიკასა და სვანეთისთვის წარმოებული ომები, სამხედრო საკითხების გარდა, ასევე იმდროინდელ მახლობელ აღმოსავლეთში ორ სახელმწიფოს შორის გამართული ეკონომიკური პაექრობის ნაწილს უნდა წარმოადგენდეს. როგორც ზემოთ ითქვა, ეს ბრძოლა გლობალურ, ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო გზებზე იმპერიებისთვის საჭირო (ხშირად ძვიდრადღირებული) პროდუქციის მოსაპოვებლად მიმდინარეობდა[51]. როგორც ქვემოთ იქნება ნაჩვენები, არის საკმაოდ ბევრი მინიშნება იმაზე, რომ ბიზანტიაში VI საუკუნეში იყო მცდელობები ლაზიკით მომხდარიყო ცენტრალურ აზიასთან დაკავშირება, რათა იქიდან მომხდარიყო სასანიანების მიერ სხვა მიმართულებებზე დაბლოკილი აბრეშუმის შემოტანა.

ამას მივყავართ საკითხამდე, რომ ქართულ ისტორიოგრაფიაში ლაზიკის როლი, როგორც ევრაზიის სტეპურ ზონასთან დამაკავშირებელი ტერიტორია, ნაკლებად განიხილება. კავკასიონის ქედი ნამდვილად იყო მნიშვნელოვანი ბარიერი, მაგრამ ხალხთა დიდმა გადასახლებამ აღმოსავლეთ ბიზანტიის იმპერიის პოლიტიკურ წრეებში

---

50 იშვიათ გამონაკლისს პროკოპი კესარიელის ნაშრომის თარგმანისთვის ყაუხჩიშვილის მიერ გაკეთებული შენიშვნები წარმოადგენს, სადაც მკვლევარი ხაზს უსვამს ბიზანტიის ეკონომიკურ ინტერესებს, თუმცა არაფერს ამბობს სასანურ ირანზე.

51 მცირე მინიშნებებია გ. გოზალიშვილთან, თუმცა აქაც სასანიანების ინტერესებზე არაფერი ითქმის. იხ. გ. გოზალიშვილი. ლაზიკის საგარეო ურთიერთობა მეექვსე საუკუნეში. თბ. 1973, გვ. 10. Ш. Диль. Юстиниан и византийская циливизация в VI веке. Санкт-Петербург. 1908, გვ. 544.

გააჩინა საჭიროება მეტი ინფორმაცია მოეძიებინათ სტეპებში ახალი მომთაბარე ხალხების შესახებ, რათა ახალი პოლიტიკური ალიანსები შეექმნათ თავიანთ საზღვრებთან, კერძოდ დუნაისპირეთში, მოსული მტრების განადგურებისთვის. ამ მხრივ ლაზიკა მნიშვნელოვანი იყო ჩრდილოეთში ბიზანტიური ელჩობების გასაგზავნად, მომთაბარე მეთაურების და სავაჭრო მოლაპარაკებებისთვის მოსული ელჩობების გასატარებლად, ინფორმაციის მოძიებისთვის და ა. შ.

საინტერესოა სასანური ირანის პოზიციაც VI საუკუნეში დასავლეთ საქართველოსთან მიმართებით. აქ საინტერესო ტენდენცია იკვეთება დასავლურ და ქართულ ისტორიოგრაფიაში: სპარსეთის ინტერესები ბიზანტიური პოლიტიკის პრიზმაშია გატარებული. მიზეზი თითქოს ნათელია: ჩვენ არ გაგვაჩნია სასანიანების მიერ შექმნილი წერილობითი წყაროები შავი ზღვისპირეთში მათი პოლიტიკური ხედვის გასაგებად. ამიტომაც, ჩვენი აზრით, ლაზიკის და სვანეთის გარშემო სასანიანების ქმედებები მაინც იმ საერთო გეოპოლიტიკურ სურათში უნდა განიხილებოდეს, რომელიც მთელი VI საუკუნის განმავლობაში ვითარდებოდა[52]. ჩვენ მცირე ინფორმაცია მოგვეპოვება სასანური ირანის ეკონომიკის და, მით უფრო, ეკონომიკური პოლიტიკის გასაანალიზებლად. ამიტომაც მიგვაჩნია, რომ თითოეული მცირე ცნობა, რომელიც ბიზანტიასა და სასანურ ირანს შორის ეკონომიკურ ურთიერთობებს ეხე-

---

52 სპარსელებისთვის ლაზიკის გაკონტროლება ასევე ნიშნავდა იბერიაზე მარტივად გავლენის გავრცელებას. შეიძლება ითქვას ისიც, რომ კავადის მმართველობაში წამოწყებულმა ბრძოლამ ლაზიკის გარშემო გამოწვეული იყო იმ პოლიტიკური პრობლემებით, რომელსაც სასანიანები იბერიაში ეჯახებოდნენ. იბერიელებს გაჭირვების ჟამს შეეძლოთ გახიზნულიყვნენ მეზობელ ლაზიკაში, ან სამხედრო და ეკონომიკური დახმარება მიეღოთ შავიზღვისპირეთიდან. იხ. Procopius. BP. II. 28.

ბა უნდა წამოიწიოს წინ, რათა უკეთ გავერკვეთ სამხრეთ კავკასიასთან მიმართებაში სპარსეთის ეკონომიკურ ინტერესებში.

საქართველოს შავი ზღვისპირეთი ოდითგანვე იყო ჩართული სხვადასხვა მცირე და, სავარაუდოდ, საშუალო ზომის სავაჭრო ქსელში, რომელიც ძვ. წ. II საუკუნეში აბრეშუმის დიდი გზის შექმნას მოჰყვა. მაგალითად, ახ. წ. IV საუკუნის მეორე ნახევრის მსოფლიოს რუკა, ცნობილი როგორც *Tabula Peutingeriana*[53], მიუთითებს ბევრ გზაზე, რომელიც არსებობდა იმ პერიოდში და მომდინარეობდა ირანიდან და არმენიიდან თანამედროვე თბილისის ტერიტორიისკენ, ხოლო დასავლეთით კი დიოსკურია-ფაზისამდე[54]. შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ რუკაზე ასახული გზების ნაწილი მხოლოდ სამხედრო მიმართულებებს არ ასახავდა, არამედ სავაჭრო გზებსაც.

მდინარეები მტკვარი და რიონი აღმოსავლეთ საქართველოდან შავი ზღვისპირეთში სავაჭრო ნაწარმის გადატანაში მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა[55]. სტრაბონი ფაზისს მნიშვნელოვან სავაჭრო ცენტრად მოიხსენიებდა[56].

ბევრი მკვლევარი მიიჩნევს, რომ ახ. წ. პირველ საუკუნეებში არსებობდა კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი სავაჭ-

---

53 ის ასევე „კასტორეს რუკის" სახელით არის ცნობილი.

54 С. Т. Еремян. «Торговые пути Закавказья в эпоху Сасанидов по Tabula Peutingeriana». Вестник Древней Истории. I (6). М. 1939, გვ. 79-97.

55 С. Перевалов. «Без посредничества персов»: Каспийско-Понтийский участок Великого Шелкового пути в древности. Древнейшие государства Восточной Европы-2009: Трансконтинентальные и локальные пути как социокультурный феномен. М. 2010, გვ. 118–136.

56 გ. გოზალიშვილი. ლაზიკის საგარეო ურთიერთობა მეექვსე საუკუნეში. თბ. 1973, გვ. 10.

რო გზა, რომელიც ცენტრალური აზიიდან გამოდიოდა, კვეთდა კასპიის ზღვას და საქართველოს ტერიტორიით შავ ზღვას აღწევდა. აღნიშნული გზის არჩევა იმ პოლიტიკური ვითარებით იყო[57] გამოწვეული, რომელიც იმდროინდელ მახლობელ აღმოსავლეთში იყო შექმნილი: სავარაუდოდ, პართელი ვაჭრების მცდელობები რომის-ჩინეთის სავაჭრო მონოპოლია ჩაეგდოთ ხელში. ბევრი მკვლევარი მიიჩნევს, რომ ინფორმაცია, რომელიც მოგვეპოვება ჯერ სტრაბონთან[58] და შემდეგ პლინიუს უფროსთან[59] უფრო იმ გზებს აღწერს, რომლებიც პოტენციურად შეიძლებოდა ამუშავებულიყო და არა უკვე არსებულ სავაჭრო მარშრუტებს. გეოგრაფიული დისტანცია კასპიის აღმოსავლეთ სანაპიროდან (ზღვის პირდაპირი გადაკვეთით) მდ. მტკვარამდე, დაახლოებით, 350 კილომეტრს შეადგენს. ეს თავისთავად არ წარმოადგენდა დიდ მანძილს, თუმცა კასპიის ზღვის გავლით სავაჭრო გზის არსებობას ბევრი ეჭვით უყურებს. ტრანს-კასპიური ვაჭრობა ნიშნავს იმას, რომ კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროებზე საკმაოდ დიდი სავაჭრო ცენტრები უნდა არსებულიყო და ყველა საშუალება დიდი კომერციული ფლოტის შესაქმნელად. აქ ჩვენ არ დავიწყებთ სხვადასხვა მოსაზრების დეტალურ განხილვას[60], თუმცა ერთი რამ აღსანიშნავია, ვაჭრობა კა-

---

57 დ. მუსხელიშვილი. „ფეოდალური ხანის საქართველოს და ამიერკავკასიის მნიშვნელობა საერთაშორისო ვაჭრობაში IV-XIII ს.ს.)". **ცისკარი**. N11. 1970, **გვ**. 127-137. М. Тезджан. «Торговля с востоком в эллинистический и римский периоды и борьба за восточно-западную торговлю на Кавказе». «Кавказ и глобализация». т. №6. 2012, **გვ**. 146-147.

58 სტრაბონი. გეოგრაფია. XI. 7. 3, II.1. 15.

59 Гай Плиний Секунд Старшый. Пер. Г. А. Тарояна. М. 2007, VI. 52.

60 თ. დუნდუა. „ტრანსკავკასიური გზის შესახებ". საქართველოს უძველესი და ძველი ისტორიის ნარკვევები. დამატება. თბ. 2019, **გვ**. 28-38. З. И. Ямпольский. «К изучению древнего пути из Каспийского

სპიის ზღვაში არაბულ ეპოქაში საკმაოდ ფართო მასშტაბებს მოიცავდა[61]. სავსებით შესაძლებელია, რომ მსგავსი ვითარება რომაულ-ბიზანტიურ ხანაშიც ყოფილიყო.

სავარაუდოა, რომ სავაჭრო პორტები ფაზისი და სებასტოპოლისი მდინარეებით სამხრეთით არსებულ დიდ ქალაქებთან იყო ეკონომიკურად დაკავშირებული. მათ შორის აღსანიშნავია არტაშატი, საიდანაც სავაჭრო გზა ირანის ზეგანის ცენტრს, ეკბატანას აღწევდა. IV საუკუნეში არტაშატი სასანიანებმა დაიპყრეს. მომდევნო საუკუნეში კი ბიზანტიის მიერ კონტროლირებად არმენიაში ქალაქი დვინი დაწინაურდა, როგორც ჩრდილოეთის (საქართველოს) მიმართულებით გამავალი სავაჭრო გზის საკვანძო წერტილი. მართლაც, მოგვიანებით უკვე VI საუკუნეში პროკოპი წერს, რომ იბერიის სამხრეთით, არმენიაში, კერძოდ კი დვინში, დიდი სავაჭრო საქმიანობა იყო გაჩაღებული. ამის მიზეზი იყო ქალაქის და რეგიონის აქტიური ვაჭრობა ინდოეთთან და იბერიასთან[62]. შესაბამისად, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ იბერია დაკავშირებული იყო სამხრეთ აზიის სავაჭრო მაგისტრალებთან.

აქ ისიც უნდა ვთქვათ, რომ სამხრეთ კავკასიაში სავაჭრო გზების არსებობასთან დაკავშირებით მკვლევრები ორ უკიდურეს აზრამდე მიდიან. ერთნი ამტკიცებენ სამხრეთ კავკასიაში მსხვილი სავაჭრო გზების არსებობას, ხოლო მეორენი კი საპირისპიროს. მაგალითად, ბრიტანელი მკვლევარი დ. ბრაუნდი მიიჩნევს, რომ ცენტრალური სავაჭრო გზების გავლა სამხრეთ კავკასიაზე რთული

моря по реке Куре через Грузию к Черному морю». ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ II. თბ. 1956, გვ. 161-180. Г. К. Гозалишвили. «О древнем торговом пути в Закавказье». ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. II. თბ. 1956, გვ. 152-160.

61 ამაზე დეტალური საუბარი ამ ნაშრომის მომდევნო თავებში იქნება.

62 Procopius. BP. II. 25.

იქნებოდა გეოგრაფიული ბარიერების გამო[63].

თავიდანვე უნდა ვთქვათ, რომ იქნება ეს აბრეშუმის დიდი გზა თუ შედარებით მცირე მასშტაბების მქონე სავაჭრო მარშრუტები, ისინი არ წარმოადგენდნენ სტატიკურ (პერმანენტულ) სავაჭრო გზებს. რა თქმა უნდა, ძირითადი სავაჭრო დერეფნები არსებობდა, თუმცა მახლობელ აღმოსავლეთში არსებული პოლიტიკური ვითარებიდან გამომდინარე, დროებით შესაძლებელი იყო ტრადიციული მიმართულებების შეცვლა. მაგალითად, ჩვენ იმის მომსწრენიც გავხდით, როდესაც პართელების დროს და მოგვიანებით VI საუკუნეში, სახმელეთო ან ხმელთაშუა ზღვის და ინდოეთის ოკეანის სავაჭრო მარშრუტები გადასინჯვას ექვემდებარებოდა.

შესაბამისად, გადაჭრით იმის თქმა, რომ მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზები გადიოდა ან არ გადიოდა სამხრეთ კავკასიაზე, ვფიქრობთ არ იქნება მართებული. უფრო უნდა ვივარაუდოთ ის, რომ საქონლის მოძრაობის ინტენსივობა ცვალებადი იყო. ის, დიდი ალბათობით, მატულობდა მაშინ, როდესაც დიდ გეოპოლიტიკურ კატაკლიზმებს ჰქონდა ადგილი: ბიზანტიურ-სპარსულ ომებს, რომელსაც ხშირად მოყვებოდა საზღვრების და ტრადიციული სავაჭრო გზების გადაკეტვა და ემბარგო პროდუქციაზე.

ამავდროულად, ეს არ ნიშნავს იმას, რომ მშვიდ პერიოდში (მაგალითად, V საუკუნეში), როდესაც ორ იმპერიას შორის ხანგრძლივი ომები არ მიმდინარეობდა, სამხრეთიდან ლაზიკამდე არსებული გზები არ ფუნქციონირებდა. არქეოლოგია ბევრ შემთხვევაში ვერ გვეხმარება, რადგან საქონლის უმეტესობა, რომელსაც ატარებდნენ ლაზიკამდე ან ლაზიკიდან შემდეგ ბიზანტიის მცირე აზიის პორტებამდე, არ იყო მდგრადი და მისი მიწაში გრძე-

63 D. Braund. Georgia in Antiquity: A History of Colchis and Transcaucasian Iberia, 550 BC – AD 562. Oxford. 1994, გვ. 40-41.

ლვადიანი შენახვის შანსი საკმაოდ მცირე იყო.

სასანური ირანის დაინტერესება ლაზიკით[64], წმინდა სამხედრო ინტერესების გარდა, ასევე დაფუძნებული უნდა ყოფილიყო იმპერიის ეკონომიკურ ექსპანსიაზე, სურვილზე დაუფლებოდა სავაჭრო გზებს, რომელიც მისი ღარიბი შუაგულის – ირანის ზეგანის – გარშემო ტერიტორიებზე გადიოდა. სასანიანი მმართველები ხედავდნენ, რომ ლაზიკის ტერიტორიიდან ისინი გადიოდნენ შავი ზღვის აუზის სავაჭრო ბაზარზე, რომელიც ყირიმის ნახევარკუნძულს და, რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, მცირე აზიის ჩრდილოეთ ნაწილს მოიცავდა. ლაზებზე საუბრისას პროკოპი კესარიელი პირდაპირ აღნიშნავს, რომ ისინი პონტოში მცხოვრებ რომაელებთან ვაჭრობდნენ და რომ მათ ტყავ-საფარები, ტყავები და მონები გააჩნდათ[65].

აქ კიდევ ერთი საინტერესო საკითხი იჩენს თავს. მკვლევრების მცდელობები, რომ სასანიანთა ინტერესები ლაზიკაში მხოლოდ სამხედრო კუთხიდან დაინახონ, პროკოპის ცნობას გემების აგების შესახებ პირდაპირ სიმართლედ წარმოაჩენს. ხოლო კითხვა, თუ რამდენად შესაძლებელი იყო სპარსელებს სამხედრო ფლოტი[66] შეექმნათ შავ ზღვაში, ამის გაანალიზება ქართულ და უცხოურ ისტორიოგრაფიაში ნაკლებად ხდება.

ტრადიციული დისკურსი შემდეგი სახისაა: პროკოპისთან, მის მიერ შემოთავაზებულ ლაზთა სიტყვაში, რომელიც ჩვენ მიერ ზემოთ იყო მოყვანილი, ნათელი ხდება (და ეს ისტორიოგრაფიაშიც მიღებულია), რომ სპარსელებს ლაზიკა სამხედრო ფლოტის შექმნისთვის სჭირდებოდათ. თუმცა აღსანიშნავია ის, რომ VI საუკუნის 40-იანი

64 Procopius. BP. II. 15, II. 28.

65 Procopius. BP. II. 28.

66 Procopius. BP. II. 29. აქ ნახსენებია როგორ აგზავნის ხოსრო აუარებელ ხე-ტყეს ლაზიკაში იქ გემების ასაშენებლად.

წლებისთვის სასანიანებს ზღვაში სამხედრო ხომალდების გამოყენების საკმაოდ მწირი გამოცდილება ჰქონდათ. მეტიც, ჩვენ არ გაგვაჩნია რაიმე პირდაპირი ცნობა სპარსელების მიერ სპეციალური სამხედრო ფლოტის შექმნის თაობაზე. წყაროებში არის ცნობები, რომ სასანიანებმა გამოიყენეს ფლოტი წინაისლამური ხანის არაბების წინააღმდეგ სპარსეთის ყურეში III და IV საუკუნეებში. მოგვიანებით ხოსრო ანუშირვანმა იემენის დასაპყრობად 8 გემი გაგზავნა, ჯამში 800 კაცით. თუმცა მსგავსი სამხედრო ოპერაციების ჩატარებაც პირდაპირ არ უნდა მეტყველებდეს სპარსეთში სამხედრო ფლოტის არსებობაზე, რადგან ადამიანების ტრანსპორტირებისათვის მარტივად შეიძლებოდა სავაჭრო გემების გამოყენება. მართლაც, როდესაც საქმე ბიზანტიის იმპერიასთან პირდაპირ საზღვაო შეტაკებამდე მიდიოდა, სასანიანები ბოსფორის სრუტის გადალახვასაც ვერ ახერხებდნენ, როგორც ეს VII საუკუნეში ხოსრო II-ის დროს მოხდა.

თავისთავად, ეს არ უნდა გამორიცხავდეს იმას, რომ სასანიანებს მართლაც ჰქონოდათ განზრახული რაიმე სახის სამხედრო ფლოტი აეგოთ პეტრას ციხე-სიმაგრეში გამაგრების შემდეგ. თუმცა არანაკლებ შესაძლებელია, რომ იუსტინიანე[67] უფრო შეშინებული იყო სპარსელების მცდელობებით შავ ზღვაში კონკურენტუნარიანი სავაჭრო ფლოტი გამოეყვანათ.

ბიზანტიელებს ერთგვარი ეკონომიკური მონოპოლია ჰქონდათ დაწესებული აღმოსავლეთ შავი ზღვისპირეთში. ბიზანტიელები სპეციფიკურ კომერციულ პოლი-

---

67 აგათიაც ახსენებს ხოსროს განზრახვას შავ ზღვაზე სამხედრო ფლოტი აშენებისა. იუსტინიანეს ეშინოდა, რომ ლაზიკის დაუფლების შემდეგ სპარსელებს არანაირი შეზღუდვა არ ექნებოდათ, რომ აღმოსავლეთ რომის იმპერიის შიდა რეგიონებში შეეღწიათ. Agathias. The Histories. Trans. J. D. Frendo. Berlin-New York. 1975. II. 18. 7-8, გვ. 52.

ტიკას ატარებდნენ ლაზიკის მიმართ, რაც ლაზების უკმაყოფილებას იწვევდა. ეს წუხილი კარგად არის ასახული ხოსროსთან მისული ლაზი ელჩობის სიტყვაში, როდესაც ბიზანტიელების მიერ ლაზი მეფის დაკნინების ამბის მოყოლის შემდეგ ლაზები შაჰინშაჰს ატყობინებდნენ[68]:

„იმ აზრით, რომ უფრო სწრაფად მოეხდინათ ჩვენი ქონების მითვისება, აი, მეფევ, რანაირ დასკვნამდე მივიდნენ: რაც კი საჭირო საგნებიდან მათთვის ზედმეტი აღმოჩნდება, მის ყიდვას აიძულებენ ლაზებს, მათი ნების წინააღმდეგ; ხოლო, რაც მათთვის საჭირო საგნებიდან ლაზიკას შეუძლია მისცეს, ისინი ფიქრობდნენ, რასაკვირველია, მათ შესყიდვას ჩვენგან მხოლოდ სიტყვით, რადგან ფასი თითოეულ შემთხვევაში წესდება მმართველთა აზრისდა მიხედვით. ამნაირად, საჭირო საგნებთან ერთად ისინი გვართმევენ მთელ ოქროსაც, და უწოდებენ ამას ვაჭრობის კეთილშობილ სახელს, საქმით კი ისინი გვმძლავრობენ, რაც შეიძლება უფრო მეტად. ჩვენ გვიყენია მთავარი მეწვრილმანე, რომელიც ჩვენს სიღარიბეს, ძალაუფლების წყალობით, მოგების საშუალებად ხდის."

ბიზანტიის ეს პოლიტიკა, როგორც ამას ს. ყაუხჩიშვილი მართებულად აღნიშნავს, არ შეიძლება მხოლოდ კონსტანტინოპოლიდან გამოგზავნილ არასანდო სტრატეგოსებს[69] დაბრალდეს. ჩვენ აქ საქმე უფრო ფართომას-

68 Procopius. BP. II. 15.

69 პროკოპი, ისევე როგორც იუსტინიანეს ეპოქის აღმწერი სხვა მემატიანეები, ახსენებს სტრატეგოსს სახელად პეტრეს,

შტაბიან ფენომენთან გვაქვს, რომელიც გავრცელებული იყო იუსტინიანეს დროინდელ ბიზანტიაში. მონოპოლიის დაწესება, როგორც წესი, ხორციელდებოდა იმპერიისთვის მნიშვნელოვან პროდუქციაზე და იმპერიის სტრატეგიულად მნიშვნელოვან პორტებში. ლაზიკის სანაპირო სწორედ ასეთ რეგიონს წარმოადგენდა. გამოთქმულია ვარაუდი, რომ მონოპოლია გადაეცემოდა სპეციალურ სავაჭრო კორპორაციებს, რომელნიც მოგების მომატების მიზნით საგრძნობლად უმატებდნენ ფასებს. შესაძლებელია, რომ მსგავს ორგანიზაციას გადაეცა სავაჭრო მონოპოლია ლაზიკაში[70].

იუსტინიანეს მთელი მმართველობა დახასიათებული იყო უმკაცრესი პოლიტიკით, რომელიც მიმართული იყო იმპერიის საზღვრებს გასწვრივ გადასახადების მაქსიმალური აკრეფით[71], ბრძოლით ადმინისტრაციის ეფექტურობის ასამაღლებლად და ა. შ. უნდა ვივარაუდოთ, რომ ლაზიკაში სასანური ირანისთვის გაწეული მრავალათწლიანი წინააღმდეგობის ერთ-ერთი მიზეზი ბიზანტიისთვის ეკონომიკური სარგებლიანობის შენარჩუნების სურვილი იყო.

რომელმაც განსაკუთრებული ზიზღი დაიმსახურა. პროკოპი წერს, რომ პეტრე ვერცხლისმოყვარეობაში ჩავარდა - როგორც არც ერთი სხვა - და მეტად უდიერად ეპყრობოდა ყველას. ამის შემდეგ იუსტინიანემ პეტრეს ნაცვლად სხვა ხალხი გააგზავნა ლაზიკაში. მათ შორის პროკოპის გაკიცხვას იოანე ციბე იმსახურებს. ისტორიკოსი აღნიშნავს, რომ იოანემ შემოიღო მონოპოლია ლაზებისთვის საჭირო პროდუქციაზე და ფასებს აწესებდა ისე, როგორც მას მოესურვებოდა. გეორგიკა. ტ. II. თბ. 1965, გვ. 78-80.

70 Т. Н. Берадзе. Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии. Тбилиси. 1989, გვ. 68.

71 პროპოკოპი კესარიელის და იოანე ლიდიელის ნაშრომებიდან ნათელი ხდება, რომ მმართველი კლასის ერთ-ერთი ფენა იმპერატორს აკრიტიკებდა სენატორების და მსხვილი მიწათმფლობელების წინააღმდეგ გადადგმული ნაბიჯების გამო. იხ. P. Sarris. Economy and Society in the Age of Justinian. Cambridge. 2006, გვ. 3-7.

ლაზიკა და ევრაზიის სტეპები

საბაბი ლაზიკაში კონფლიქტის წამოსაწყებად 520-იან წლებში, კავადის მმართველობაში შეიძლება მეფე წათეს კონსტანტინოპოლში გამგზავრება და გაქრისტიანება ყოფილიყო.[72] თუმცა მომდევნო ათწლეულებში ლაზიკისთვის ბრძოლა სამხრეთ კავკასიისთვის უჩვეულოდ დიდ სამხედრო მასშტაბებს იძენს. წინა თავში ჩვენ აღვწერეთ, რომ ტრადიციულ სამხედრო-სტრატეგიულ მიზეზებთან ერთად, სასანური ირანი და ბიზანტია ლაზიკის ეკონომიკური პოტენციალით და მის ტერიტორიაზე გამავალი სახმელეთო და სავაჭრო გზების დასაუფლებლად იბრძოდნენ. წყაროებიდან ჩანს, რომ ლაზიკისა და სვანეთის სტრატეგიული მნიშვნელობა VI საუკუნის მეორე ნახევარში მატულობს, რადგან რეგიონი მცირე ხნით ბიზანტიასა და თურქებს/სოგდიელებს შორის, ანუ პოტენციური ტრანსკონტინენტური სავაჭრო დერეფნის დამაკავშირებელ პუნქტად იქცა.

იუსტინიანეს მიერ ინდოეთამდე საზღვაო გზის აღდგენის წარუმატებლობამ და სპარსეთზე სახმელეთო სავაჭრო გზის არასტაბილურობამ კონსტანტინოპოლის დიპლომატიაში დღის წესრიგში ცენტრალურ აზიასა და ჩინეთამდე მიმავალი ახალი დროებითი (ალტერნატიული) სავაჭრო გზების მოძიების საკითხი დააყენა.

ჩინეთიდან შემოსული პროდუქტებიდან ყველაზე ღირებული აბრეშუმი იყო, რომელსაც ფართოდ მოიხმარდნენ ბიზანტიის საიმპერატორო კარზე და, ზოგადად, მოსახლეობის შეძლებულ ფენაში[73].

---

72 A. A. Vasiliev. Justin the First. An Intoduction to the Epoch of Justinian the Great. Harvard. 1950, გვ. 260-261.

73 არის ვარაუდი, რომ აბრეშუმით ასეთი დაინტერესება

აზიაში აბრეშუმით ვაჭრობაში მონწინავე პოზიციებს სოგდიელები იკავებდნენ. ეს ის ხალხია, რომელიც სოგდიანაში (თანამედროვე უზბეკეთ-ტაჯიკეთის ტერიტორია) ცხოვრობდა[74] და თავისი ისტორიის განმავლობაში არ გამოირჩეოდა სამხედრო ძალის ყოლით. მეტიც, ჩინური თუ ბერძნული წყაროებიდან ჩანს, რომ სოგდიური საზოგადოება VI საუკუნეში შედგებოდა მძლავრი ვაჭართა და დიდებულთა ფენებისგან. სოგდიელების მეფე ნომინალური ფიგურა იყო: ქვეყანაში არ არსებობდა მამიდან შვილზე ტახტის გადაცემის პრაქტიკა და, დიდი ალბათობით, მეფე არჩევითი ფიგურა იყო. სოგდიელები ბევრ ქალაქში ცხოვრობდნენ და, ძირითადად, სავაჭრო აქტივობით იყვნენ დაკავებულები. ამის საშუალებას მათ გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა აძლევდა, როგორც დამაკავშირებელი ხიდი დასავლეთ ჩინეთს, სასანურ ირანსა და ინდოეთს შორის. შესაბამისად, როგორც ეს ქვემოთ იქნება ნაჩვენები, სოგდიელი ვაჭრები რეალურ კონკურენციას უწევდნენ სპარსელ ვაჭრებს, რომელთაც ასევე სურდათ აბრეშუმზე ვაჭრობის მონოპოლიის ხელში ჩაგდება.

ერთდროულად სამხედრო ძალის არქონის და ეკონომიკური სიძლიერის გამო, ევრაზიის სტეპებში აღმოცენებული მომთაბარე იმპერიები ყოველთვის ცდილობდნენ სოგდიელების დამორჩილებას და, როგორც ეს წყაროებიდან ჩანს, მათი თავის მმართველ კლასში შერწყმას ტრანსკონტინენტური ვაჭრობიდან ფინანსური მოგების მისაღებად. მაგალითად, 350 წლისთვის სოგდიანა ხიონიტებმა (დიდი ალბათობით ჰუნებმა) დაიპყრეს, შემდეგ

იუსტინესა და, განსაკუთრებით, იუსტინიანეს დროს შეიძლება მიანიშნებდეს ბიზანტიის საიმპერატორო კარის წევრების პირად ეკონომიკურ ინტერესებზე.

74 ვ. გოილაძე. აბრეშუმის სავაჭრო გზა და საქართველო. თბ. 1997, გვ. 28-36.

კიდარიტებმა, ხოლო 509 წელს კი ჰეფტალიტებმა. ამ უკანასკნელების მმართველობა სოგდიანაზე 560 წლამდე გაგრძელდა, როდესაც ისინი ახალმა ძალამ, თურქებმა, სასანიანებთან ერთობლივი სამხედრო მოქმედებების შედეგად, დაამარცხეს[75].

სოგდიელების კომერციული ნიჭი მათ ყველა ამ მომთაბარე იმპერიის მმართველი კლასის ინტეგრირებულ ნაწილად ხდიდა. აქედან გამორჩეულია სოგდიელების როლი თურქების იმპერიაში, რომელიც, დიდი ალბათობით, VI საუკუნის შუა ხანებში გადაჭიმული იყო სოგდიანადან ჩრდილოეთ კავკასიამდე. სოგდიელი ვაჭრები ხშირად დიპლომატების როლსაც ასრულებდნენ იქნებოდა ეს ჩინეთში თუ ბიზანტიაში წარგზავნილ ელჩობებში. წყაროებიდან ჩანს ისიც, რომ სოგდიელების სავაჭრო ფენას მნიშვნელოვანი გავლენა უნდა ჰქონოდა თურქების საგარეო პოლიტიკურ სვლებზე სასანურ ირანთან და ბიზანტიასთან.

ეს გეოპოლიტიკური მნიშვნელობის მოვლენები (სოგდილების აღზევება, შემდეგ კი თურქების გამოჩენა) კონსტანტინოპოლიდან და ლაზიკიდან საკმაოდ შორს ხდებოდა, თუმცა VI საუკუნეში პირდაპირი გავლენა იქონია ბიზანტიის საგარეო პოლიტიკაზე როგორც სტეპებში მცხოვრებ ნომადებთან, ასევე სამხრეთ კავკასიაში წარმოებულ სამხედრო-ეკონომიკურ პოლიტიკაზე.

სტეპურ ზონაში მსხვილი პოლიტიკური გაერთიანების შექმნა ტრადიციულად ბიზანტიის და სასანური ირანის ინტერესების წინააღმდეგ მიდიოდა. მაგრამ ეპოქაში, როდესაც სასანური ირანი აკონტროლებდა სახმელეთო სავაჭრო გზებს ბიზანტიიდან ცენტრალურ აზიამდე/ჩინეთამდე/ინდოეთამდე, კონსტანტინოპოლში გამოსავლათ

75 É. de la Vaissière. Sogdian Traders. A History. Leiden. 2005, გვ. 197-209.

ესახებოდათ ახლად შექმნილ თურქების იმპერიასთან კონტაქტის დამყარება. საფიქრებელია, რომ ბიზანტიელებისგან მსგავსი დიპლომატიური მცდელობები მანამდე უნდა განხორციელებულიყო, სანამ სოგდიელი ვაჭრები და მათი თურქი უფროსები ამას გადაწყვეტდნენ.

სოგდიელ ვაჭრებს თურქებთან ჩინეთისგან ხარკის სახით შეგროვებული აბრეშუმის გაყიდვა სურდათ. ბუნებრივია, რომ პირველი მცდელობა იყო აბრეშუმი მეზობელ სპარსეთში გაეყიდათ (ამისთვის ორი დიპლომატიური მისია გაიგზავნა), თუმცა ხოსროს პროტექციონისტულმა მიდგომამ, კერძოდ ირანში მაღალხარისხიანი ჩინური აბრეშუმის არშეშვებამ[76], თურქებს ამ წამოწყებაზე ხელი ააღებინა.

დღის წესრიგში დადგა აბრეშუმის ბიზანტიაში გაგზავნა. თუ გავითვალიწინებთ როგორი რეაქცია ჰქონდა ხოსროს ქვეყანაში სოგდიელი ვაჭრების შემოშვებაზე, მარტივი სავარაუდებელია, რომ ბიზანტიასთან პირდაპირი მჭიდრო ეკონომიკური ურთიერთობის დამყარება ირანის გვერდის ავლით, ჩრდილოეთის გზით, სტეპებზე უნდა მომხდარიყო.

მართლაც მენანდრე პროტიქტორი, ამ პერიოდისთვის ჩვენი ძირითადი წყარო, ახსენებს რამდენიმე ელჩობას თურქებსა და ბიზანტიელებს შორის, რომელიც ლაზიკის ტერიტორიის გავლით განხორციელდა[77]. საფიქრებელია, რომ ეს ელჩობები, რომელთაც ეთნიკურად სოგდიელები ხელმძღვანელობდნენ, ზვერავდნენ იმ პოტენციურ სავაჭრო გზას, რომლის გამოყენებაც შესაძლე-

76 როგორც ჩანს, ირანში აბრეშუმის წარმოების თავისი ტრადიცია იყო. მაგალითად, არაბი ისტორიკოსის მასუდის მიხედვით, ირანში აბრეშუმის წარმოება შაპურ II-ის დროს დაიწყო.

77 Menander Protector. The History of Menander the Guardsman. ed. and trans. R. C. Blockley. Liverpool. 1985. Fragment 10,1, 10,5-11, გვ. 111-113, 127.

ბელი იქნებოდა, თუ ბიზანტიელები დათანხმდებოდნენ თურქ-სოგდიელთა ეკონომიკურ შემოთავაზებებს. სავაჭრო ურთიერთობებზე საუბარი შეფუთული იყო სამხედრო ალიანსის შეკვრის თაობაზე გამართული საუბრებით.

თამამად შეიძლება ითქვას, რომ სასანიანებს ბიზანტიურ-თურქული/სოგდიური მჭიდრო ურთიერთობების დამყარების ეშინოდათ, რომ ამ პოლიტიკური ალიანსის გამო ირანს ერთდროულად ორ ფრონტზე მოუწევდა ომი. თუმცა ამ ალიანსის წმინდა სამხედრო-პოლიტიკური ასპექტის გარდა, სპარსელები ასევე უნდა ყოფილიყვნენ დაინტერესებულები იმაში, რომ ბიზანტიელები ისევ ყოფილიყვნენ მათზე დამოკიდებულები[78] ძვირფასი აბრეშუმისა და სხვა საქონლის მიღებაში.

სვანეთის[79] მნიშვნელობა ზუსტად ამით უნდა განისაზღვროს[80]. ამ რეგიონზე გადიოდა ცენტრალურ აზიამდე დროებითი (ალტერნატიული) სავაჭრო გზა. მკვლევრები სკეპტიკურად უყურებენ კავკასიონის გასწვრივ ვაჭრობის შესაძლებლობას დიდი გეოგრაფიული ბარიერების არსებობის გამო. მეორე არგუმენტია მკაცრი კლიმატი, რომელიც თავისუფლად მოგზაურობის საშუალებას არ იძლეოდა. ასევე მნიშვნელოვანია, რომ ხშირად კავკასიონის ჩრდილოეთით მომთაბარე ტომების გამო არ იყო

---

78 გეორგიკა. ტ. III. თბ. 1936, გვ. 206.

79 კონტანტინოპოლმა სასანიანებთან მოლაპარაკებებში თავისი მაინც გაიტანა და VI საუკუნის ბოლოს სვანეთზე კონტროლი დაიბრუნა. თუმცა სპარსელები არ ურიგებოდნენ ამ დამარცხებას და 589 წელს ბაჰრამ ჩობინის მიერ თურქებზე გამარჯვების შემდეგ, როგორც ამას თეოფილაქტე და თეოფანე ჟამთააღმწერელი იუწყება, სასანიანები ისევ შეიჭრნენ სვანეთში. იხ. გეორგიკა. IV. ნ. I, გვ. 21-23, 88-89.

80 სვანეთის მნიშვნელობას ასაბუთებს ისიც, რომ ბიზანტიელების დიპლომატიური მისიებიდან დაჟინებითი თხოვნები იყო, რომ მომხდარიყო სვანეთის მათთვის გადაცემა.

სტაბილური პოლიტიკური ვითარება, რომელიც სავაჭრო გზების უსაფრთხოებას უზრუნველყოფდა.

ეს არგუმენტები არ არის მოკლებული დამაჯერებლობას, თუმცა ამ შემთხვევაში ჩვენ ვსაუბრობთ არა პერმანენტული სავაჭრო გზის არსებობაზე, არამედ სპარსელების სავაჭრო პროტექციონიზმის გამო ბიზანტიელების და თურქ-სოგდიელების მიერ კავკასიონზე დროებითი მარშრუტის ამუშავებაზე.

ამასთან ერთად, პოლიტიკური ვითარება ჩრდილოეთ კავკასიაში VI საუკუნის მეორე ნახევარში ბევრად უფრო გამოსადეგარი იყო დროებითი ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების არსებობისთვის. თურქებმა ევრაზიის სტეპებში შეძლეს შეექმნათ იმპერია, რომელიც გადაჭიმული იყო ცენტრალური აზიიდან ჩრდილოეთი კავკასიამდე. შესაბამისად, თურქებთან ურთიერთობის მოგვარებით, კონსტანტინოპოლს ეხსნებოდა სავაჭრო დერეფანი ცენტრალური აზიიდან აბრეშუმის და სხვა საჭირო საქონლის მისაღებად. ერთადერთი რეალური წინააღმდეგობა კავკასიონის ქედი იყო, თუმცა ესეც არ წარმოადგენდა გადაულახავ დაბრკოლებას. სოგდილი ვაჭრებისთვის მთიანი რეგიონების გავლა უცხო არ იყო. ცენტრალური აზიის ქალაქებიდან ირანში და ინდოეთის ჩრდილოეთში მოსახვედრად, სოგდიელებს უწევდათ დიდი მთიანი რეგიონების გავლა, რაც მათ მოქმედებებს ხელს არ უშლიდა.

გადაჭრით იმის თქმა, რომ კავკასიონზე არ შეიძლება გასულიყო რამე სახის სავაჭრო (მითუმეტეს ჩვენს შემთხვევაში დროებითი) გზა, გადაჭარბებულად მიგვაჩნია. მეტიც, არქეოლოგიურად, რუსეთ-საქართველოს საზღვარზე აღმოჩენილი აბრეშუმისა და ბევრი სხვა ნივთის არქეფაქტები[81], აძლიერებს მოსაზრებას, რომ ლაზიკა/

81 И. И. Елкина. А. С. Пахунов. У. Ю. Кочкаров. А. Е. Гринько. Е. Г. Дэвлет. «Шерстяные изделия из могильников мощевая и

სვანეთი და, ზოგადად, დასავლეთ საქართველო VI საუკუნის მეორე ნახევარში აქტიურად გამოიყენებოდა ტრანზიტულ ტერიტორიად სოგდიანასთან დასაკავშირებლად.

ის, რომ კავკასიონზე გამავალი გზა ბიზანტიელების მიერ აქტიურად უნდა გამოყენებულიყო სავაჭრო კონტაქტების ამუშავებისთვის და რომ სასანიანები არ იშურებდნენ სამხედრო და ფინანსურ რესურსებს ამ გზის ჩასაკეტად, კარგად აისახება ბიზანტიელი ელჩის ზემარქეს მიერ თურქთა სახელმწიფოდან ბიზანტიაში მოგზაურობისას. მენანდრესთან ვკითხულობთ, რომ ბევრი ტბილისა, ტყისა და ჭაობიანი რეგიონის გავლის შემდეგ ზემარქე დანარჩენ ბიზანტიელებთან ერთად[82]:

> „...დიდის შიშით მოვიდნენ ალანიაში: განსკუთრებით ეშინოდათ მათ ორომუსხთა ტომისა.
>
> ალანიაში რომ მოვიდნენ, მათ (რომაელებს – ზემარქეს და მთელ ელჩობას) უნდოდათ, მათთან მყოფ თურქებთან ერთად, ალანიის წინამძღოლ საროდისთან მისვლა; საროდიმ ზემარქე და მისი მხლებლები კეთილგანწყობილად მიიღო, ხოლო თურქთა ელჩების შესახებ თქვა, რომ მათ არ შეუშვებდა თვისთან, თუ ისინი იარაღს არ აიყრიდნენ, ასე რომ მათ დავა ჰქონდათ ამის შესახებ სამი დღის განმავლობაში, და ზემარქე შუაკაცად იყო მოდავეთა შორის. ბოლოს, თურქებმა აიყარეს იარაღი, როგორც ეს სა-

---

подорванная балки (VIII–X вв.): качество сырья и технология изготовления». Проблемы истории, филологии, культуры. 4. М. 2017, გვ. 223–232.

82 გეორგიკა. ტ. III. თბ. 1936, გვ. 236-237.

როდის უნდოდა, და წარსდგნენ მასთან. საროდიმ ურჩია ზემარქესა და მის კაცებს არ წასულიყვნენ მისიმიანთა ქვეყანაზე მიმავალი გზით, რადგან სვანეთის მახლობლად სპარსელები არიან ჩასაფრებულებიო. შინ დაბრუნება უმჯობესია ეგრეთწოდებული დარინის გზითო. ეს რომ გაიგო ზემარქემ, მისიმიანთა ქვეყანაზე გაგზავნა ათი მებარგე, აბრეშუმით დატვირთული, რომელთაც შეცდომაში უნდა შეეყვანათ სპარსელები, თითქოს აბრეშუმი წინასწარ იყო გამოგზავნილი, და ისინი დაწინაურდნენ; აქიდან სპარსელებს უნდა ეფიქრათ, რომ მეორე დღეს ზემარქეც მოვიდოდა. მებარგენი წავიდნენ, ხოლო ზემარქე დარინის გზით მივიდა აფსილიაში: მისიმიანთა გზა მან უარჰყო, დასტოვა ის მარცხნივ: ამ გზით საფიქრებელი იყო, რომ თავს დასხმოდენ სპარსელები...“

ამ ამონარიდიდან შეგვიძლია დავინახოთ, რომ ელჩები გარდა მოლაპარაკებების ჩატარებისა, ასევე ზვერავენ მიმოსვლის მარშრუტს. საფიქრებელია, რომ ორივე იმპერია დიპლომატიურ ნაბიჯებს დგამდა ჩრდილოეთ კავკასიაში უპირატესობის მისაღწევად. მანენადრე წერს, რომ ალანებმა იცოდნენ სპარსელების შესახებ. შეგვიძლია ისიც ვივარაუდოთ, რომ სპარსელები მინიმუმ დიპლომატიურად აქტიურად იყვნენ ჩართულები კავკასიონის ქედის ჩრდილოეთით სოგდიელი ელჩებისთვის ხელის შეშლაში. ალანების მეთაურის მიერ სპარსელების ხსენება ამაზე უნდა მეტყველებდეს. სპარსელების ჩასაფრება ასევე მიუთითებდა ბიზანტიელებსა და თურქ-სოგდიელებს შორის არსებული კონტაქტების მნიშვნელობაზე და იმაზე

თუ რამდენად საზიანო იქნებოდა ეს სპარსელებისთვის ეკონომიკურ-პოლიტიკური კუთხით.

როგორც ზემოთ ითქვა, გვიან ანტიკურ ხანაში სავაჭრო გზების ფუნქციონირება დიდწილად დამოკიდებული იყო რეგიონში არსებულ პოლიტიკურ ვითარებაზე. ჩვენ ისიც ვთქვით, რომ ბიზანტია-თურქ/სოგდიელთა შორის კავკასიის გზით პირდაპირი სავაჭრო ურთიერთობების დამყარებისთვის გადადგმული ნაბიჯები მიზანმიმართული მცდელობა იყო ალტერნატიული/სათადარიგო გზის ასამუშავებლად.

ურთიერთობები თურქებსა და ბიზანტიელებს შორის გაუარესდა მას შემდეგ რაც, თურქების თქმით, ბიზანტიელები ორმხრივი ხელშეკრულების მიხედვით, მათზე დაკისრებულ ვალდებულებებს არ ასრულებდნენ. ეს ვალდებულება იყო წმინდა სამხედრო მიმართულების: საერთო საომარი მოქმედებების გამართვა სასანური ირანის წინააღმდეგ.

როდესაც ბიზანტიის იმპერატორ ტიბერიუს II-ის (578-582 წწ.) მმართველობის ჟამს თურქებთან ელჩი ვალენტინე მივიდა, მას, მენანდრე პროტიქტორის მიხედვით, თურქთა მეთაურმა ტურქსანთესმა მიმართა[83]:

> „რატომ მიგყავთ თქვენ, რომაელნო, ჩემი ელჩები ბიზანტიონისაკენ მიმავალნი, კავკასიაზე და მეუბნებით, რომ არ არსებობს სხვა გზა, რომლითაც მათ მგზავრობა შეეძლოთ – ამას თქვენ იმიტომ სჩადიხართ, რომ მე, ძნელ გასავლების გამო, თავს არ დავესხა რომაელთა მიწაწყალს, მე კი ზედმიწევნით ვიცი, თუ სად არის მდინარე დანაპრი, სად ერთვის მას ისტრი და სად არის

83 გეორგიკა. ტ. III. თბ. 1936, გვ. 242.

ჰებრი, და თუ საიდან შეესივნენ რომაელთა
მიწაწყალს ვარხონიტები, ჩვენი მონები."

როგორც ჩანს, თურქ/სოგდიურ-ბიზანტიური ურთიერთობებმა მეტი განვითარება ვერ ჰპოვა. ამას უნდა დაემატოს თურქული იმპერიის დაშლაც, რაც ხელს შეუშლიდა სტეპურ ზონაში აქტიურ სავაჭრო მიმოსვლას შავი ზღვისპირეთსა და ცენტრალურ აზიას შორის. თუმცა აქ დასაზუსტებელია ერთი რამ: ცენტრალური აზიიდან კავკასიონამდე ეკონომიკური კონტაქტების შეჩერება ხანმოკლე აღმოჩნდა, რაც დასტურდება VII-VIII საუკუნეებში აღმოჩენილი უამრავი არქეოლოგიური მასალით. მეტიც, როგორც ამ ნაშრომის მომდევნო თავებში იქნება ნაჩვენები, აღნიშნულ პერიოდში სავაჭრო ურთიერთობები შავი ზღვისპირეთსა და ცენტრალურ აზიას შორის უფრო მასშტაბურ ხასიათს ატარებდა, ვიდრე ეს VI საუკუნეში იყო.

ძირითადი დასკვნები

სასანური ირანის გეოგრაფია, ეკონომიკურად ღარიბი ირანის ზეგანი გარშემორტყმული მდიდარი ტერიტორიული სარტყლით და ამ ტერიტორიებზე გავლენის შენარჩუნების პერმანენტული საჭიროებით, იძულებულს ხდიდა იმპერიას დიდი და ძლიერი სამხედრო პოტენციალი ჰქონოდა. მიუხედავად გეოგრაფიის მიერ შექმნილი ბევრი ნაკლისა, ამ ნაშრომში ასევე ნაჩვენები იყო (დასავლეთში მრავალი მკვლევრის მოსაზრების საწინააღმდეგოთ) როგორ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან პოზიციას იკავებდა სასანური ირანი გვიან ანტიკურ ხანაში: როგორ აკავშირებდა ის მსოფლიოს მთავარ სავაჭრო ცენტრებს

– ინდოეთს, ცენტრალურ აზიას და აღმოსავლეთ ჩინეთს – ბიზანტიასთან. სპარსეთის მდიდარ ტერიტორიულ სარტყელზე გამავალი სავაჭრო გზების გაკონტროლება სასანიანი შაჰების საგარეო პოლიტიკურ მიზნად გადაიქცა. სასანიანები ამას დიპლომატიური თუ სამხედრო ხერხებით აღწევდნენ.

სასანიანები ომებს აწარმოებდნენ სამხრეთი ზღვების სანაპიროების ხელში ჩასაგდებად და, როგორც დავინახეთ, მათ ეს წარმატებით განახორციელეს VI საუკუნის მეორე ნახევარში. პარალელურად ბრძოლა მიმდინარეობდა შავი ზღვის სანაპიროებზე გასასვლელად. იყო თუ არა ეს ხოსრო ანუშირვანის ე. წ. „დიდი სტრატეგიის" ნაწილი, ამაზე ჩვენ წერილობით წყაროებში სათანადო რაოდენობის ინფორმაცია არ გაგვაჩნია. მაგრამ თამამად შეიძლება ითქვას, რომ დასავლეთ საქართველოსთვის ბრძოლა გამოწვეული იყო იმპერიის გეოგრაფიით, ეკონომიკური დერეფნების დაკავების საჭიროებით და ბიზანტიისთვის თურქ-სოგდიელებთან პოლიტიკურ-სავაჭრო ურთიერთობების დამყარების ხელის შეშლით.

ნაშრომის ერთ-ერთი დასკვნა ასევე იყო ის, რომ გვიან ანტიკურ პერიოდში სამხრეთ კავკასიაზე სავაჭრო მცირე და საშუალო მასშტაბის გზების მთელი ქსელი გადიოდა, რომელიც რეგიონს ბიზანტიასთან და ირანთან აკავშირებდა. გადიოდა თუ არა დიდი სავაჭრო გზები საქართველოზე გვიან ანტიკურ ხანაში? ვფიქრობთ, ასე კითხვის დასმა არ ასახავს იმ რეალობას, რომელიც იყო იმ დროს მახლობელ აღმოსავლეთში. როგორც დავინახეთ, ირანზე და ბიზანტიაზე გამავალი დიდი სავაჭრო გზების მარშრუტები ცვალებადი იყო. საქმე იმაშია, რომ სავაჭრო გზების გამოყენების ინტენსივობა, დიდწილად, დამოკიდებული იყო როგორი პოლიტიკური ვითარება სუფევდა იმ დროს მახლობელ აღმოსავლეთში: ბიზანტიურ-სპარ-

სული ომები; მშვიდობა (მაგალითად, როგორც ეს V საუკუნეში იყო), ეკონომიკური კრიზისი და ა. შ.

შესაბამისად, ცალსახად იმის უარყოფა, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზები არ გადიოდა, არ უნდა შეესაბამებოდეს სიმართლეს. ახ. წ. პირველ საუკუნეებში წერილობით წყაროებში შემონახული ცნობების გარდა, ამ ნაშრომში განხილული ლაზიკის ისტორიის მნიშვნელოვანი პერიოდი – VI საუკუნე – კარგ მაგალითს გვაძლევს იმისა, თუ როგორი ცვალებადი იყო სავაჭრო გზები გვიან ანტიკურ ხანაში. ჩვენ წყაროებიდან ვხედავთ პირდაპირ მცდელობებს თურქ-სოგდილების და ბიზანტიელების მიერ ევრაზიის სტეპების და კავკასიონის გავლით ალტერნატიული/სათადარიგო სავაჭრო დერეფანი აემუშავებინათ.

ამრიგად, აქაც კავკასიონის როგორც გადაულახავი ბარიერის წარმოდგენა ხშირ შემთხვევაში გადაჭარბებულია. არქეოლოგიური მონაცემები მოწმობს, რომ მიმოსვლა მთების გასწვრივ ხდებოდა, რაც მეტყველებს ერთ რამეზე: აღნიშნული გზა ალტერნატიულ (დამატებით) მარშრუტს წარმოადგენდა, რომლის გამოყენების ინტენსივობა მახლობელ აღმოსავლეთში გაუარესეუბულ ეკონომიკურ/პოლიტიკურ ვითარებაზე იყო დამოკიდებული.

ქართული და უცხოური ისტორიოგრაფია ლაზიკისა და სვანეთის გარშემო არსებული კონფლიქტის აღწერისას ყურადღებას თითქმის არ უთმობს სასანური ირანის ეკონომიკურ და სამხედრო ინტერესებს. ზევით ნაჩვენები იყო, რომ ორივე იმპერიის ეკონომიკური ინტერესები მნიშვნელოვანი იყო სამხრეთ კავკასიის რეგიონში თავისი პოლიტიკის დაგეგმვასა და წარმოებაში. სამხრეთ კავკასიაში სასანიანების ქმედებები თითქმის შეესაბამება სპარსელების მიერ სხვა ზღვებზე და სავაჭრო დერეფნებზე კონტროლის დასამყარებლად გადადგმული ნაბიჯების

სერიას.

ის ფაქტი, რომ ვაჭრობის მნიშვნელობა იშვიათად ფიგურირებს გვიან ანტიკურ წყაროებში, არ ნიშნავს, რომ ორ იმპერიას შორის არსებულ ურთიერთობებში ეს პარამეტრი მნიშვნელოვანი არ იყო. ისტოკიროსები სულ უფრო მეტად თანხმდებიან იმაში, რომ ამ ეპოქის ბერძენ-რომაელი ისტორიკოსები უბრალოდ ნაკლებად იყვნენ დაინტერესებულები სავაჭრო საკითხებით.

მაგრამ ეს ხელს არ გვიშლის გამოვიკვლიოთ სასანური ირანისა და ბიზანტიის კომერციული ინტერესები მახლობელ აღმოსავლეთში. აქაც, ამ ნაშრომში შევეცადეთ სასანური ირანი დაგვეხატა, როგორც გამაერთიანებელი ხიდი რამდენიმე დიდი ეკონომიკურ ბაზარს შორის: ბიზანტია, ინდოეთი, ცენტრალური აზია-ჩინეთის დასავლეთი. ევროცენტრისტული კონცეპციებისგან თავის დაღწევით ნათელი ხდება, რომ სასანური ირანი იყო ქვეყანა, რომლის ტერიტორიაზე გადიოდა მსხვილი ტრანსკონტინენტური ვაჭრობა. ამ ეკონომიკური ჰეგემონობის მისაღწევად და შესანარჩუნებლად, სასანიანი შაჰინშაჰების ოთხ საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში თითქმის უწყვეტ კონფრონტაციაში უნდა ყოფილიყვნენ როგორც ევრაზიის სტეპებში მცხოვრებ მომთაბარეებთან, ასევე რომაელებთან/ბიზანტიელებთან.

შესაბამისად, მიგვაჩნია, რომ გვიან ანტიკური პერიოდის კვლევაში სავაჭრო საკითხების წინ წამოწევა უფრო თამამად უნდა ხდებოდეს. ეს, თავისთავად, აღნიშნული პერიოდის საქართველოს ისტორიის შესწავლას შეუწყობს ხელს. ტრადიციცული სამხედრო, პოლიტიკური და რელიგიური ინტერესების გარდა, რომელშიც ხშირად ბიზანტიურ-სასანური ურთიერთობები განიხილება, უნდა დაემატოს რეგიონში იმპერიების ეკონომიკური ინტერესები. ამას შეუძლია მიგვიყვანოს ახალ, საინტერესო და-

სკვნებამდე, თუ რა ადგილს იკავებდა სამხრეთ კავკასია სპარსელებისა და ბიზანტიელების გეოპოლიტიკურ გაგებაში.

ასევე საინტერესო დასკვნების გამოტანა იქნება შესაძლებელი სამხრეთ კავკასიის როლზე ტრანსკონტინენტურ ვაჭრობაში, არა მხოლოდ გვიან ანტიკურ ხანაში, არამედ მოგვიანო პერიოდებშიც. როგორც დავინახეთ ამის არც თუ ისე წარუმატებელი მცდელობები განხორციელდა კიდევაც, ხოლო მცირე და საშუალო დონის მარშრუტებს ვაჭრები ისედაც მიყავდა იბერია-ლაზიკამდე და შემდეგ მცირე აზიის საპორტო ქალაქებამდე.

ნაწილი მეორე

ქართლი, ლაზიკა, საქართველო და ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები (VII-XIII სს.)

VII-X საუკუნეების საქართველოს ისტორიაში ორმა დიდმა საგარეო პოლიტიკურმა მოვლანამ ითამაშა მნიშვნელოვანი როლი: ისლამის მიმდევარი არაბების გამოჩენა და კავკასიონის ჩრდილოეთით არსებულ სივრცეში ხაზართა სახელმწიფოს ჩამოყალიბება.

ამ ორმა მოვლენამ მნიშვნელოვანი ცვლილებები შეიტანა არა მარტო მახლობელი აღმოსავლეთის, ცენტრალური აზიისა და ევრაზიის სტეპების პოლიტიკურ ისტორიაში, არამედ გავლენა იქონია სავაჭრო გზების კონფიგურაციაზე.

VII საუკუნის 40-50-იან წლებში სასანური სახელმწიფოს გაქრობამ მახლობელ აღმოსავლეთში პოლიტიკური ვაკუუმი შექმნა, რომელიც არაბებმა შეავსეს. არაბებთა ლაშქრობებმა დიდი გავლენა რეგიონის ეკონომიკურ აქტივობაზეც მოახდინა.

წინა თავში ჩვენ ვისაუბრეთ რა ძირითადი სავაჭრი გზები არსებობდა გვიან ანტიკურ სამყაროში და როგორ მნიშვნელოვან ადგილს იკავებდა სასანური ირანი რომს/

ბიზანტიას და ცენტრალურ აზიას/ინდოეთს/ჩინეთს შორის.

ამავდროულად, არც რომს/ბიზანტიას, არც სასანურ ირანს მსხვილი სავაჭრო, ე. წ. „აბრეშუმის გზები", სრულად არ გაუკონტროლებია და როგორც იყო ნაჩვენები, მათი საომარი მოქმედებების ერთ-ერთი მიზეზი სწორედ მახლობელ აღმოსავეთში სავაჭრო გზების გაკონტროლებისთვის ბრძოლა იყო. როგორც წესი, თითოეული სავაჭრო გზის საწყისი და ბოლო მონაკვეთი სხვადასხვა პოლიტიკური ძალის კონტროლს ექვემდებარებოდა.

არაბების მმართველობა მაღრიბიდან (ჩრდილოეთ-დასავლეთ აფრიკიდან) ცენტრალურ აზიამდე მეტნაკლებად ერთ ეკონომიკურ სივრცეს ქმნიდა. ბევრი მკვლევარი მიიჩნევს, რომ ასეთი ერთმანეთთან ეკონომიკურად და გეოგრაფიურლად განსხვავებული ტერიტორიების ერთიან არაბულ ეკონომიკურ სივრცედ წარმოსახვა გადაჭარბებულია. მართლაც, წარმოუდგენლად რთული უნდა ყოფილიყო VII-VIII საუკუნეებში ამხელა, სხვადასხვა კონტინენტზე გადაჭიმული, სივრცის ერთმანეთთან შეკავშირება.

თუმცა ერთგვარ სავაჭრო-ეკონომიკურ ერთიანობაზე საუბარი მაინც შეიძლება. არაბი და უცხოელი ვაჭრებისთვის ბევრად მარტივი იყო არაბთა მთელ სახელმწიფოში კომერციული მიზნებისთვის მოგზაურობა. ამას მოწმობს ის უამრავი ლიტერატურა, რომელიც შემონახულია არაბი მოგზაურების/ვაჭრების მიერ სხვადასხვა ქვეყნების თუ არაბული ხალიფატის პროვინციებში მოგზაურობისას.

ომაიანების მმართველობაში ჩრდილოეთ აფრიკიდან ჩინეთის საზღვრებამდე არსებული ტერიტორია ერთ პოლიტიკურ ძალას დაექვემდებარა. პირველად აქემენიანთა ეპოქიდან მოყოლებული ერთმა პოლიტიკურმა ძა-

ლამ მოიპოვა გრძელვადიანი პირდაპირი კონტროლი ცენტრალური აზიიდან და სპარსეთის ყურედან ხმელთაშუა ზღვამდე, ასევე ინდოეთის ოკეანეში და არაბეთის ნახევარკუნძულის გასწვრივ გამავალ სავაჭრო მარშრუტებზე[84].

სხვა სიტყვებით, არაბები (ამ შემთხვევაში ომაიანები) აკონტროლებდნენ სავაჭრო გზებს, რომლის ორ ბოლო წერტილში VII საუკუნემდე ტრადიციულად ორი განსხვავებული ძალა, მედიტერანული და აზიური იმპერია იყო[85]. ეს გზები ომაიანების დროს აკავშირებდა იმ დროს ყველაზე განვითარებულ ეკონომიკურ სივრცეს – ხმელთაშუა ზღვის გარშემო არსებულ ქვეყნებს – მოსახლეობის კუთხით ყველაზე მრავალრიცხოვან რეგიონთან – ჩინეთის[86] დასავლეთ ნაწილთან, ინდოეთთან, ცენტრალურ აზიასთან და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიის კუნძულებთან.

რადგან მახლობელ აღმოსავლეთში გამავალი მთავარი სახმელეთო სავაჭრო გზის საწყისი და ბოლო წერტილები ზღვასთან იყო დაკავშირებული, არაბების წინ ასევე მძაფრად დადგა ძლიერი საზღვაო ფლოტის ქონის საჭიროება. ზემოთ უკვე ვახსენეთ სასანიანების დროს სპარსეთის ყურედან ინდოეთამდე და უფრო შორს სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიისკენ მიმავალი საზღვაო სავაჭრო გზების არსებობა. არაბებმა გააგრძელეს ამ გზის

---

84 A. K. Bennisen. The Great Caliphs. Yale University Press. 2009, გვ. 141-150.

85 G. F. Hourani. Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times. New York. 1975, გვ. 51-61.

86 მახლობელ აღმოსავლეთსა და ჩინეთს შორის საზღვაო მიმოსვლა IX საუკუნიდან მკვეთრად შემცირდა, როდესაც აბასიანთა სახელმწიფომ დაიწყო ჩამოშლა, ხოლო ჩინეთში ტანგის დინასტია სულს ღაფავდა და 907 წელს საბოლოოდ შეწყვიტა თავისი არსებობა. É. de la Vaissière. Trans-Asian Trade or the Silk Road Deconstructed. Chapter for The Cambridge History of Capitalism. Vol. 1. "The Rise of Capitalism". 2012, გვ. 2-31.

აქტიურად გამოყენება[87] და ასევე ნაბიჯები გადადგეს სამხედრო საზღვაო ძალის შესაქმნელად. ეს კი მათ ესაჭიროებოდათ ხმელთაშუა ზღვის გასაკონტროლებლად ან მინიმუმ საკუთარი სავაჭრო საქმიანობის უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად (ბიზანიური საზღვაო ძალის გასანეიტრალებლად). ასე, მაგალითად, 655 წელს ლიკიის სანაპიროებთან, დჰატ ალ-სავარისთან გამართულ ბრძოლაში, არაბებმა ბიზანტიელებზე დიდი საზღვაო გამარჯვება მოიპოვეს. ეს ფაქტი მნიშვნელოვანია იმით, რომ არაბების მიერ გამოყენებული ფლოტი ალექსანდრიიდან იყო, ხოლო ისიც არის ცნობილი, რომ ბიზანტიელებმა, 641 წელს ეგვიპტედან ევაკუციისას, ყველა გემი გაიყვანეს. შესაბამისად, არაბებმა, დაახლოებით, 14 წელიწადში შექმნეს ახალი ფლოტი, რომელიც ბიზანტიელებს ხმელთაშუა ზღვაში თავისუფლად უწევდა სამხედრო და ეკონომიკურ კონკურენციას.[88]

ხმელთაშუა ზღვაში და მის აღმოსავლეთ სანაპიროებზე ომიანობამ გამოიწვია ომაიანების ეპოქაში სავაჭრო ურთიერთობების დაცემა, ხოლო სამხრეთ აზიის და არაბეთის ნახევარკუნძულის გასწვრივ კი მიმოსვლის მატება.

---

87 თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ არაბების მმართველობის საკმაოდ დიდი პერიოდის განმავლობაში, მახლობელი აღმოსავლერთიდან შორეულ აღმოსავლეთამდე მიმავალი მეზღვაურები ჯერ კიდევ ზოროასტრელი სპარსელები არიან, ვისაც ჩინურ წყაროებში „პოსე"-დ მოიხსენებიან, ხოლო არაბულად მოსაუბრე მუსლიმებს „თაშიპ"-ი ეწოდებათ. საინტერესოა ისიც, რომ არაბულ ენაში ზღვაოსნობასთან დაკავშირებული ტერმინების დიდი ნაწილი სპარსულიდან მომდინარეობდა, რაც კიდევ ერთხელ ამტკიცებდა სპარსელების დომონირებაზე საზღვაო საქმიანობაში. იხ. G. F. Hourani. Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times, გვ. 61-78. H. Hasan. A History of Persian Navigation. London. 1928, გვ. 95-122.

88 G. F. Hourani. Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times, გვ. 53-61.

ამ მოდელმა არსებობა აბასიანების მმართველობის (750 წლიდან) პირველ ათწლეულებშიც გააგრძელა, თუმცა VIII საუკუნის ბოლოს დაიწყო მკვეთრი ეკონომიკური აღმასვლა[89]. ურთიერთობები ბიზანტიასთან და განსაკუთრებით ხაზარებთან დალაგდა (ამაზე დეტალურად იხ. ქვემოთ), რაც სავაჭრო ურთიერთობების განვითარებას უწყობდა ხელს[90]. დასავლეთ აფრიკიდან მახლობელ აღმოსავლეთში ოქროს მასიური შემოდინება დაიწყო, ხოლო სლავ და სხვა ჩრდილოელი ხალხების მონებზე მოთხოვნამ მახლობელი აღმოსავლეთის გაღმა არსებულ ტერიტორიებზე არაბულ ეკონომიკურ ექსპანსიას შეუწყო ხელი. ერთ არაბულ სივრცეში მოსახლეობის მობილობა ბევრად აჭარბებდა იმ პერიოდში ევროპის კონტინენტზე არსებულ ვითარებას. მახლობელ აღმოსავლეთში მოსახლეობის გადაადგილების მაღალი დონე გარკვეულწილად სოციალურ მობილობას უწყობდა ხელს და, შესაბამისად, საწყის ეტაპზე მაინც, ეკონომიკის განვითარებასაც.

დავუბრუნდეთ VII საუკუნეს. სასანური ირანის განადგურების და ბიზანტიის იმპერიის დიდი ტერიტორიების დაპყრობის შემდეგ სამხრეთ კავკასია, კასპიის ზღვის გარშემო არსებული ტერიტორიები და ცენტრალური აზია არაბებისთვის ჩრდილოურ პერიფერიად იქცა. ამით კი არაბები დაუმეზობლდნენ ევრაზიულ სტეპებში მცხოვრებ მომთაბარე ტომებს, რომელთა გავლით აქტიური ეკონომიკური კონტაქტი უფრო შორს, ევროპის ჩრდილოეთში და ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთში მცხოვრებ ხალხებთან დამყარდა.

---

89 E. Ashtor. A Social and Economic History of the Near East in the Middles Ages. London. 1976, გვ. 71-114.

90 მომდევნო თავებში განხილული იქნება მრავალი არაბი ისტორიკოსის ნაშრომი, სადაც ხაზგასმულია აბასიანთა სახალიფოს სიმდიდრე სხვადასხვა პროდუქციით, განსაკუთრებით კი ქსოვილებით და ტანსაცმლით.

გარკვეულწილად, ამ გეოპოლიტიკური ძვრებით სამხრეთ კავკასია და ცენტრალური აზია არაბების მიერ არა მხოლოდ სამხედრო ფორფოსტად იყო აღქმული, როგორც ეს ძირითადად ხდებობა ბიზანტიურ-სასანურ ეპოქაში, არამედ როგორც ევრაზიულ სტეპებთან დამაკავშირებელი სივრცე, საზღვარი ნომადურ სამყაროსთან.

არაბების გაბატონების შედეგად, „აბრეშუმის გზებმა" იცვალა თავისი ხასიათი[91]. ცენტრალურმა აზიამ VIII-X საუკუნეებში დაკარგა თავისი მნიშვნელოვანი ადგილი, როგორც ჩინეთსა და ინდოეთს შორის, ჩინეთსა და მახლობელ აღმოსავლეთ შორის გარდამავალმა/ტრანზიტულმა რეგიონმა[92]. 751 წელს ტალასის ხეობაში გამართული ბრძოლა ჩინელებსა და არაბებს შორის ამ უკანასკნელების გამარჯვებით დასრულდა, რამაც ხელი შეუწყო ჩინეთის გამოთიშვას ცენტრალურ აზიაში მიმდინარე პოლიტიკური და ეკონომიკური პროცესებისგან[93].

ცენტრალური აზიის გამოთიშვა ასევე კარგად აისახა ჩვენთვის კარგად ნაცნობი სოგდიელი ვაჭრების საქმიანობაშიც. არაბების გამოჩენის შემდეგაც, ისინი აგრძელებდნენ თავის ეკონომიკურ საქმიანობას ევრაზიის სტეპებში, ხაზართა სახელმწიფოში და ა. შ. თუმცა ცენტრალურ აზიაში მომხდარმა გეოპოლიტიკურმა კატაკლიზმებმა სოგდიელების, როგორც შუამავლების როლი, საკმაოდ შეამცირა[94].

---

91 ე. რთველაძე. უზბეკეთის ისტორიული წარსული. თბ. 2009, გვ. 145-147.

92 É. de la Vaissière. Trans-Asian Trade or the Silk Road Deconstructed, გვ. 2-31.

93 ე. რთველაძე. უზბეკეთის ისტორიული წარსული. თბ. 2009, გვ. 144.

94 É. de la Vaissière. Trans-Asian Trade or the Silk Road Deconstructed, გვ. 2-31. თუმცა ეს არ ნიშნავს იმას, რომ სოგდიელებს არ გაუგრძელებიათ თავისი საქმიანობა. არსებობს მოსაზრება, რომ

კიდევ ერთი, საქართველოსთვის მნიშნელოვანი მხარე, რომელზეც დიდი გავლენა მოახდინა არაბულმა ლაშქრობებმა, სასანურ-ბიზანტიურ ეპოქაში სავაჭრო გზებით ცნობილი სომხური ქალაქები იყო. VII-VIII საუკუნეები სომხური ქალაქების ეკონომიკური დონის დაცემით აღინიშნა. ზუსტად ამ პერიოდიდან დაიწყო საკვანძო სავაჭრო გზების გადაადგილება სომხური ქალაქებიდან არანი-შირვანის ტერიტორიისკენ (მტკვარ-არაქსის აუზში)[95].

მახლობელ აღმოსავლეთში არაბების ერთიანი სახელმწიფოს არსებობის ჟამს (VII-X სს.), ევრაზიის სტეპებში, კერძოდ კი ჩრდილოეთ კავკასიაში და კასპიის ზღვის ჩრდილოეთით ძლიერი ხაზართა სახელმწიფო არსებობდა. ხაზარები მხოლოდ პასტორალური-ნომადიზმით არ იყვნენ დაკავებულნი. არაბი ისტორიკოსების ცნობები, ისევე როგორც არქეოლოგიური მონაცემები, ცხადყოფს, რომ ხაზარებში ფართოდ იყო გავრცელებული სოფლის

VII-VIII საუკუნეებში ისინი აქტიურად იყვნენ ჩაბმულები ხაზართა ტერიტორიაზე გამავალ ვაჭრობაში. იხ. É. de la Vaissière. « Les marchands d'Asie centrale dans l'empire khazar ». Kazansky M. Nercessian A. Zuckerman C. éds., Les centres proto-urbains russes entre Scandinavie, Byzance et Orient. Paris. 2000, გვ. 367-376. სხვადასხვა აქრეოლოგიური მონაცემები სოგდიელი ვაჭრების ისეთ შორეულ ტერიტორიებზე საქმიანობას ადასტრურებს, როგორც ინდოეთი და ინდოეთის ოკეანის სანაპიროები. F. Grenet. « Les marchands sogdiens dans les mers du Sud à l'époque préislamique ». Cahiers d'Asie centrale 1/2. 1996, გვ. 65-76. ევრაზიულ სტეპებში ხაზარი ვაჭრების განსაკუთრებულ აქტიურობაზე მსჯელობს თ. ნუნანი. იხ. T. Noonan. "The Economy of the Khazar Khaganate". in The World of the Khazars. Leiden. 2007, გვ. 229-233.

95 Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.). Ереван. 1954, გვ. 189-199.

მეურნეობაც[96].

ხაზართა სახელმწიფოს გეოგრაფიულმა ადგილმდებარეობამ ის VII-X საუკუნეების ევრაზიის ორ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან სავაჭრო გზის გზაგასაყარზე დააყენა: პირველი გზა ხაზართა სახელმწიფოდან სამხრეთით კავკასიის გავლით მახლობელ აღმოსავლეთამდე ჩადიოდა. მეორე გზა კი ცენტრალური აზიიდან (ხვარეზმიდან) ვოლგისპირეთამდე გადიოდა.

აქვე მნიშვნელოვანია იმის დამატებაც, რომ ხაზართა სახელმწიფო ერთგვარ ტრანზიტულ ტერიტორიას წარმოადგენდა. მართლაც, ხაზარებთან მახლობელი აღმოსავლეთიდან თუ ცენტრალური აზიიდან ჩასული ვაჭრები აღმოაჩენდნენ, რომ ვოლგის ზედა წელში, შავი ზღვის ჩრდილოეთით თუ თანამედროვე ევროპის აღმოსავლეთ და ჩრდილოეთ აღმოსავლეთ ნაწილებში აქტიური ვაჭრობა მიმდინარეობდა.

ამ რეგიონებიდან რუსი და სხვა ხალხების ვაჭრები (ამაზე დეტალურად იხ. ქვემოთ), ვისაც არაბი მოგზაურები „საქალიბას" ხალხს[97] ეძახიან, ხშირი სტუმრები იყვნენ ვოლგის ქვედა და შუა წელში. ასევე ხშირი სავაჭრო მიმოსვლა კასპიის ზღვაზე. ამით არის ახსნილი IX-X საუკუნეებით დათარიღებული მონეტების უზარმაზარი რაოდენო-

---

96 ხაზართა მომთაბარული ცხოვრების სტილი ამავე ან უფრო ადრეული პერიოდის ცენტრალურ აზიასა და ჩინეთ-მონღოლეთის ტერიტორიაზე გავრცელებული ნომადიზმისგან განსხვავდებოდა. როგორც ითქვა, ხაზარები აქტიურად ეწეოდნენ სოფლის მეურნეობას.

97 ტერმინი „საქალიბა", დიდი ალბათობით ძველი ბერძნული სიტყვა sklavoi-დან და შემდეგ დაკავშირებული უნდა ყოფილიყო ლათინურ სიტყვა "sclavus"-თან. დიდი ალბათობით, არაბები რუსებს არ მიიჩნევდნენ „საქალიბას" ხალხებში, არამედ ცალკე მდგომ ჯგუფად განიხილავდნენ. იხ. T. M. Kalinina. "Al-Khazar and As-Saqaliba: Contacts. Conflicts?". in The World of the Khazars. Leiden. 2007, გვ. 195-206.

ბა, რომელიც მიმოქცევაში იყო თანამედროვე რუსეთის სამხრეთ, ევროპის აღმოსავლეთ და აღმოსავლეთ-დასავლეთ ტერიტორიებზე[98].

როგორც ზემოთ ითქვა, არაბების მიერ სამხრეთ კავკასიასა და ცენტრალურ აზიაში პოზიციების გამაგრებამ, ისინი ევრაზიის სტეპებს დაუმეზობლა. ფაქტობრივად, არაბები იმავე მდგომარეობაში აღმოჩნდნენ, როგორშიც მანამდე ბიზანტიელი და სასანიანი მმართველები იყვნენ, როდესაც უწევდად სტეპებიდან მახლობელ აღმოსავლეთში არსებული დერეფნების დაცვა. V-VI საუკუნეებში ევრაზიული სტეპების ბატონები ჰუნები და თუქრები იყვნენ, ხოლო არაბების დროს – ხაზარები.

ამ ელემენტარულმა გეოგრაფიამ არაბებისთვის სამხრეთ კავკასიის მნიშვნელობა განაპირობა. გადასასვლელები კავკასიონზე და დარუბანდზე (კასპიის დასავლეთ სანაპიროს გასწვრივ მიმავალი დერეფანი), ეს იყო ის ტრადიციული მიმართულებები, რომლითაც ხერხდებოდა ევრაზიის სტეპებიდან სამხრეთ კავკასიაში და უფრო ღრმად, მახლობელ აღმოსავლეთში შეღწევა.

ამ სტრატეგიულმა ვითარებამ ხაზარებსა და არაბებს შორის საკვანძო გადასასვლელების და გზების გასაკონტროლებლად ბრძოლა გამოიწვია. 641 წელს არაბებმა დარუბანდს მიაღწიეს[99], ხოლო უკვე 642 წელს ხაზართა დედაქალაქი ალ-ბაიდა დაიკავეს[100]. დიდი ალბათობით, ეს

---

98 T. Noonan. "The Economy of the Khazar Khaganate, in The World of the Khazars. Leiden. 2007, გვ. 233-243.

99 D. J. Wasserstein. "Khazars and the World of Islam". in The World of the Khazars. Leiden. 2007. გვ. 373-377. ვ. მინორსკის მიხედვით, არაბებმა დარუბანდს 641 წელს მიაღწიეს. V. Minorsky. A History of Sharvan and Darband in the 10th-11th centuries. Cambridge. 1958, გვ. 18.

100 D. M. Dunlop. The History of the Jewish Khazars. New York. 1954, გვ. 41-58.

ცნობა სიმართლეს არ უნდა წარმოადგენდეს, რადგან, ტაბარის გარდა, არ მტკიცდება სხვა რომელიმე თანადროულ ან მოგვიანო წყაროში. ამასთან ერთად, ალ-ბაიდა გეოგრაფიულად საკმაოდ დაშორებული იყო არაბების მიერ კონტროლირებადი ტერიტორიისგან.

მცირე მასშტაბის შეტაკებები ორ ძალას შორის 652 წლამდე გაგრძელდა. დიდი საომარი მოქმედებები 681/682 წელს დაიწყო და, ფაქტობრივად, 750 წელს ხელისუფლებაში აბასიანთა მოსვლამდე არ შეწყვეტილა[101]. მახლობელ აღმოსავლეთსა და სამხრეთ კავკასიაში არაბული ექსპანსიონიზმის პარალელურად, ხაზარებმა, თავის მხრივ, დაიქვემდებარეს ეკონომიკური და სამხედრო კუთხით მნიშვნელოვან ტერიტორიებზე მცხოვრები ხალხები. 670 წლებში მათ მდ. ყუბანის აუზში მცხოვრები ბულგარელები დაიმორჩილეს, ხოლო VII საუკუნის ბოლოს – მდინარე ვოლგის შუა წელი.[102]

681/682-750 წლებში, თითქმის 70 წლის განმავლობაში, სამხრეთ კავკასიამ განიცადა არაბთა და ხაზართა ჯარების მრავალი შემოსევა. მაგალითად, აღსანიშნავია 681-682 წლების და 685 წლის ხაზართა ლაშქრობები ალბანეთში. მოგვიანებით, 713 წლის არაბების შემოტევა, როდესაც, დიდი ალბათობით, აიღეს დარუბანდი. 717 წელს ხაზარებმა მოკლე დროით დაიპყრეს თანამედროვე აზერბაიჯანის ტერიტორია. როგორც ჩანს, 723 წელს ხაზარებს დაპყრობილი ჰქონდათ სომხეთი. 724 წელს[103] არაბები

---

101 713 წელს მასლამ ბ. აბდ ალ-მალიკმა დარუბანდი დაიპყრო. იხ. D. J. Wasserstein. "Khazars and the World of Islam". in The World of the Khazars, გვ. 373-381.

102 R. K. Kovalev. "Commerce and Caravan Routes Along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries)". In ARCHIVUM EURASIAE MEDII AEVI. ed. Th. T. Allsen, P. B. Golden, R. K. Kovalev, A. P. Martinez. Vol. 14. 2005, გვ. 77-78.

103 მ. ლორთქიფანიძე. „არაბთა მფლობელობის ხასიათი

დარიალის გადასასვლელით თავს დაესხნენ ხაზარებს, ხოლო 730 წელს კი დარიალით სამხრეთ კავკასიაში უკვე ხაზარები შემოდიან მხედარმთავარი ბარჯიკის მეთაურობით. 732 წელს მურვან იბნ-მუჰამედმა 40 000-იანი ჯარით ილაშქრა ხაზარების წინააღმდეგ და მიზნად ისახავდა კავკასიონის ჩრდილოეთით მცხოვრები ალანების[104] დამორჩილებასაც, რომლებიც ორ ძალას შორის დიდი ზეწოლის ქვეშ იმყოფებოდნენ. აქტიური საომარი მოქმედებები მხოლოდ VIII საუკუნის შუა ხანებში შეწყდა[105].

როგორც არაბ-ხაზართა შორის საომარი მოქმედებების ეს მოკლე აღწერა მოწმობს, სამხრეთ კავკასია ორ ძალას შორის ფაქტობრივ საზღვარს წარმოადგენდა. კარგად ჩანს ისიც, რომ დარუბანდზე და დარიალის გადასასვლელზე გაბატონება ორივე ძალისთვის პრიორიტეტს წარმოადგენდა, რადგან ამ გზებით ხერხდებოდა გადასვლა სამხრეთ კავკასიიდან ჩრდილოეთით და პირიქით.

ამიტომაც, არაბ-ხაზართა ომებმა სამხრეთიდან

საქართველოში". მასალები საქართველოსა და კავკასიის ისტორიისათვის. ნაკვ. 34. თბ. 1963, გვ. 74-75.

104 ალანები საინტერესო მაგალითს წარმოადგენენ ევრაზიის სტეპებში მცხოვრები ხალხების მომთაბარული ცხოვრების წესის შესწავლისთვის. ისევე როგორც ხაზარები, ალანები ნახევრად მომთაბარეები, ნახევრად სოფლის მეურნეობის მიმდევრები იყვნენ. ალანებს VI საუკუნეში თავისი მეფეც ჰყავდათ (სახელად საროზიუსი) და არქეოლოგიური მონაცემების მიხედვით, რამდენიმე გამაგრებული დასახლება ჰქონდათ აგებული, რომელიც აკონტროლებდა სტრატეგიულ გადასასვლელებს და გზებს. რაც უფრო მნიშვნელოვანია, ტერიტორიები ამ გამაგრებული დასახლებების გარშემო აქტიურად გამოიყენებოდა სოფლის მეურნეობაში. იხ. I. A. Arzhentseva. "The Alans Neighbours of the Khazars in the Caucasus". in The World of the Khazars. გვ. 59-73.

105 А. Н. Новосельцев. «Страны Закавказья и Хазария в VIII-первой половине IX вв.» „საქართველო და აღმოსავლეთი". თბ. 1984, გვ. 186-194.

ჩრდილოეთის მიმართულებით არსებული სავაჭრო გზების ფუნქციონირება შეზღუდა. ამით უნდა დაზარებულიყო საქართველო, რომელიც ორ ძალას შორის სამხედრო პლაცდარმად გადაქცევის გარდა, მეტად მოწყდა რეგიონის სავაჭრო ქსელისგან.

მართლაც, 750 წლამდე, სანამ არაბ-ხაზართა ომები არ დასრულდებოდა და აბასიანთა დინასტია არ ჩაანაცვლებდა ომაიანებს, მახლობელ აღმოსავლეთსა და ხაზარებს შორის აქტიური სავაჭრო ურთიერთობები არ ჩამოყალიბებულა.

აბასიანთა ეპოქა, ვაჭრობა ხაზარებთან და დიდი სავაჭრო გზების ჩამოყალიბება

VIII ბოლოდან ისლამურ სამყაროსა და ხაზარებს შორის მჭიდრო ეკონომიკური კავშირები დამყარდა. სავაჭრო კონტაქტი ასევე გამოწვეული უნდა ყოფილიყო აბასიანთა მიერ დედაქალაქის დამასკოდან ბაღდადში, სამხრეთ კავკასიასთან და ხაზარებთან შედარებით ახლოს, გადატანით. IX საუკუნის დირჰემები რუსეთის სამხრეთ ნაწილში და აღმოსავლეთ ევროპაში შევიდა ზუსტად ბაღდადისა და ერაყის სხვა ქალაქების ზარაფხანებიდან[106]. ეს კი, თავის მხრივ, უნდა მეტყველებდეს იმაზე, რომ სამხრეთ კავკასია VIII საუკუნის ბოლოდან და IX საუკუნის განმავლობაში არაბებსა და ხაზარებს შორის არსებული ეკონომიკური აქტივობის ეპიცენტრში იყო, ერთგვარ ტრანზიტულ ტერიტორიად გადაიქცა.

ხაზართა სახელმწიფო, რომელიც გადაჭიმული იყო კასპიის ზღვის ჩრდილოეთიდან შავი ზღვის ჩრდილოეთა-

106 T. Noonan. "The Economy of the Khazar Khaganate", გვ. 233-243.

მდე, რეგიონის საკვანძო სავაჭრო გზებს აკონტროლებდა. ხაზართა ტერიტორიულმა ექსპანსიამ, ასევე რეგიონის სპეციფიკურმა ლანდშაფტმა – ტრამალი – ხაზარებს შავ და კასპიის ზღვებში შემავალი მთავარი სამდინარო არტერიების – ვოლგა, დონი და ყუბანი – გაკონტროლების საშუალება მისცა.

აღნიშნული მდინარეები ჩრდილოეთიდან და ჩრდილოეთ-დასავლეთიდან მოედინება შავ და კასპიის ზღვამდე და რადგან ხაზარებს ამ მდინარეების ზღვებთან შეერთების მონაკვეთები ეპყრათ, მათ გავლენა ჰქონდათ თანამედროვე დასავლეთ რუსეთის უმეტეს ნაწილზე. სხვა სიტყვებით, ჩრდილოეთიდან ვოლგას, დონის და ყუბანის გამოყენებით მოსული რუსი და სხვა ეთნიკური ჯგუფების ვაჭრები შავ და კასპიის ზღვებში მოსახვედრად აუცილებლად უნდა გაევლოთ ხაზართა ტერიტორია, სადაც ეს უკანასკნელები გადასახადებს აწესებდნენ უცხოურ კომერციაზე[107]. ამიტომაც, რუსებსა და ხაზარებს შორის დაპირისპირების უმთავრესი მიზეზი უშუალოდ მდინარეებზე და მათზე გამავალ სავაჭრო გზებზე კონტროლის დამყარება იყო.

ხაზარების სახელმწიფოდან უხვად გაჰყავდათ მონები, რომლებშიც არაბული სამყარო ფართოდ იყო დაინტერესებული. ტაიგასა და ტუნდრაში მოპოვებული ბეწვეული კი კიდევ ერთ მნიშვნელოვან საერთაშორისო დონის პროდუქტს წარმოადგენდა მახლობელი აღმოსა-

---

107 Istakhri. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North. Translated with an Introduction by P. Lunde and C. Stone. London. 2012, გვ. 181. XIII საუკუნის ისტორიკოსთან, იაკუთთან, იბნ-ფადლონის ცნობებეზე დაყრდნობით, შემონახულია ცნობები ხაზარების მიერ გადასახადების აკრეფვის შესახებ. იაკუთი. „მუჯამ ალ-ბულდანი". გვ. 48. Ibn Fadlān. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 82.

ვლეთის მაცხოვრებლებისთვის[108].

საერთაშორისო სავაჭრო გზები ხაზარების ტერიტორიით არ სრულდებოდა, არამედ ის ჩრდილოეთით და დასავლეთით მდებარე ტერიტორიებზეც გადიოდა. მაგალითად, აღსანიშნავია ხაზარებთან რუსების მიერ წარმოებული ვაჭრობა[109]. რუსები კი, თავის მხრივ, აქტიურად იყვნენ ჩართულები თანამედროვე აღმოსავლეთ ევროპის ტერიტორიებიდან საქონლის შემოტანაში[110]. მეტიც, IX საუკუნის არაბი ისტორიკოსი იბნ-ხორდადბეჰი აღნიშნავს, რომ რუსთა მიწები სავაჭრო მიმოქცევით დასავლეთ ევროპასთანაც იყო დაკავშირებული. ავტორის მიხედვით, ესპანეთიდან და საფრანგეთიდან მახლობელ აღმოსავლეთამდე ორი სავაჭრო გზა გადიოდა: ერთი ჩრდილოეთ აფრიკით, მეორე კი სლავების და ხაზართა მიწის გავლით ცენტრალურ აზიამდე[111].

სამხრეთ კავკასიის გარშემო VII-VIII საუკუნეებში მიმდინარე პოლიტიკურმა მოვლენებმა ცხადყო, რომ საკვანძო სავაჭრო გზები სტეპებსა და ისლამურ სამყაროს შორის უშუალოდ საქართველოზე არ გადიოდა. უახლო-

---

108 იაკუთი. „მუჯამ ალ-ბულდანი". გვ. 49. Ibn Fadlān. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 78. ზემოთნახსენები თ. ნუნანის ნაშრომის საპირისპიროდ, ჩვენი აზრით, ხაზართა სახელმწიფო უფრო ნაკლებს აწარმოებდა, ვიდრე სხვა ქვეყნებიდან შემოჰქონდა. ხაზარები უფრო ტრანზიტულ როლს ასრულებდნენ, ვიდრე მწარმოებლები ან ვაჭრები იყვნენ. იხ. Istakhri. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 181-182.

109 Ibn Rusta. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 155.

110 А. В. Назаренко. Древняя Русь на международных путях. М. 2001, გვ. 71-112.

111 Ibn Khurradadhbih. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 141-142. Ibn al-Faqih. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 142-143.

ესი მსხვილი სავაჭრო მარშრუტი, რომელიც საქართველოსთან გადიოდა, კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროს გასწვრივ დარუბანდზე მიმავალი გზა იყო, რომელიც მხოლოდ VIII საუკუნის ბოლოდან ამუშავდა.

საქართველო იმდროინდელ სამყაროში ეკონომიკურად ერთგვარ პერიფერიულ ზონას წარმოადგენდა. მართლაც, VII-VIII საუკუნეების ქართული თუ უცხოური წყაროები ფაქტობრივად არანაირ ინფორმაციას არ გვაწვდიან საქართველოზე გამავალი მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზების არსებობაზე.

ამავდროულად, საქართველოზე ძირითადი სავაჭრო მაგისტრალების არგავლა არ ნიშნავდა, რომ მცირე ზომის, მეორეხარისხოვანი მარშრუტები, არ კვეთდა ქვეყანას. არქეოლოგია ამ მხრივ ბევრ საინტერესო ინფორმაციას გვაწვდის ჩვენს რეგიონში შესაძლო სავაჭრო მარშრუტების არსებობაზე. ჩვენ წინა თავში აღვწერეთ სოგდიელების მიერ ბიზანტიამდე ევრაზიული სტეპების გავლით შესაძლო სავაჭრო მარშრუტის შექმნის შესახებ. ამას არა მარტო მენანდრე პროტიქტორის წყარო ამტკიცებს, არამედ არქეოლოგიური აღმოჩენებიც.

ვოლგის შუა წელში „იმენკოვოს" დასახლება არის აღმოჩენილი, სადაც მრავალი გამაგრებული შენობა-ნაგებობაა, რაც, სავარაუდოთ, ქარავნების უსაფრთხო მოგზაურობისთვის იყო განკუთვნილი. შენობები, ძირითადად, შემაღლებულ ადგილებზე იყო აშენებული და საკმაოდ კარგად დაცული თხრილებით და კედლებით. საინტერესოა, რომ აღნიშნული შენობა-ნაგებობები VI-VII საუკუნეებით არის დათარიღებული, რაც უკვე ხაზარებამდე ცენტრალური აზიიდან კასპია-შავი ზღვის ტერიტორიისკენ მიმავალ საქარავნო გზებზე შეიძლება მეტყველებდეს.

კიდევ ერთი არქეფაქტი, რომელიც VI-VII საუკუნეებში სავაჭრო გზების არსებობაზე მეტყველებს არის

აქლემის ძვლების აღმოჩენა. ამის შემდეგ ცენტრალური აზიიდან კასპია-შავი ზღვის რეგიონში აქლემის ძვლების აღმოჩენა მხოლოდ X საუკუნის სამარხებში ხდება. ასევე მრავლადაა აღმოჩენილი აბრეშუმი[112].

მდ. ვოლგის სამხრეთით, მდინარე ტერეკსა და სულაკს შორის, VI-VIII საუკუნეებით დათარიღებული ანდრეიაულსკის გამაგრებული ადგილი არის აღმოჩენილი, რომელიც ბევრი მეცნიერის მიერ აღქმულია, როგორც სამხრეთით დარუბანდამდე მიმავალ გზაზე არსებული ქალაქი ბაბანდარი.

გამაგრებული ადგილი სტრატეგიულად მნიშვნელოვან გზაგასაყარზე მდებარეობს, რადგან მისგან სამხრეთით გზა დარუბანდამდე მიდის, ხოლო დასავლეთით ხასაიუტამდე, სადაც ბევრი სოგდიური, ჩინური და ბიზანტიური წარმოების აბრეშუმია აღმოჩენილი. აქედან გზა შეიძლება სამხრეთით მიემართებოდეს კავკასიონის ქედის გავლით და მერე უკვე საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროსკენ[113].

კიდევ ერთი სავაჭრო მიმართულება, რომელიც საქართველოს ტერიტორიასთან ახლოს გადიოდა, მდინარე ყუბანის ზედა წელიდან არხიზის დასახლებამდე (თანამედროვე ყარაჩაი-ჩერქეზეთი) არსებული გზა იყო. ამ მიმართულებაზე IX საუკუნით დათარიღებული სოგდიური და ჩინური აბრეშუმია აღმოჩენილი. ზუსტად არხიზიდან მიემართებოდა გზა მოშევაია ბალკასკენ, ადგილამდე, სადაც მრავლად არის აღმოჩენილი ცენტრალური აზიიდან და ჩინეთიდან წამოსული აბრეშუმი და სხვა ნივთები. მოშევაია ბალკადან გზა კი კავკასიონის გადაღმა შავი ზღვის

112 R. K. Kovalev. "Commerce and Caravan Routes Along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries)", გვ. 77-80.

113 R. K. Kovalev. "Commerce and Caravan Routes Along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries)", გვ. 77-80.

სანაპირომდე მიდიოდა. არხიზიდან მიმავალ საქარავნო გზაზე ასევე მეტყველებს აღმოჩენილი ჯორის ძვლები[114]. ჯორის გამოყენება გასაკვირი არ უნდა იყოს, რადგან ზემოთ აღწერილი სავაჭრო მიმართულებები კავკასიის რთულ გეოგრაფიულ ლანდშაფტში გადიოდა, ხოლო ჯორი კი აღნიშნულ პერიოდში ტრანსპორტირებისთვის მეტად კომფორტულ საშუალებას წარმოადგენდა.

როგორც ვნახეთ, საქართველოს ჩრდილოეთით, შავ და კასპიის ზღვებს შორის ტერიტორიაზე არსებული გამაგრებული ადგილები და გზები ხაზარებამდეც არსებობდა. თუმცა ზუსტად ამ უკანასკნელების მიერ კასპიის ჩრდილოეთით და დასავლეთით ძლიერი სახელმწიფოს დაარსების შემდეგ, მოხდა საქარავნო გზებისა და მგზავრებისთვის გამაგრებული ადგილების მეტად განვითარება.

საქართველოს ჩრდილოეთით ხაზარების ვაჭრობის მნიშვნელოვან მიმართულებას მდ. დონის ჩრდილოეთ წელი წარმოადგენდა. ეს დასტურდება აქლემების და ჯორების ძვლების დიდი რაოდენობის აღმოჩენით. ძვლები ასევე არის აღმოჩენილი მდ. დონის გასწვრივ არსებული ხაზარების სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ციხე-სიმაგრე სარკელის ტერიტორიაზე.

ამ ციხე-სიმაგრის გარშემო არსებულ ადგილებში საერთაშორისო სავაჭრო აქტივობაზე მეტყველებს 5558 კვ. მ. საერთო ფართის მქონე ორი ქარვასლის არსებობა. ეს ქარვასლები და სარკელი[115] ერთობაში რეგი-

---

114 R. K. Kovalev. "Commerce and Caravan Routes Along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries)", გვ. 77-80.

115 სარკელის მშენებლობა 840-841 წლებში ბიზანტიელების დახმარებით მოხდა. კონსტანტინე ფორფიროგენეტის ნაშრომიდან ჩანს, თუ როგორ კარგად ესმოდათ ბიზანტიელებს ამ ციხე-სიმაგრის სტრატეგიული ადგილმდებარეობა. Константин Багрянородный. Об управлении империей. М. 1991. 42. 22-31. C. Zuckerman. "Two Notes

ონში არსებული სავაჭრო გზების გადაკვეთის წერტილს წარმოადგენდა. აქედან მიემართებოდა გზები ყირიმის ნახევარკუნძულამდე, დარუბანდამდე და, დიდი ალბათობით, საქართველოს შავი ზღვის სანაპირომდეც. ამ გზების ფუნქციონირება, სარკელში საერთაშორისო ვაჭრობასთან დაკავშირებული სულ რამდენიმე არტეფაქტის (ქაღალდის ნაჭერი სამარყანდიდან და სოგდიური წარმოშობის სპილოს ძვლის ფორმის საჭადრაკო ფიგურა. ორივე დეტალი VII-IX საუკუნით თარიღდება) აღმოჩენის მიუხედავად, საკმაოდ აქტიური უნდა ყოფილიყო[116].

მდ. დონი მიბმული იყო მდ. დონეცის აუზსთან და ამით უკავშირდებოდა რუსების მიერ დაკავებულ ტერიტორიას. რუსები გემებით დონი-დონეცის სამდინარო აუზებით ჩამოდიოდნენ თანამედროვე ჩრდილოეთ რუსეთის ტერიტორიიდან ბეწვეულით, ხმლებით და სხვა ნაწარმით და ესე აღწევდნენ ხაზარების ტერიტორიას, ზოგ შემთხვევაში კი კასპიის ზღვის სამხრეთსაც.

კასპიის ზღვის აუზიდან კი ისლამური მონეტები კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროთი ჯერ მდ. ვოლგის ქვედა წელს, შემდეგ მდ. დონის ქვედა წელს, მდ. დონეცს, მდ. ოკას და ფინეთის ყურეს აღწევდა[117]. ეს გზა IX საუკუნის დასაწყისში უკვე დანამდვილებით ფუნქციონირებდა და მის გასწვრივ მრავალი გამაგრებული ადგილები იყო აშენებული, რომლებიც ერთმანეთისგან 21,3-30,4 კმ.-ით, ერთი დღის სავალი დისტანციით, იყო დაშორებული.

ეს ფართო სავაჭრო ქსელი, რომელიც კასპიისპირეთს საქართველოს ჩრდილოეთით მდებარე ტერიტო-

---

on the Early History of the thema of Cherson". in Byzantine and Modern Greek Studies. 21. 1997, გვ. 214.

116 ახლოს აღმოჩენილი იყო სასანური მონეტების და ისლამური დირჰემების განძი.

117 მდ. დონის-ჩრდილოეთ დონეცის ტერიტორიაზე აღმოჩენილ მრავალ სამარხებიდან უამრავი აბრეშუმი და დიჰემი იყო ამოღებული.

რიებთან აკავშირებდა, ასევე იყო მიბმული თანამედროვე აღმოსავლეთ ევროპის ბაზართან.

ჩვენ უკვე ვახსენეთ იბნ-ხორდადბეჰის ცნობა, რომ ვაჭრები, სახელად „რადანია“, ცენტრალური ევროპიდან თანამედროვე უკრაინისა და რუსეთის ტერიტორიების გავლით ხაზართა სახელმწიფოს აღწევდნენ[118]. ამ ცნობებს ამყარებს კიდევ ერთი არაბი ისტორიკოსის, იბნ ალ-ფაქთის მონაცემები, რომ ვაჭრები „რადანია“ ჩინეთიდან და ევრაზიის სტეპებიდან მომდინარე სხვადასხვა ნივთით ვაჭრობდნენ[119]. მეტიც, აქლემის და ჯორის ძვლები ასევე აღმოჩენილია დუნაისპირეთში, რაც ხაზარებსა და ჩრდილოეთ ბიზანტიას შორის არსებულ სავაჭრო კონტაქტებზე შეიძლება მეტყველებდეს[120]. ეს, ასევე, მიანიშნებს ხაზარების სავაჭრო აქტივობების ფართო ასპარეზზე[121].

ეს ყველაფერი მიანიშნებს იმაზე, რომ IX-X საუკუნეების აღმოსავლეთ ევროპა თანამედროვე რუსეთის დასავლეთ ნაწილის ჩათვლით დაკავშირებული იყო ევრაზიულ სტეპებთან, კასპიისპირეთთან, ჩინეთთან და ირან-მესოპოტამიასთან. მეტიც, შეიძლება ვივარაუდოთ ისიც, რომ ვაჭრები „რადანია“ საქართველოს საზღრებთანაც ყოფილიყვნენ აქტიურები. საქმე იმაშია, რომ მკვლევართა უმეტესობა ამ ვაჭრებს ებრაელებათ მიიჩნევს[122]. თუ

---

118 Ибн-Хордадбех. Книга путей и стран. Перевод с арабского, комментарии, исследование, указатели и карты Н. Велихановой. Баку. 1986, გვ. 123-124.

119 Ibn al-Faqih. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 143-144.

120 R. K. Kovalev. "Commerce and Caravan Routes Along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries)", გვ. 81-92.

121 არსებობს ვარაუდი, რომ IX საუკუნის შუა ხანებში ზუსტად ხაზარებმა დააარსეს ქ. კიევი, როგორც სავაჭრო წერტილი.

122 „რადანია“ ვაჭრები აქტიურად იყვნენ ჩართულები მონებით ვაჭრობაში. მათი გავლენა ნელ-ნელა ჩემცირდა X საუკუნეში, როდესაც ევროპის ქრისტიანული ნაწილის სავაჭრო აღზევება იწყება

ჩვენ ამ მოსაზრებას დავეთანხმებით, მაშინ, მაგალითად, მოშევაია ბალკაში აღმოჩენილი ერთ-ერთი ნივთის – ოთხი ებრაული წარწერის („ისრაელ") მქონე შუშის სანათის – წარმომავლობა ნათელი ხდება. ნივთი, სავარაუდოთ, სირია-პალესტინის ტერიტორიაზეა დამზადებული და ჩრდილოეთ კავკასიაში ზემოთ აღწერილი სავაჭრო მარშრუტით არის მოხვედრილი[123].

დონეცი-დონის გავლით არსებულმა სავაჭრო გზამ თავისი ფუნქცია ნაწილობრივ დაკარგა დაახლოებით 900-იან წლებში, როდესაც ასპარესზე გამოჩნდნენ პაჭანიკები და ჩრდილოეთ შავი ზღვისპირეთში გამავალი მნიშვნელოვანი საქარავნო მაგისტრალები დაიკავეს[124].

პაჭანიკების გამოჩენის პარალელურად საინტერესო ცვლილებები მოხდა მახლობელ აღმოსავლეთში. თუ X საუკუნის 60-იან წლებამდე აღმოსავლეთ ევროპისა და თანამედროვე რუსეთის დასავლეთ ტერიტორიებზე შესული ისლამური მონეტების უზარმაზარი რაოდენობა იჭრებოდა ბაღდადის და მესოპოტამიის სხვა ზარაფხანებში, 963/964 წლიდან ვითარება მკვეთრად შეიცვალა და დირჰემების მასიური გამოშვება ჩრდილოეთ ირანში დაიწყო.

ხმელთაშუა ზღვაში.

123 საგულისხმოა ისიც, რომ 600-900-იან წლებში აბრეშუმი უფრო ხელმისაწვდომი გახდა ევროპაში, კერძოდ კი ხმელთაშუა ზღვის აუზის ქვეყნებში. რადგან ამ პერიოდში ვენეციელი ვაჭრები ჯერ კიდევ არ ჩანან როგორც მთავარი ვაჭრები და შორეული აღმოსავლეთის ძვირფასი პროდუქციის შემომტანები, შეგვიძლია ვივარადოთ, რომ ერთ-ერთი მთავარი გზა რითაც აბრეშუმი ევროპაში აღწევდა იყო ზუსტად ზემოთ მოყვანილი ევრაზიის სტეპების სავაჭრო მარშრუტი. მეტიც, 600-900-იანი წლების ევროპაში აღმოჩენილი აბრეშუმი საქართველოს ჩრდილოეთით აღმოჩენილ აბრეშუმს გავს, რაც კიდევ ერთი არგუმენტია ევრაზიული სტეპების გზის გავლით აქტიური სავაჭრო კოტაქტების არსებობისა.

124 Константин Багрянородный. Об управлении империей. 2. 2-9.

ამ პერიოდიდან მოყოლებული აღმოსავლეთ ევროპასა და თანამედროვე რუსეთის დასავლეთ ნაწილში აღმოჩენილი ისლამური მონეტების უმეტესობა უკვე ცენტრალური აზიიდან, სამანიდების სახელმწიფოდან გადიოდა[125]. ამ მოვლენას დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა, რადგან საქართველოს ჩრდილოეთით არსებულ ტერიტორიებზე და აღმოსავლეთ ევროპაში ისლამური ფულის შეღწევადობის მიმართულებამ გადაინაცვლა კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროდან ცენტრალურ აზიაში. აქტიურად დაიწყო სამხრეთ ურალისპირეთის და ვოლგისპირეთა ბულგარელების გავლით არსებული მიმართულების გამოყენება[126], სადაც ჩრდილოეთ ირანში აქტიურ 9 ზარაფხანაში მოჭრილი ფული გადიოდა. თანამედროვე რუსეთის ტერიტორიაზე და აღმოსავლეთ ევროპაში აღმოჩენილი X საუკუნის მეორე ნახევარში გამოშვებული მონეტების რაოდენობა განსაკუთრებით დიდი იყო, რაც ხაზს უსვამდა ახალი სავაჭრო გზის პოპულარობას[127].

აღსანიშნავია ის, რომ ამავე პერიოდში მოხდა მნიშვნელოვანი მოვლენა – რუსების მიერ ხაზართა სახელმწიფოს დამარცხება და ახალ სავაჭრო გზაზე ვოლგის ბუ-

---

125 საქართველოს ჩრდილოეთით ერაყიდან დირჰემების გასვლა ისევ გაგრძელდა, თუმცა მათი რაოდენობა მკვეთრად შემცირებული იყო. სამანიდების მონეტების გავრცელებაზე იხ. R. K. Kovalev. "Circulation of Samanid Dirhams in Viking-Age Northern and Eastern Europe (based on the mints of Samarqand and Al-Shash).", გვ. 2-20. M. Jankowiak. Dirhams for slaves. Investigating the Slavic slave trade in the tenth century. Medieval Seminar at All Souls, 27 Feb 2012. გვ. 1-13.

126 Р. К. Ковалев «О роле Русов и волжских Булгар в импорте североиранских дирхемов в Европу во второй половине X-начале XI в.». 2015, გვ. 1-32.

127 ზოგადი მიმოხილვისთვის იხ. R. K. Kovalev. When and what regions of the Islamic World exported Sasanian and Arab-Sasanian silver coins to Early Viking-Age Northern Lands? in Myntstudier. Festskrift till Kenneth Jonsson. ed. T. Talvio. M. Wijk. 2015, გვ. 68-83.

ლგარელების მიერ კონტროლის დამყარება[128].

შემდეგ პერიოდში, 985-1000 წლებში, ჩვენ უკვე ვხედავთ რუსებსა და ვოლგის ბულგარელებს შორის გამძაფრებულ ბრძოლას სავაჭრო გზებზე კონტროლის დასამყარებლად.

ეს მოვლენები ემთხვევა XI საუკუნის დასაწყისში ირანის ჩრდილოეთში არსებულ ზარაფხანებში მოჭრილი ისლამური მონეტების ხარისხის მკვეთრ კლებას. თუ ადრე სამანიდური მონეტები 90% ვერცხლს შეიცავდა, XI საუკუნიდან ვერცხლის დონე მხოლოდ 20-40% შეადგენდა. ამ მონეტების გამოყენება სავაჭრო საქმიანობაში მკვეთრად შემცირდა[129].

ევრაზიული სავაჭრო დერეფნები: ბულგარელები და რუსები

ბულგარელებმა თავისი სახელმწიფო მდ. ვოლგაზე/კამაზე VII საუკუნეში შექმნეს, როდესაც ისინი იძულებულები იყვნენ მდ. ყუბანის აუზიდან ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებით გადასახლებულიყვნენ. აღსანიშნავია, რომ მდ. ვოლგის/კამას გასწვრივ ბულგარელების მიერ დაკავებული ტერიტორია პირველი იყო, სადაც ბეწვეულის მასშტაბური წარმოება დასტურდება.

---

128 Р. К. Ковалев «О роле Русов и волжских Булгар в импорте североиранских дирхемов в Европу во второй половине X-начале XI в.». 2015, გვ. 1-32.

129 Р. К. Ковалев «О роле Русов и волжских Булгар в импорте североиранских дирхемов в Европу во второй половине X-начале XI в.». 2015, გვ. 1-32. ე. წ. „ვერცხლის კრიზისი" საქართველოსაც შეხებია. იხ. თ. დუნდუა. გ. დუნდუა. ქართული ნუმიზმატიკის კატალოგი. ტ. III. Catalogue of Georgian Numismatics. Part III. თბ. 2015, გვ. 52.

შემდეგ საუკუნეებში, როდესაც ჩრდილოეთ კასპიისპირეთში ხაზართა ძლიერი სახელმწიფო შეიქმნა, ბულგარელები მათ დაექვემდებარნენ, თუმცა შეინარჩუნეს გარკვეული ავტონომია. მაგალითად, ეს ავტონომია მეზობლებთან აქტიური პოლიტიკური კონტაქტების დამყარებაში და რელიგიურ საკითხებში გამოიხატა (ბულგარელები ისლამის მიმდევრები იყვნენ)[130].

როგორც ჩანს, მდ. ვოლგა-კამას შესართავი უკვე V-VII საუკუნეებში ერთგვარ ეკონომიკურ ცენტრად გადაიქცა, რადგან აღნიშნულ ტერიტორიაზე ამავე პერიოდის სასანური მონეტების დიდი რაოდენობაა აღმოჩენილი.

დაახლოებით VIII საუკუნიდან, მაშინ როდესაც ომაიანებსა და ხაზარებს შორის სამხედრო მოქმედებები შეწყდა, დაიწყო ბულგარელების ეკონომიკური მნიშვნელობის ზრდა[131]. ეკონომიკურ ცენტრს ქალაქი ბულგარი წარმოადგენდა, სადაც ვაჭრები ხაზართა სახაკანოდან, ცენტრალური აზიიდან, დარუბანდიდან, ბარდავიდან, რეიდან და დანარჩენი მახლობელი აღმოსავლეთიდან იკრიბებოდნენ.

უცხოელი ვაჭრების მიერ შემოტანილი ვერცხლის ფული ძირითადად იცვლებოდა ბენვეულზე, თაფლზე და მონებზე[132]. საინტერესოა, რომ ეს ჩამოთვილილი პროდუქცია და მონები უშუალოდ ბულგარელებში არ მოიპოვებოდა. როგორც ჩანს, ბულგარელებს მჭიდრო ეკონომიკური კონტაქტები გააჩნდათ უფრო ჩრდილოეთით მცხოვრებ ხალხებთან. მაგალითად, ხალხი სახელად ბურტასი, უდმურტიელები და მოდრველები ბულგარელებს ბენვეუ-

130 J. Martin. Treasure of the Land of Darkness. The fur trade and its significance for medieval Russia. Cambridge. 1986, გვ. 5-14.

131 Р.К. Ковалев «О роле Русов и волжских Булгар в импорте североиранских дирхемов в Европу во второй половине X-начале XI в.». 2015, გვ. 1-32.

132 J. Martin. Treasure of the Land of Darkness, გვ. 5-14.

ლით და თაფლით ამარაგებდნენ, რაც იმაზე მიანიშნებს, რომ აქტიური სავაჭრო მაგისტრალები ღრმად ევრაზიის ჩრდილოეთში გადიოდა.

აღნიშნული ხალხების გარდა, მნიშვნელოვან როლს ასრულებდნენ IX საუკუნეში გაძლიერებული რუსები. მათ ასევე დიდი ინტერესი გააჩნდათ ბეწვეულით ვაჭრობაში. ამაზე მიგვანიშნებს ბევრი არაბული წყარო. როგორც ჩანს, რუსებს ტყავის და ბეწვეულის თავისი წყაროები გააჩნდათ და ბულგარელების და ხაზარების მსგავსად, ისინი დაინტერესებულები იყვნენ არაბული ხარისხიანი ვერცხლის ფულის მოპოვებაში[133].

თუმცა რუსები და ბულგარელები თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, მაინც ხაზარებზე იყვნენ დამოკიდებულები[134], რადგან ამ უკანასკნელებს, როგორც ეს ზემოთ ითქვა, ეკავათ ცენტრალური აზიიდან კასპიის და შავ ზღვამდე მიმავალი გზები, ისევე როგორც, ევრაზიის ჩრდილოეთიდან კასპიამდე არსებული მარშრუტები. შესაბამისად, იმისთვის რომ ბულგარელებს, რუსებს და სხვა პატარა ხალხებს არაბული ვერცხლი მიეღოთ, ისინი ხაზართა დედაქალაქში, იტილში, ჩადიოდნენ. იტილიდან პროდუქცია გადიოდა ცენტრალურ აზიაში შავი ზღვისპირეთში და მახლობელ აღმოსავლეთში. კიდევ ერთი ჩვენთვის საინტერესო გზა იტილიდან კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროს გასწვრივ დარუბანდზე და უფრო სამხრეთით, თანამედროვე ირან-აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე გადიოდა.

თავისი სტრატეგიული ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, ხაზარები, ფაქტობრივად, რუსების და ბუ-

---

133 J. Martin. Treasure of the Land of Darkness, გვ. 35-43.

134 განსხვავებული აზრი აქვს გატარებული ო. ცქიტიშვილს. იხ. ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თარგმანი და კომენტარები ო. ცქიტიშვილის. თბ. 1975, გვ. 63-64.

ლგარელების პროდუქციის რე-ექსპორტით იყვნენ დაკავებულები. ეს ხაზარებს დიდ ეკონომიკურ შემოსავალს აძლევდა, რადგან მათ ტერიტორიაზე შემოსული უცხოური ნაწარმი გარკვეული გადასახადით იბეგრებოდა.

ამ აქტიური ტრანსკონტინენტური სავაჭრო ურთიერთობების უკან მიმდინარეობდა სამხედრო ბრძოლა რუსებს, ბულგარელებს და ხაზარებს შორის სავაჭრო გზების გასაკონტროლებლად. ხაზარები თავს იცავდნენ, რუსები კი შეტევაზე იყვნენ გადასულები. 960-იანი წლებისთვის რუსების სამხედრო კამპანიებმა გაანადგურა ხაზარების სახაკანო, ხოლო 985 წელს რუსთა მთავარმა ვლადიმირმა ბულგარელების წინააღმდეგ გამართა ლაშქრობა. 1006 წელს რუსებსა და ბულგარელებს შორის დაიდო შეთანხმება, რომლის მიხედვით ბულგარელებს უფლება ეძლეოდათ რუსების მიერ დაკავებულ ქალაქებში თავისუფლად ევაჭრათ[135].

ვოლგისპირეთში რუსების გამოჩენამ, ხოლო ცენტრალურ აზიაში სამანიდების ჩანაცვლება კარახანიდების მიერ, დიდი გავლენა მოახდინა კასპიის ზღვის ჩრდილოეთიდან ცენტრალურ აზიამდე მიმავალ სავაჭრო გზებზე. ბულგარელებმა, დიდი პრობლემების მიუხედავად, მაინც მოახერხეს ბეწვეულზე და ტყავზე თავისი ერთგვარი მონოპოლიის შენარჩუნება XIII საუკუნეში მონღოლების გამოჩენამდე[136].

ბულგარელები ვაჭრობაში ბეწვეულის სანაცვლოდ

---

135 J. Martin. Treasure of the Land of Darkness, გვ. 14-27.

136 თუმცა XII ს. შუაში ბულგარელების სავაჭრო პოტენციალმა მკვეთრი დაცემა განიცადა, როდესაც ცენტრალურ აზიაში კარახიტაებმა კარახანიდები დაამარცხეს. მთელი ცენტრალური აზია დაყოფილი იყო სხვადასხვა ძალას შორის (მათ შორის აღსანიშნავია თურქ-სელჩუქები), რაც ამცირებდა სავაჭრო კონტაქტებს კასპიის ჩრდილოეთ ნაწილთან. ამ ქაოსიდან გამოჩნდა ხვარაზმელთა პოლიტიკურ-ეკონომიკური ძალა.

ირანიდან და დანარჩენი მახლობელი აღმოსავლეთიდან მომდინარე კერამიკულ ნივთებს მოიპოვებდნენ. მაგალითად, არქეოლოგიური მონაცემებით დასტურდება, რომ ზანჯანიდან, თავრიზიდან, ისფაჰანიდან და სხვა ქალაქებიდან ბულგარელების ტერიტორიაზე რკინის დანები გაჰქონდათ.

ეხლა კი ცოტა ხნით შევჩერდეთ რუსებზე, რომლებიც მახლობელ აღმოსავლეთთან ვაჭრობაში მჭიდროდ ჩართულ ჩრდილოეთ ხალხებს შორის განსაკუთრებულ ადგილს იკავებდნენ. რუსებისთვის კიევი უმნიშვნელოვანეს სავაჭრო პუნქტს წარმოადგენდა. ამ ქალაქის გაკონტროლებით, რომელიც მდ. დნეპრის ყველა ძირითადი შესართავის სამხრეთით მდებარეობდა, რუსების ხელში შავ ზღვამდე მიმავალი მთელი სამდინარო მოძრაობა (შესაბამისად, ეკონომიკური) იყო მოქცეული[137].

კიევიდან სამხრეთის მიმართულებით რუსები აღწევდნენ შავ ზღვას, შემდეგ ყირიმს, სადაც ხერსონში ბიზანტიელებს 10%-იან გადასახადს უხდიდნენ[138]. შემდეგ მათი გზა სამკარშამდე (ტმუტორაკანამდე) და მდ. დონის შესართავამდე მიდიოდა[139]. მდ. დონიდან რუსები კონტინენტის შიგნით იმ წერტილს აღწევდნენ, სადაც მდ. დონი

---

137 კიევიდან დასავლეთის მიმართულებით მარშრუტი კრაკოვი-პრაღა-დეგენსბურგი არსებობდა კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზა. კონსტანტინე პორფიროგენეტთან აღნიშნულია, რომ რუსები დნეპრით ჩამოდიოდნენ კიევამდე. იხ. Константин Багрянородный. Об управлении империей. 9. 4-17.

138 The Cambridge Economic History of Europe, გვ. 140. კონსტანტინე პორფიროგენეტის მიხედვით, ხერსონესს დიდი ვაჭრობა ჰქონდა რუსებთან, პაჭანიკებთან და ზოგადად უამრავი ნივთი მოიპოვებოდა ამ მხარეებში. Константин Багрянородный. Об управлении империей. 6. 1-6, 53. 52-57.

139 როგორც ჩანს, ხაზარები დონის შესართავსაც აკონტროლებდნენ, სადაც მათ ციხე-სიმაგრე სარკელი ჰქონდათ აღმართული.

მდ. ვოლგას მაქსიმალურად უახლოვდება. შემდეგ ხმელეთით მდ. ვოლგაზე გადადიოდნენ, საიდანაც უკვე ხაზარების დედაქალაქს, იტილს, აღწევდნენ.

კასპიისპირეთში ამ გეოგრაფიულმა შეღწევადობამ რუსები მახლობელ აღმოსავლეთს გააცნო. კასპიის ზღვის გარშემო არსებულმა დიდმა სავაჭრო გზებმა გამოიწვია რეგიონში არსებული მრავალი მდიდარი ქალაქის დაარსება/აღორძინება. შესაბამისად, შეგვიძლია გამოვთქვათ ვარაუდი, რომ რუსების ლაშქრობები კასპიაზე, არანსა და შირვანში[140] გამოწვეული იყო ეკონომიკური ინტერესებით – ახალი სავაჭრო გზების გაცნობა.

XI ს. მახლობელ აღმოსავლეთში თურქ-სელჩუკების გაბატონებამ სპარსეთის ყურედან და ცენტრალური აზია/ჩინეთიდან ხმელთაშუა ზღვამდე მიმავალ გზებზე, შეასუსტა ბიზანტიის ეკონომიკური პოზიციები. ამ გეოპოლიტიკურ ძვრებს გავლენა უნდა მოეხდინა სავაჭრო ურთიერთობებზე შავ ზღვაშიც. ამავე საუკუნეში რუსების მთავარი პორტი შავ ზღვაში ხერსონის ნაცვლად ქ. ტმუტორაკანი გახდა. XI საუკუნის ბოლოსკენ ეს უკანასკნელი ჩაანაცვლა ქალაქმა სუდაკმა. ზუსტად სუდაკიდან

---

140 კასპიის ზღვის გარშემო ტერიტორიებზე ლაშქრობების პარალელურად, რუსები კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ეკონომიკური ცენტრის, ბიზანტიის მიმართულებით ცდილობდნენ ეკონომიკური სარგებლის ნახვას. მაგალითად, 907 წელს ბიზანტიაზე განხორციელებული სამხედრო კამპანიის შედეგად, რუსებმა კონსტანტინოპოლში თავისუფლად ვაჭრობის უფლება მიიღეს. იგივე უფლებები განიმტკიცეს 945 წელს დადებული ხელშეკრულებით. ბეწვეულის ნაცვლად, რუსებს კონსტანტინოპოლიდან აბრეშუმი, ღვინო და შუშის ნივთები შემოჰქონდათ.

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ეკონომიკური ცენტრი, რომელთანაც რუსებს აქტიური კონტაქტები გააჩნდათ იყო სკანდინავია. რუსები ერთგვარ შუამავლებს წარმოადგენდნენ ჩრდილოეთსა და მახლოებ აღმოსავლეთს შორის. სკანდინავიაში რუსებს, ძირითადად, აბრეშუმი და შუშის ნივთები შეჰქონდათ.

XII საუკუნეში რუსი ვაჭრები ბეწვეულით[141] აღწევდნენ კონსტანტინოპოლს და სელჩუკების მიერ კონტროლირებად ტერიტორიებს.

ბიზანტია შავ და ხმელთაშუა ზღვებზე

საქართველოს საზღვრებთან ახლოს მდებარე მნიშვნელოვან ეკონომიკურ ცენტრებს შორის უმსხვილესს ბიზანტიის იმპერია და მეგაპოლისი კონსტანტინოპოლი წარმოადგენდა.

ბიზანტიური ეკონომიკა დასავლეთ-ევროპული და მახლობელ აღმოსავლეთში არსებული ეკონომიკური სისტემებისგან განსხვავებული გზით ვითარდებოდა. ბიზანტიური ეკონომიკური მოდელი უფრო ცენტრალიზებული იყო, სადაც კონსტანტინოპოლს უმნიშვნელოვანესი, დანარჩენი იმპერიისგან ერთგვარად განცალკევებული ეკონომიკური პოზიცია ეკავა

ისევე როგორც იუსტინიანეს ან მისი მემკვიდრეების დროინდელი იმპერია დამოკიდებული იყო სასანურ ირანის კეთილმოსურნეობაზე მახლობელ აღმოსავლეთში სავაჭრო გზების გახსნა-არგახსნაზე, ასევე არაბების ლაშქრობების შემდგომი ბიზანტია იყო დამოკიდებული არაბთა ტერიტორიაზე გამავალ სავაჭრო მარშრუტების არსებობაზე. სხვა სიტყვებით, VIII-XIII საუკუნეების ბიზანტიისთვის სტრატეგიულ მნიშვნელობას იჩენდა ცენტრალურ აზიამდე, ჩინე-

---

141 აქვე დასამატებელია ისიც, რომ XII საუკუნეში რუსეთის ტერიტორიაზე კიდევ ერთი სავაჭრო ქალაქი ნოვგოროდი დაწინაურდა. ნოვგოროდს აქტიური ურთიერთობა ჰქონდა ბალტიისპირეთში არსებულ ქალაქებთან და ასევე ჩრდილოეთში მცხოვრებ ხალხებთან, ვისგანაც ნოვგოროდელი რუსები ბეწვეულს და ტყავს იღებდნენ. R. L. Kovalev. « L'économie de Novgorod ». Novgorod ou la Russie oubliée. Une république commerçante (XIIe-XVe siècles). 2015, გვ. 199-222.

თამდე, ინდოეთამდე და დანარჩენ სამხრეთ აზიამდე მისასვლელი ალტერნატიული სავაჭრო გზების მოძებნა. არაბებს, სასანიანების მსგავსად, მარტივად შეეძლოთ ჩაეკეტად თავის ტერიტორიაზე ბიზანტიამდე მიმავალი საკვანძო მარშრუტები.

თუმცა არაბების მიერ სავაჭრო გზების კონტროლი უფრო მასშტაბური იყო ვიდრე ეს სასანიანების დროს ხდებოდა. ჩვენ უკვე ვისაუბრეთ იმაზე, რომ არაბების ხელში აღმოჩნდა სავაჭრო მაგისტრალების საწყისი და ბოლო წერტილები და ამით ბიზანტია უფრო დამოკიდებულ მდგომარეობაში ჩააყენეს, ვიდრე ეს სასანიანებს შეეძლოთ.

ამიტომაც, სავსებით ლოგიკური იქნება თუ ვიტყვით, რომ წმინდა ეკონომიკური კუთხით, ბიზანტიელებს არაბებთან მშვიდობიანი ურთიერთობების ქონა აწყობდათ. ამიტომაც, როდესაც VII-VIII საუკუნეებში ორ ძალას შორის აქტიური საომარი მოქმედებები მიმდინარეობდა, პარალელურად ბიზანტიაში ეკონომიკის გადაწყობა და ახალი სავაჭრო გზებისთვის მორგება ხდებოდა.

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი ბიზანტიაზე გამავალი სავაჭრო გზების შესწავლაში არის იმპერიის გეოგრაფია. VIII-XIII საუკუნეების ბიზანტია ხმელთაშუა და შავი ზღვის გარშემო ტერიტორიებს მოიცავდა. ხმელთაშუა ზღვაში არსებული სავაჭრო ურთიერთობები უფრო დიდი იყო თავისი მასშტაბურობით, ვიდრე შავ ზღვაში. გეოგრაფია ამ ორ ზღვას ერთმანეთისგან ბოსფორის და დარდანელის სრუტეებით ყოფს და ამას ერთი გადმოსახედიდან არც უნდა შეექმნა რაიმე სერიოზული დაბრკოლება ორ ზღვას შორის აქტიური სავაჭრო ურთიერთობებისთვის. თუმცა ბიზანტიურ სამყაროში შავი და ხმელთაშუა ზღვები ორ მეტნაკლებად განცალკევებულ ეკონომიკურ ერთეულს წარმოადგენდა. ხერსონი და ტმუტორაკანი არა კონსტანტინოპოლთან, არამედ უფრო ტრაპიზონთან იყო დაკავშირებულები.

ეს უკანასკნელი კი მახლობელი აღმოსავლეთის ძირითად სავაჭრო მარშრუტებს ებმოდა. ტრაპიზონი ასევე ის ქალაქი იყო, სადაც 10% *ad valorem*[142] გადასახადი იკრიფებოდა[143].

თურქ-სელჩუკების მიერ მცირე აზიის აღმოსავლეთ და ცენტრალური ნაწილების დაპყრობამ დიდი ზიანი მიაყენა ბიზანტიის შავი ზღვის ვაჭრობას. საქმე იმაშია, რომ თურქ-სელჩუკების მიერ ბაღდადის და დანარჩენი მესოპოტამიის აღებამ დაღი დაასვა სპარსეთის ყურედან ჩრდილოეთით, ტრაპიზონამდე მიმავალ მნიშვნელოვან სავაჭრო გზებს. როგორც ჩვენ ეს უკვე ბევრჯერ დავინახეთ, პოლიტიკური კატაკლიზმების გამო საავაჭრო გზების ჩაკეტვა იწვევს ახალი/ალტერნატიული მარშრუტების გახსნას. ამ შემთხვევაშიც სპარსეთის ყურე-მესოპოტამია-ტრაპიზონის გზის დაქვეითებას ინდოეთიდან წითელი წღვის გასწვრივ, ეგვიპტეზე, კერძოდ კი ალექსანდრიამდე, საზღვაო გზის აღორძინება მოყვა. ბიზანტიელებს არ სურდათ დამოკიდებულები ყოფილიყვნენ სელჩუკების პოლიტიკურ ნებაზე და ხელს უწყობდნენ ეგვიპტის პოლიტიკურ და ეკონომიკურ აღზევებას[144]. ამან, თავის მხრივ, გამოიწვია მესოპოტამიის ტრანზიტული პოტენციალის ნელი დაქვეითება, რასაც საბოლოო წერტილი XIII საუკუნეში მონღოლების გამოჩენამ დაუსვა.

X-XII საუკუნეებში დაიწყო მახლობელი აღმოსავლე-

---

142 ფასის მიხედვით.

143 The Cambridge Economic History of Europe. Vol. II. Trade and Industry in the Middles Ages. ed. M. M. Postan, E. Miller. Cambridge. 1987, გვ. 139. უამრავია არაბულ წყაროებში ტრაპიზონის ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე შემონახული ინფორმაცია, რაზეც საუბარი ქვემოთ გვექნება.

144 ეგვიპტის ეკონომიკური აღზევება ემთხვევა ფატიმიანთა დინასტიის მეთაურობით ბაღდადის სახალიფოსგან დამოუკიდებლობის მოპოვებას. ფატიმიანთა ეკონომიკის სიძლიერე აისახა მოჭრილი ოქროს ფულის ხარისხში.

თის ეკონომიკის რეორიენტაცია ქრისტიანული ევროპის ბაზრისკენ[145]. არაბების ლაშქრობების შედეგად ხმელთაშუა ზღვას მოწყვეტილი კათოლიკური ევროპა ნელ-ნელა იბრუნებდა დაკარგულ ეკონომიკურ პოზიციებს ამ მნიშვნელოვან ბაზარზე. ქრისტიან ევროპელებს უკვე ხარისხიანი ოქროს ფული გააჩნდათ, არაბებმა კი ამით დიდი და მდიდარი ბაზარი აღმოაჩინეს, რომელიც მათ მთელ ეკონომიკურ აქტივობას იზიდავდა[146].

მაშინ როდესაც თურქ-სელჩუკები ბიზანტიას მცირე აზიიდან ავიწროვებდნენ, ხმელთაშუა ზღვაში დიდი მნიშვნელობის მქონე მოვლენები ვითარდებოდა. თუ აქამდე ბიზანტიის იმპერიის ძალაუფლების ერთ-ერთი გარანტი ძლიერი სამხედრო და კომერციული ფლოტი იყო, X-XII სს. ხმელთაშუა ზღვაში ასპარესზე გამოვიდნენ იტალიური ქალაქ-სახელმწიფოების გემები და ნელი ტემპებით (ბიზანტიელი იმპერატორების გადაწყვეტილებებით) იმპერიის ქალაქებში პრივილეგიებს მოიპოვებდნენ, კერძოდ კი სავაჭრო გადასახადებისგან თავისუფლდებოდნენ[147]. ამით ბიზანტიელი ვაჭრების პოზიციები საგრძნობლად შესუსტდა.

მიუხედავად იმისა, რომ XI საუკუნეში თურქ-სელჩუკთა ლაშქრობებმა ეკონომიკური ლანდშაფტი მთელ მახლობელ აღმოსავლეთში შეცვალეს, დროთა განმავლობაში, პირველადი შოკის შემდეგ, XII-XIII საუკუნეებში საქართველოს სამხრეთ საზღვრის გასწვრივ არსებულმა ქალაქებმა ხელახალი აღზევება დაიწყეს. საქარავნო გზები მესოპოტამიის გავლით ისევ აქტიურად გამოიყენებოდა. ამის კარგი მაგალითია მიქაელ სირიელის მიერ მოთხრობილი ისტორია,

---

145 The Cambridge Economic History of Europe, გვ. 421-422. A. E. Laiou. The Byzantine Economy. Cambridge. 2007, გვ. 133-146, 155-163.

146 H. Pirenne. Medieval Cities. Their Origins and the Revival of Trade. Princeton. 1946, გვ. 77-105.

147 A. E. Laiou. The Byzantine Economy, გვ. 143-144.

სადაც სპარსეთიდან მისული 400 ვაჭარი ანატოლიის მთებში დიდთოვლიანობის გამო იღუპება[148].

XII ს. სელჩუკების მიერ კონტროლირებად ტერიტორიებზე გაუმჯობესებული ეკონომიკური დონის საუკეთესო მაჩვენებელი პირველი ვერცხლის, ხოლო XIII ს. კი უკვე პირველი ოქროს მონეტის გამოშვება უნდა იყოს. ეს ფაქტი ორმაგად მნიშვნელოვანია, რადგან ანატოლია ზოგადად მდიდარი იყო ვერცხლით და განსაკუთრებით გამოირჩეოდა ოქროს სიმცირით[149].

ბიზანტიის ეკონომიკის აქტივობა დიდწილად იმპერიის გეოგრაფიით იყო განპირობებული. გრძელი სანაპიროები, დიდი და მცირე ზომის უამრავი კუნძული ხმელთაშუა ზღვაში – ყველაფერი ეს ქმნიდა სასურველ ვითარებას სავაჭრო გემების მოძრაობისთვის მცირე აზიიდან პელოპონესის ნახევარკუნძულამდე და პირიქით. კონსტანტინოპოლი თავისი დიდი მოსახლეობით კიდევ ერთ მიზიდულობის ცენტრს წარმოადგენდა. ბიზანტიის მოსახლეობის სიდიდის, ეგვიპტის და სხვა ქვეყნების აღზევების გამო ვაჭრობა ხმელთაშუა ზღვაში დიდი მასშტაბების უნდა ყოფილიყო.

ნაკლები დონის, თუმცა ასევე საკმაოდ ფართო სავაჭრო მიმოქცევა უნდა ყოფილიყო X-XIII საუკუნეებში შავი ზღვის აუზსში. როგორც ითქვა აქ მთავარი მაგისტრალის როლს ყირიმიდან ტრაპიზონამდე მიმავალი საზღვაო გზა იყო. მცირე ცნობების მიუხედავად, საქართველოს შავი ზღვისპირეთი აქტიურად უნდა ყოფილიყო ჩართული შავი ზღვის აუზის ვაჭრობაში. ქართველი ვაჭრები ნახსენები არიან კონსტანტინოპოლში და სხვა ბიზანტიურ ქალაქებში კომერციული აქტივობის კონტექსტში[150].

---

148 The Cambridge Economic History of Europe, გვ. 456.

149 The Cambridge Economic History of Europe, გვ. 446-447.

150 Т. Н. Берадзе. Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии, გვ. 73-74.

ზემოთ ჩამოთვლილი ყველა გზა – კასპიის და შავი ზღვის ჩრდილოეთით, ცენტრალურ აზიაში, რუსების მიერ დასახლებულ მიწებზე, ტრაპიზონ-ყირიმის მიმართულებაზე, ხმელთაშუა ზღვაში – VII-XIII საუკუნეების მახლობელ აღმოსავლეთში და ევრაზიულ სტეპებში პირველადი (ტრანსკონტინენტური) მნიშვნელობის სავაჭრო დერეფნებს წარმოადგენდა. აღსანიშნავია ისიც, რომ ყველა ეს გზა საქართველოს გარშემო იყო და მათი მხოლოდ მცირე განშტოებები თუ გადიოდა უშუალოდ ქართულ მიწებზე, ისიც არც თუ ისე ხანგრძლივი პერიოდით.

ამიტომაც, შეიძლება ითქვას, რომ VII-XIII საუკუნეებში საქართველო მოწყვეტილი იყო ტრანსკონტინენტური სავაჭრო აქტიურობისგან, რაც მეტწილად ქვეყნის გეოგრაფიით უნდა ყოფილიყო განპირობებული. კავკასიონი დამაბრკოლებელ ბუნებრივ ბარიერს წარმოადგენდა, ხოლო ქვეყნის სამხრეთით მცირე კავკასიონის ქედი ასევე ზღუდავდა ქვეყანაში საერთაშორისო სავაჭრო გზების შეღწევადობას.

თუმცა XI საუკუნიდან საქართველოს საზღვრებთან ახლოს ბევრმა ისეთმა სავაჭრო გზამ ჰპოვა განვითარება, რომელიც მართალია მასშტაბებით ჩამორჩებოდა ზემოთ ჩამოთვლილ ტრანსკონტინენტურ მარშრუტებს, მაგრამ მაინც დიდი ფინანსური მოგების მატარებელი იყო. ჩვენ მათ პირობითად რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზებს ვუწოდებთ, რათა ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზებისგან განვასხვავოთ.

ნაწილი მესამე

რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზები საქართველოს საზღვრებთან

სომხეთის და ანატოლიის მიმართულება

აქამდე ჩვენ VII-XIII საუკუნეებში საქართველოს გარშემო არსებული მთავარი ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები და ეკონომიკური აქტივობის ცენტრები განვიხილეთ. ეს მნიშვნელოვანი იყო, რათა საერთაშორისო ვაჭრობის ზოგადი სურათი დაგვეხატა ამ ჩახლართულ და ხშირად ცვალებად მარშრუტებში სამხრეთ კავკასიის, კერძოდ კი საქართველოს ადგილის გასარკვევად. ასევე, უნდა ითქვას, რომ ზემოთ აღწერილი სავაჭრო-ეკონომიკური გზები ერთგვარ პირველადი მნიშვნელობის მარშრუტებს წარმოადგენდა, სადაც VII-XIII საუკუნეების ევრაზიაში არსებული დიდი ფინანსური კაპიტალი ტრიალებდა, მდიდრდებოდა ქალაქები, ევრაზიის სტეპებში იქმნებოდა ათასობით კილომეტრზე გადაჭიმული მომთაბარული იმპერიები და ა. შ.

საქართველო (იშვიათი გამონაკლისების გარდა) მეტნაკლებად გამოთიშული იყო ამ სავაჭრო მაგისტრალებისგან, რაც, პირველ რიგში, მისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობით იყო გამოწვეული. თუმცა ამ პირველი

ეშელონის სავაჭრო გზების გარდა, ჩვენ ასევე გამოვარჩევდით რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო-ეკონომიკურ გზებს, რომელიც შედარებით მცირე ზომის იყვნენ, ვიდრე ტრანსკონტინენტური, მაგრამ უშუალოდ საქართველოს საზღვრებთან ახლოს, არანის, შარვანის, აზერბაიჯანის (ირანის ჩრდილოეთ ნაწილი) და სომხეთის ტერიტორიებზე გადიოდა. როგორც ქვემოთ იქნება ნაჩვენები, ამ სავაჭრო გზების შემთხვევაშიც საქართველო (თბილისის გარდა) პერიფერიაზე მდებარეობდა. თუმცა ამ გზების სიახლოვე საქართველოს საზღვრებთან ერთიანი ქართული სახელმწიფოს მმართველებს საშუალებას აძლევდა ქვეყნის ეს „პერიფერიულობა" სამხედრო ძალით გამოესწორებინათ — ტერიტორიების პირდაპირი შემოერთებით ან ყმადნაფიცობის გავრცელებით სავაჭრო გზებზე კონტროლი დაემყარებინათ.

ქვემოთ ჩვენ აღვწერთ სომხეთის, არანის და შირვანის ქალაქებს და როგორც დავინახავთ, მათ უმეტესობაზე ქართველებს ულაშქრიათ და, ხშირ შემთქვევაში, გრძელვადიანი დროით დაუკავებიათ კიდევაც. ამ ქალაქებში არსებული სიმდიდრე და სავაჭრო გზებზე მათი მდებარეობა ერთიანი ქართული მონარქიის სამხრეთით ექსპანსიის ერთ-ერთი გადამწყვეტი მიზეზი უნდა ყოფილიყო.

საქართველოს გარშემო არსებული სომხეთისგან, არანსა და შირვანისგან შემდგარი ტერიტორიული სარტყელი საკმაოდ მდიდარი იყო X-XIII საუკუნეებში. მაგალითად, X საუკუნის წყაროში, „ჰოდუდ ალ-ალემი", ვკითხულობთ:

> „ეს ადგილები (არანი, არმენია და აზერბაიჯანი — *ე. ა.*) უმდიდრესი სანახებია ისლამის [ქვეყნებში]. ისინი გაშენებული და მრავალი

სიმდიდრით [დაჯილდოებულია]. აქვთ მიმდინარე წყლები, მშვენიერი ხილი, სავაჭრო ადგილები, [ჰყავთ] მამაცი მეომრები, ბევრია იქ ყოველ კუთხიდან ჩამოსული უცხოელებიც. იქ იპოვება ყირმიზის საღებავი, შარვლები და შალის სამოსი, ნაწლავები, ბამბა, თევზი, თაფლი, ცვილი. იქ მოიპოვება ტყვეები (მონები), [წარმოშობით] რუმიელები, სომხები, პაჭანიკები, ხაზარები და სეკლაბები (სლავები)[151]."

წყაროს ეს მონაკვეთი კარგად აღწერს იმ ზოგად ეკონომიკურ მნიშვნელობას, რომელიც საქართველოს სამხრეთით, სამხრეთ დასავლეთით და სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე ტერიტორიებს გამოარჩევდა. როგორც ქვემოთ იქნება ნაჩვენები, 1230-1240-იან წლებამდე, სამხრეთ კავკასიაში მონღოლების გაბატონებამდე, ეს რეგიონები უცხოური და ირიბად ქართული წყაროების მიხედვით მახლობელი აღმოსავლეთის ერთ-ერთ უმდიდრეს ტერიტორიებად მოიხსენიება.

X-XIII საუკუნეების არანის, შირვანისა და სომხეთის ქალაქებისთვის დამახასიათებელი იყო განვითარების ერთნაირი ტენდენციები. ამ პერიოდში ვხედავთ ამ რეგიონიების ქალაქების მზარდ განვითარებას, რომელიც ეკონომიკური აქტივობით, მოსახლეობის ზრდით და შენობა-ნაგებობების ფართომასშტაბიანი აგებით აისახა. ქვემოთ ნაჩვენები იქნება, თუ როგორი მეორეხარისხოვა-

151 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი. თარგმანი შენიშვნებით და საძიებლითურთ ვ. ფუთურიძისა. თბ. 1937, გვ. 14. არმენიას მდიდარ მხარედ მოიხსენიებს XIII საუკუნის ავტორი ზაქარია ალ-კაზვინიც. ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 35.

ნი ქალაქები იყო ხლათი, განჯა და ბევრი სხვა ცნობილი დასახლება X საუკუნეში, ხოლო XIII საუკუნეში კი დიდ სავაჭრო-სახელოსნო ცენტრებს წარმოადგენდა.

დავიწყოთ საქართველოს სამხრეთ-დასავლეთ მიმართულებით არსებული სავაჭრო გზების აღწერით. როგორც უკვე ითქვა, VII საუკუნეში დაწყებულმა არაბულმა ლაშქრობებმა დიდი ზიანი მიაყენა სომხურ მიწებს. შემოსევებმა დააქვეითა მათი ეკონომიკა, ხოლო ხალიფა ხაშიმის (724-743 წწ.) მმართველობის პერიოდში მოსახლეობისთვის დაწესდა მაღალი გადასახადები. არაბების მმართველობის ჟამს (652-887/8 წწ.) სომხეთზე ისტორიულად გამავალი სავაჭრო გზები მოიშალა. ამის პირდაპირი მიზეზი არაბების ბიზანტიასთან ომები იყო, რადგან სომხეთი ფაქტობრივად ორ ძალას შორის საზღვარს წარმოადგენდა[152].

ბიზანტიურ-არაბული ომების გარდა, სომხური ქალაქების დაქვეითების მიზეზებს ასევე უნდა დაემატოს მშვიდობიანობის პერიოდში არაბების მიერ გატარებული აღმშენებლობითი სამუშაოები. როგორც ყველა დიდი დამპყრობელი არაბებიც აშენებდნენ ახალ გზებს, დასახლებებს და მთლიან ქალაქებს. VIII საუკუნის პირველ ნახევარში არაბების მიერ თბილისსა და ბარდავს შორის აგებულმა ქალაქმა კისილმა თბილისიდან არანის მიმართულებით არსებული გზის გამოცოცხლება გამოიწვია. ამას უნდა დავუმატოთ 844 წელს არაბების მიერ დაარსებული განჯა, რომელიც მომდევნო საუკუნეებში მთლიანი რეგი-

152 Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.). Ереван. 1954. გვ. 189-199. უნდა ვივარაუდოთ, რომ დასაწყისში არაბების გამოჩენას ეკონომიკური ზიანი მთლიანი სამხრეთ კავკასიისთვის უნდა მიეყენებინა. ქალაქებს შორის ეკონომიკური კონტაქტები მოირღვა, დაქვეითდა ვაჭრობა და ა. შ. იხ. Э. Мурадалиева. Города Кавказа на великом шелковом пути. Баку. 2011, გვ. 33-34.

ონის ეკონომიკურ ცენტრად გადაიქცევა[153].

დიდი ალბათობით, საქართველოს სამხრეთ-აღმოსავლეთით ქალაქების დაარსება გამოწვეული უნდა ყოფილიყო ამ მიმართულებაზე ეკონომიკური ურთიერთობების გააქტიურებით (როგორც შედეგი არაბებსა და ხაზარებს შორის მშვიდობიანობი ურთიერთობების დამყარებისა)[154]. VIII საუკუნის მეორე ნახევრიდან სამხრეთ კავკასიაში ეკონომიკურმა აქტივობამ სომხური ქალაქებიდან მტკვარ-არაქსის აუზში გადაინაცვლა, რომლის უკიდურეს ჩრდილოეთ წერტილს ქალაქი თბილისი წარმოადგენდა[155].

სომხური ქალაქების ხელახალი ეკონომიკური აღზევება IX საუკუნის ბოლოდან იწყება, როდესაც ბიზანტია აღმოსავლეთ ანატოლიაში შეტევაზე გადავიდა და დაიწყო სომხური და ქართული მიწების შემოერთება. მეორე დადებითი ფაქტორი იყო 961 წელს ბაგრატუნების მიერ სომხური სამეფოს დაარსება. გლობალურ კონტექსტში კი მნიშვნელოვანი იყო ამავე პერიოდში ბიზანტიასა და არაბებს შორის მასშტაბური საომარი მოქმედებების დასრულება, რაც ათავისუფლებდა სომხურ ქალაქებს დამატებითი გადასახადებისგან და შემთხვევითი დარბევებებისგან.

მართალია XI საუკუნის მეორე ნახევარში თურქ-სელჩუკების გამოჩენამ სომხური ქალაქები მკვეთრად უკან დახია[156], XII საუკუნის დასაწყისშივე იწყება მდგო-

---

153 Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.), გვ. 189-199.

154 X-XI სს. მიმდინარეობს თბილისის, ბარდავის და სხვა მნიშვნელოვანი ქალაქების სწრაფი განვითარება.

155 Э. Мурадалиева. Города Кавказа на великом шелковом пути, გვ. 36.

156 Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.), გვ. 260-265. მ. ლორთქიფანიძე. „საქართველოსა და სომხეთის

მარეობის გამოსწორება, რადგან სელჩუკები თვითონ იყვნენ დაინტერესებულები სავაჭრო გზების გააქტიურებაში[157].

X-XIII საუკუნეებში აღზევებულ სომხურ ქალაქებს შორის აღსანიშნავია ქ. ანისი, რომელიც კიდევ ერთ მნიშვნელოვან სომხურ ქალაქ დვინს უერთდებოდა, ხოლო იქიდან კი კალიკალას (თანამედროვე ერზერუმი)[158]. ანისის აღზევება 961 წელს სომეხი ბაგრატუნების მიერ მისი დედაქალაქად გადაქცევის შემდეგ იწყება, როდესაც ანისზე დაიწყო დვინი-ყარსი-ერზერუმი[159]-ტრაპიზონის სავაჭრო მაგისრტალის გავლა.[160] ფაქტობრივად, ანისი ერაყსა და შავ ზღვას შორის დამაკავშირებელ პუნქტად გადაიქცა[161], რაც X-XIII საუკუნეების წერილობით წყაროებით

ურთიერთობების წარსულიდან". თსუ შრომები. ტ. 125. თბ. 1968, გვ. 125-126.

157 Э. Мурадалиева. Города Кавказа на великом шелковом пути, გვ. 39.

158 V. Minorsky. Studies in Caucasian History. London. 1953, გვ. 105.

159 ერზურუმის (კალიკალას) ეკონომიკურ პოტენციალზე მცირე ცნობები მოგვეპოვება. ასე, იაკუთი აღნიშნავს, რომ ქალაქში XIII საუკუნეში ცნობილ ნოხებს ამზადებდნენ. ქალაქს შთამბეჭდავი სტრატეგიული ადგილმდებარეობა გააჩნდა, რაც მას საკვანძოსამხედრო-ეკონომიკური გზების გზაგასაყარზე აყენებდა. ქალაქის გაკონტროლება უსაფრთხოს ქმნიდა როგორც ჩრდილოეთით, ტრაპიზონამდე, ასევე აღმოსავლეთით დვინამდე და არანმდე მიმავალი გზებს. X საუკუნის წყაროში კალიკალაში ბევრი ვაჭარია მოხსენიებული. იხ. ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 14. იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. არაბული ტექსტი ქართული თარგმანითა და შესავლით გამოსცა ე. სიხარულიძემ. თბ. 1964, გვ. 74.

160 დმანისი-ლორე-ანისის მაგისტრალზე იხ. გ. ჭეიშვილი. ქვეყანა ანისისა. თბ. 2017, გვ. 42-43.

161 V. Minorsky. Studies in Caucasian History. London. 1953, გვ. 104.

დასტურდება, რადგან ხშირია ქალაქში და მის მიმდებარედ ვაჭრების, გზების და საერთაშორისო ვაჭრობისთვის დამახასიათებელი ნივთების ხსენება[162]. ანისის სიდიადეზე მეტყველებს სხვადასხვა ცნობა ქალაქის მოსახლეობის სიდიდეზე. „ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანის" მიხედვით, როდესაც არდებილის სულთანი თავს დაესხა ანისს და გაძარცვა ის, დამპყრობლებმა ქალაქის ეკლესიებში 12 000 კაცი ამოხოცეს[163]. ქალაქის სიდიდე ასევე მტკიცდება იმითაც, რომ XIII საუკუნეში მონღოლების მიერ ქალაქის აღების დროისთვის, ანისი დიდი და მდიდარი იყო და მოიხსენიებოდა როგორც ათასი და ერთი ეკლესიის ქალაქი[164].

ცალკე განსახილველია ქ. დვინი, რომელიც, როგორც ისთახრი გადმოგვცემს, არდებილზე დიდი ქალაქი იყო[165]. ისტორიულად, დვინიდან კავშირი მყარდებოდა ჩრდილოეთ მესოპოტამიასთან, ირანის ზეგანთან და იქ არსებულ მდიდარ ქალაქებთან[166]. როგორც ჩანს, დვინი-

---

162 1198-1199 წწ. დათარიღებულ წარწერაში ანისიდან შემონახულია ცნობა ქალაქში ბამბის ქსოვილების წარმოების შესახებ. იხ. Гюзальян Л. Т. «Персидская надпись Кей-Султана Шеддада в Ани». Сборник академику Н. Я. Марру. Москва-Ленинград. 1935, გვ. 663. З. М. Буниятов. Государство атабеков Азербайджана (1136-1225 годы). Баку. 1978, გვ. 35.

163 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი. ქართლის ცხოვრება. თბ. 1959. ტ. II, გვ. 100.

164 Киракос Гандзакеци. История Армении. М. 1978. 27. გვ. 165. „ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი" ანისს არაერთი ეკლესიის ქალაქად მოიხსენიებს. ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 101.

165 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4. იდენტურ ცნობას გვაწვდის იბნ-ჰაუკალიც. იხ. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 93.

166 Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.), გვ.

დან ჩრდილოეთით მიმავალი ერთ-ერთი გზა თბილისამდეც გადიოდა. არაბი ისტორიკოსის ალ-მუქადასის მიხედვით, დვინს ბევრი კარი გააჩნდა და მათგან ერთ-ერთი „ბაბ-ტიფლისის“ სახელს ატარებდა, რაც თბილისადმე გზის მიმართულებაზე მიგვანიშნებს. ზუსტად დვინიდან ტრაპეზუნტამდე მიმავალ გზაზე მდებარეობდნენ ანისი, ყარსი და არცნი[167], რამაც ეს ტერიტორია X-XIII საუკუნეებში მახლობელი აღმოსავლეთის ერთ-ერთ მდიდარ რეგიონად აქცია.

დვინის სტრატეგიულმა ადგილმდებარეობამ განაპირობა ქალაქის სავაჭრო ცენტრად გადაქცევა. ქალაქში მოიპოვებოდა ბუმბულის და მატყლის ქსოვილები განკუთვნილი ხალიჩების და სკამების დასამზადებლად. ქალაქის ბაზრები ასევე ცნობილი იყო აბრეშუმის, ნოხების, საფენების წარმოებით და წითელი საღებავის – ყირმიზის – არსებობით[168]. გაცხოველებულმა ვაჭრობამ და ქალაქის სტრატეგიულ ადგილას მდებარეობამ, დვინი რეგიონში ყველაზე მდიდარ ქალაქად აქცია, რაც, თავის მხრივ, მოსახლეობის მატებას განაპირობებდა[169]. დვინის ზღაპრულ სიმდიდრეზე ქართული წყაროებიც გვატყობინებენ. XII საუკუნეში გიორგი III-ის მიერ ქალაქის აღების შემდეგ ვეღები ტყვეებითა და საუნჯის სიმრავლით აივსო[170].

ანისი საკუთრივ სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი და ეკონომიკურად მდიდარი რეგიონის შირაქის პრო-

---

212-214.

167 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თარგმანი და კომენტარები ო. ცქიტიშვილის. თბ. 1975. შენიშვნა №83, გვ. 91-93.

168 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 93.

169 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 14.

170 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 5-6.

ვინციის ნაწილს წარმოადგენდა. მაგალითად, შირაქში განვითარებული იყო მეხორბლეობა, მესაქონლეობა, მეფუტკრეობა, ქვის კარიერის დამუშავება და ა. შ. საქართველოს სამხრეთით მდებარე სავაჭრო კუთხით საინტერესო კიდევ ერთი ქალაქი იყო ერვანდაშატი, საიდანაც გზები საქართველომდეც აღწევდა.

შირაქზე გადიოდა საქართველოდან სომხეთზე მიმავალი მაგისტრალი, რომელიც ცნობილი იყო „ანისის გზის" სახელით. შირაქიდან ჯავახეთში მოხვედრის შემდეგ, მარტივი იყო თბილისამდე მიღწევაც[171].

1041 წელს ახალქალაქის დაარსების შემდეგ შირაქი-ჯავახეთის გზა ამ ქალაქზე გადავიდა[172]. ანისის და შირაქის მნიშვნელობა გამოიხატებოდა იმითაც, რომ ის მყარ პლაცდარმს წარმოადგენდა ყარსის და უფრო სამხრეთით მდიდარი ხლათის და ახლოს მდებარე სხვა ეკონომიკურად მნიშვნელოვანი ქალაქების და დიდი სავაჭრო გზების გასაკონტროლებლად[173]. მეტიც, ანისის ხელში ჩაგდებით, ფაქტობრივად, ხდებოდა ჩრდილოეთ სომხეთზე გაბატონება და უკვე ანატოლიის სიღრმეებში შესვლისთვის მზადება. აღნიშნული ტერიტორიებიდან სამხედრო და ეკონომიკური გზები მესოპოტამია-ჩრდილოეთ სირიისკენაც მიემართებოდა[174].

---

171 ნ. ბერძენიშვილი. გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში. თბ. 1966, გვ. 103. გ. ჭეიშვილი. ქვეყანა ანისისა. თბ. 2017, გვ. 38-39.

172 XII საუკუნეში ანისისთვის ხანგრძლივი ომების შემდეგ, ამოქმედდა დმანისი-ლორე-ანისი მაგისტრალი, რომელიც როგორც სამხედრო, ასევე ეკონომიკური კუთხითაც გამოიყენებოდა. მაგალითად, დიდგორის ბრძოლის შემდეგ დავით აღმაშენებელი მტერს ანისამდე ზდია.

173 მ. ლორთქიფანიძე. „ანისისათვის ბრძოლის ისტორიიდან XII ს. საქართველოში". საქართველოს ფეოდალური ხანის ისტორიის საკითხები. ტ. I. თბ. 1970, გვ. 105.

174 გ. ჭეიშვილი. ქვეყანა ანისისა, გვ. 39-43.

კიდევ ერთ ეკონომიკურად მნიშვნელოვან ქალაქს წარმოადგენდა არცნი[175]. სომეხი ისტორიკოსი არისტაკე ლასტივერცის მიხედვით, არცნი ყარსთან ერთად საზღვაო (იგულისხმება შავი ზღვა) და სახმელეთო ვაჭრობით იყო გამდიდრებული[176]. ბიზანტიელი ისტორიკოსი მიხეილ ატალიატის მიხედვით, არცნი, რომელიც ისტორიულ თეოდოსიოპოლთან ახლოს მდებარეობდა, სავსე იყო სპარსეთიდან, ინდოეთიდან და დანარჩენი აზიიდან ჩამოტანილი ნაწარმით[177]. კიდევ ერთი ბიზანტიელი ისტორიკოსი, გიორგი კედრინი, არცნის ვაჭრებით სავსე ქალაქად მოიხსენიებს[178].

არცნიდან ჩრდილოეთით მიმავალი გზა ქართულ ქალაქ არტანუჯამდე მიდიოდა. ბიზანტიელი იმპერატორის, კონსტანტინე პორფიროგენეტის, მიხედვით, არტანუჯი რეგიონში მსხვილ სავაჭრო ცენტრს წარმოადგენდა[179], სადაც სავაჭრო ნივთები ტრაპიზონიდან, იბერიიდან, აბაზგიიდან, სომხური ქალაქებიდან და სირიიდან აღწევდა[180]. არტანუჯის ციხე-სიმაგრეში ასევე გადასახადები იკრიბებოდა[181].

ქალაქის გაკონტროლება მნიშვნელოვანი იყო დასავლეთ და აღმოსავლეთ საქართველოში, ასევე, სომხეთა-

---

175 A. E. Laiou. The Byzantine Economy, გვ. 137.

176 Аристакэс Ластиверци. Повествование вардапета Аристакэса Ластиверци. пер. К. Н. Юзбашяна. М. 1968, გვ. 91-92, 97.

177 Michael Attaleiates. The History. Trans. A. Kaldellis. D. Krallis. London. 2012, გვ. 271.

178 გეორგიკა. ტ. V. თბ. 1963, გვ. 73.

179 ვ. გაბაშვილი. „საქართველოს ქალაქების ისტორიიდან (არტანუჯი და უჯარმა)". საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 3-4.

180 Константин Багрянородный. Об управлении империей. 46. 9-13.

181 Константин Багрянородный. Об управлении империей. 46. 11.

მდე მიმავალი გზების ხელში ჩასაგდებად[182]. მაგალითად, არტანუჯიდან გზა არტაანში გადიოდა და მდ. არტანუჯისწყალს მიყვებოდა. არტანუჯიდან პირდაპირი ეკონომიკური და სამხედრო კავშირი მყარდებოდა ყარსი-ანისის მაგისტრალთან. კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მიმართულება იყო არტანუჯიდან მტკვირს ხეობით საქართველოს და სამხრეთ კავკასიის სხვა ტერიტორიების სიღრმეებში შესასვლელად არსებული მარშრუტები[183].

სომხეთის სხვა დიდი ქალაქებისგან განსხვავებით, ყარსის სავაჭრო პოტენციალზე არაბულ-სპარსულ-სომხურ წყაროებში შედარებით მცირე ინფორმაცია მოგვეპოვება. თუმცა ეს არ უნდა ნიშნავდეს იმას, რომ ქალაქი არ იყო ჩართული იმ რეგიონულ ვაჭრობაში. XI საუკუნეში სელჩუკების მიერ ყარსის აღების შედეგად დატრიალებული ტრაგედიის აღწერისას, არისტაკე ლასტივერცი ვაჭრებს ახსენებს[184]. XIII საუკუნის ანონიმური სპარსული წყაროს მიხედვით, ყარსი ცნობილი იყო აბრეშუმის წარმოებით[185]. ქალაქის ეკონომიკური მნიშვნელობა იმითაც აიხსნება, რომ თურქ-სელჩუკებიდან მოყოლებული რეგიონული ძალები (მათ შორის ერთიანი საქართველოს სამეფო) მუდმივად ცდილობდნენ ყარსის ხელში ჩაგდებას.

ასევე მნიშვნელოვანი იყო ქალაქი სურმარი, სადაც მრავალი შენობა-ნაგებობა იყო თავმოყრილი. ქალაქში, ისევე როგორც სხვაგან, მრავალი საბაზრო მოედანი იყო მოწყობილი და მარტივი იყო ცხენების, თაფლის, ღვინის,

---

182 Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.). გვ. 216-217.

183 ჯ. სამუშია. არტანუჯის ციხე-ქალაქი (ისტორიული ნარკვევი). თბ. 2008, გვ. 9.

184 Аристакэс Ластиверци, გვ. 97-98.

185 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 76.

სალოცავი ხალიჩების და ბევრი სხვა რამის შეძენა. დამატებით, სომხური ქალაქებიდან გაჰქონდათ ცხვირსახოცები და საფარები, ცხოველებს შორის კი ჯორები[186]. ზოგადად უნდა ითქვას, რომ სომხურ ქალაქებში წარმოებული პროდუქცია ირანის და მახლობელი აღმოსავლეთის სხვა ქალაქებამდე გადიოდა[187]. სომხური ქალაქები ასევე მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებულები არანის და ჩრდილოეთ კავკასიის ტერიტორიაზე არსებულ ქალაქებთან, რაც ამტკიცებს რეგიონში ფართო საგზაო ქსელის არსებობას და პროდუქციის მიმოსვლას. სომხური ქალაქების ფართო სავაჭრო კონტაქტებზე ისიც ადასტურებს, რომ ხაზარებს ტანსაცმელი სომხეთიდან შემოჰქონდათ[188]. იბნ-ფადლანის მიხედვით კი ხაზარების მეფის კარავი სომხური ხალიჩებით იყო მოფენილი[189]. არანაკლებ საინტერესო ცნობა მოგვეპოვება ალ-იდრისისთან, როდესაც ავტორი აღნიშნავს, რომ მუსლიმანი ვაჭრები სომხეთიდან კიევამდე ჩადიან[190]. ამრიგად, სომხური ქალაქების გაკონტროლებით ქართველი მეფეები ხელში ჩაიგდებდნენ ფართო სავაჭრო ქსელს, რაც სამეფოსთვის დიდ ფინანსურ მოგებასთან იქნებოდა დაკავშირებული.

ამ სომხური ქალაქებიდან დასავლეთით, შავი ზღვის სანაპიროზე მდებარე ტრაპიზონი კიდევ ერთ მნიშვნელოვან ეკონომიკურ წერტილს წარმოადგენდა. ჩვენ

---

186 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 93, 96.

187 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 93-94.

188 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. I. Ал-Истахрий. Тифлис. 1901, გვ. 53.

189 Ibn Fadlan. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 75.

190 Ал-Идриси о странах и народах восточной Европы. Текст, перевод, комментарий И. Г. Коноваловой. М. 2006, გვ. 120.

ტრაპიზონი ზემოთ უკვე ვახსენეთ, როდესაც ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო გზებზე ვისაუბრეთ. თუმცა საჭიროდ ვთვლით ქალაქს ნაშრომის ამ მონაკვეთშიც შეეხოთ, რადგან ის უშუალოდ
იყო დაკავშირებული სომხეთის ქალაქებთან და შესაბამისად, ქართველი მეფეების ყურადღების ცენტრში ექცეოდა.

ტრაპიზონი უკვე X საუკუნეში მსხვილ სავაჭრო ცენტრს წარმოადგენდა. მასუდი აღნიშნავს, რომ X საუკუნეში ქალაქში მასშტაბური ვაჭრობა იმართებოდა, რომელშიც სომეხი, ჩერქეზი, ბერძენი და მუსლიმი ვაჭრები იკრიბებოდნენ[191]. ისთახრი აღნიშნავს, რომ ტრაპიზონში მახლობელი აღმოსავლეთიდან ბევრი უცხოელი ვაჭარი ჩადიოდა[192]. იბნ-ჰაუკალი იდენტურ ინფორმაციას გვაწვდის და ამატებს, რომ შემდეგ ვაჭრები ბიზანტიის (დიდი ალბათობით, შავი ზღვის) სხვა ქალაქებში ჩადიოდნენ[193]. ტრაპიზონის სიმდიდრეზე საუბრისას იბნ-ჰაუკალს ქალაქის წლიური მოგება 72 000 ნომისმად აქვს აღწერილი[194]. ტრაპიზონი ირანიდან და მესოპოტამიიდან სომხური ქალაქების გავლით მიმავალი სავაჭრო გზების ბოლო წერტილს წარმოადგენდა, საიდანაც ხდებოდა ბერძნული გემებით ამ პროდუქციის უკვე შავი ზღვის გარშემო მდე-

---

191 Masudi. in Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North, გვ. 157-158. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 95. დ. მუსხელიშვილი. „ფეოდალური ხანის საქართველოს და ამიერკავკასიის მნიშვნელობა საერთაშორისო ვაჭრობაში“, გვ. 135. ტრაპიზონის სავაჭრო პოტენციალზე საუბრობს ალ-იდრისიც. იხ. Ал-Идриси о странах и народах восточной Европы, გვ. 115.

192 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4.

193 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 95.

194 A. E. Laiou. The Byzantine Economy, გვ. 83-84.

ბარე ტერიტორიებში გავრცელება.

ტრაპიზონი შავ ზღვაში მოპოვებული ძვირფასი და უბრალოდ საჭირო ნივთების მახლობელ აღმოსავლეთში გატანისთვისაც გამოიყენებოდა[195]. მართლაც, ისთახრი აღნიშნავს, რომ ყველა ნაწარმი, რომელიც სომხეთის დასავლეთით არსებულ ქალაქებში მოიპოვებოდა სწორედ ტრაპიზონიდან შემოდიოდა[196]. როგორც ჩანს, შავ ზღვაში ბიზანტიის იმპერიის ეკონომიკური პოლიტიკის ნაწილს წარმოადგენდა ის, რომ ეს ნაწარმი ძირითადად ბერძნული წარმომავლობის უნდა ყოფილიყო. პროდუქციის ჩამონათვალში განსაკუთრებულ ადგილს აბრეშუმის ნაკეთობები იკავებდა.

ტრაპიზონის სტრატეგიული მნიშვნელობა დასტურდება XIII ს. დასაწყისში ქალაქის გარშემო ქართველების მხარდაჭერით შექმნილი ტრაპიზონის იმპერიითაც. ტრაპიზონზე გამავალი ვაჭრობა იმდენად მსხვილი უნდა ყოფილიყო, რომ ვენეციელი და სხვა იტალიელი ვაჭრები თავიდანვე შეეცადნენ ამ მარშრუტზე გაბატონებულიყვნენ. ამ სავაჭრო გზის მნიშვნელობა მონღოლების მიერ ანატოლიის დაპყრობამდე უცვლელი დარჩა.

რაც უფრო სამხრეთით მიდიოდა გზები საქართველოდან, მით უფრო მდიდარი ქალაქები იყო, რომელიც, თავის მხრივ, უფრო მეტად მნიშვნელოვან სავაჭრო გზებს უერთდებოდა. ტრაპიზონის და შირაქის პროვინციის სამხრეთით სავაჭრო ქალაქების მთელი რიგი იყო, რომელიც საუკუნეების განმავლობაში დამპყრობლებს იზიდავდა. ამ ქალაქებზე და გზებზე გასასვლელად ქართველებს ესაჭიროებოდათ შირაქის პროვინციაზე და ყარსზე კონტროლის მოპოვება.

განვიხილოთ კიდევ რამდენიმე სავაჭრო ქალაქი.

---

195 The Cambridge Economic History of Europe, გვ. 455-456.

196 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4.

ამიდი (თანამედროვე დიარბაქირი) ცნობილი იყო ლურჯი ფერის ჭურჭლის დამზადებით. არზრუმში თაფლი, ცხენები, ძვირფასი ხის მასალა და ხმლები მოიპოვებოდა[197].

კალიკალასთან ახლოს, ვანის ტბის დასავლეთ სანაპიროზე კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ცენტრი, ქალაქი ხლათი მდებარეობდა. როგორც ჩანს, X საუკუნის მდგომარეობით ხლათი არ იყო განსაკუთრებით დიდი მასშტაბების. მაგალითად, იბნ-ჰაუკალი, X საუკუნეში არსებული მდგომარეობის აღწერისას, ხლათს დვინზე მცირე ზომის ქალაქებს შორის ახსენებს[198]. მსგავსი მდგომარეობა არის აღწერილი ისთახრისთანაც[199]. თუმცა ეს ცნობები არ უნდა ნიშნავდეს იმას, რომ ქალაქში პროდუქციის ნაკლებობა შეინიშნებოდა ან ის, რომ დვინზე მცირე ზომა აუცილებლად ხლათის დაკნინებულ ეკონომიკურ მდგომარეობაზე მეტყველებდა. პირიქით, X საუკუნის ხლათი მდიდარი იყო სხვადასხვა ნაწარმით. ალბათ ამას გულისხმობდა ისთახრი, როდესაც ხლათს და ახლომდებარე სხვა მცირე ზომის ქალაქებს გაშენებულ ქალაქებად მოიხსენიებდა. X საუკუნის არაბი გეოგრაფი ალ-მუქადასიც აღნიშნავს, რომ ქალაქს ბაღები, ციხე-სიმაგრე და ბაზარი გააჩნია[200]. „ჰოდუდ ალ-ალემის" მიხედვითაც, X საუკუნეში ხლათი არ წარმოადგენდა დიდ ქალაქს, თუმცა საკმაოდ მდიდარი იყო[201].

---

197 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира). Критический текст, перевод с персидского, введение, комментарий и указатели Л. П. Смирновой. М. 1993, გვ. 180-181.

198 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 94.

199 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4.

200 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თარგმანი და კომენტარები ო. ცქიტიშვილის. თბ. 1975, გვ. 142.

201 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 14.

როგორც ჩანს, მომდევნო საუკუნეებში, სხვა ქალაქების მსგავსად, ხლათის ეკონომიკური როლი და მასთან ერთად უკვე ქალაქის პოლიტიკური (სტრატეგიულ-სამხედრო) მნიშვნელობაც საგრძნობლად მატულობს. მაგალითად, XIII საუკუნის პირველ ნახევარში დაწერილი ანონიმური წყარო „აჯაიბ ად-დუნია" ხლათს მოიხსენიებს ქალაქად, სადაც მთელი მსოფლიოს პროდუქცია იყრიდა თავს, განსაკუთრებით კი სირიიდან და ბიზანტიიდან[202]. ქალაქში ასევე ბევრი ბაზარი იყო მოწყობილი, რაც მაღალ სავაჭრო აქტიურობაზე მიუთითებს[203]. ხლათი ასევე დიდ ქალაქად არის მოხსენიებული ზაქარია ალ-კაზვინის ნაშრომშიც[204].

ასევე უნდა ითქვას, რომ ვანის ტბის გარშემო ტერიტორია განსაკუთრებული სიმდიდრით გამოირჩეოდა, მიწა ნაყოფიერი იყო, ხოლო ქალაქები კი საერთაშორისო ვაჭრობით განთქმული. ვანის გარშემო არსებულ ტერიტორიებზე განსაკუთრებით ცნობილი იყო თევზის და მარილის მოპოვება, რომელიც ინდოეთში[205], ერაყსა და სირიაში გაჰქონდათ[206]. XIII საუკუნის გეოგრაფი/ისტორიკოსი იაკუთი ამბობს, რომ ხლათში მოპოვებული ცნობილი თევზი ტირიხი არა მარტო ბევრ მეზობელ ქვეყანაში გაჰქონდათ, არამედ მას ეს თევზი ქ. ბალხში თვითონ უნა-

---

202 მოშორებით მდებარეობდა ქალაქი სივასი, რომელშიც მთელი მსოფლიოს ნაწარმი (ცხენები, თევზები, ტყავები, ხალიჩები, მონები) იყრიდა თავს. იხ. 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 213.

203 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 180.

204 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თარგმანი და კომენტარები ო. ცქიტიშვილის. თბ. 1975, გვ. 42.

205 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 43.

206 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 98.

ხავს და სმენია, რომ მისი მოპოვება ქ. ღაზნაშიც იყო შესაძლებელი[207]. გეოგრაფიული დისტანცია შთამბეჭდავია, რადგან ეს ორი ქალაქი თანამედროვე ავღანეთის ტერიტორიაზე მდებარეობს. ამის გარდა, ეს ცნობა პირდაპირ მიუნიშნებს ხლათის და ვანის ტბის მჭიდრო ეკონომიკურ კონტაქტებზე მთელ მახლობელ აღმოსავლეთთან. შესაბამისად, ხლათის გაკონტროლება ამა თუ იმ ძალას საშუალებას აძლევდა პირდაპირ გასულიყო მახლობელი აღმოსავლეთის ძირითად სავაჭრო მაგისტრალებზე, გაეკონტროლებინა ანატოლიაში, ჩრდილოეთ მესოპოტამიაში და სირიისკენ მიმავალი სამხედრო-სავაჭრო მარშრუტები და ამით დიდი ფინანსური მოგება ენახა.

ამრიგად, ხლათი და ვანის ტბის ტერიტორიის გარშემო არსებული ქალაქები (არჭეში) X-XIII საუკუნეებში დიდ სიმდიდრეს მოიცავდა. უდავოა რომ ქართველებს ხლათის და ვანის ტბის მიმდებარედ არსებული ეს სიმდიდრე და საერთაშორისო სავაჭრო მნიშვნელობა კარგად ექნებოდათ გათვალისწინებული, როდესაც ისინი XIII დასაწყისში ხლათის ხელში ჩაგდებას შეეცადნენ.

ისევე როგორც სხვა სავაჭრო მნიშვნელობის ქალაქებს, ხლათს, არჭეშს[208] და ვანის ტბასთან არსებულ კიდევ რამდენიმე ციხე-სიმაგრეს წმინდა სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობაც გააჩნდა. ხლათი ერთგვარ გასაღებს წარმოადგენდა მცირე აზიის შუაგულში შესაღწევად. მეტიც, როგორც ჩანს, ქალაქი X საუკუნეში სტრატეგიულად უკვე იმდენად მნიშვნელოვანი იყო, რომ კონსტანტი-

---

207 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 53.

208 XIII საუკუნის დასაწყისისთვის არჭეში საკმაოდ მდიდარ ქალაქს წარმოადგენდა. მაგალთად, იბნ ალ-ასირის გვაუწყებს, რომ ქართველებმა არჭეშში იმდენად დიდი ქონება ჩაიგდეს ხელთ (დიდი ალბათობით გაძარცვეს კიდევაც), თითქოს ქალაქი გუშინ არც კი იყო მდიდარი.

ნე პორფიროგენეტის მიხედვით, ხლათის გარეშე მტრები ვერ მოახერხებდნენ მცირე აზიაში ბიზანტიის წინააღმდეგ გამოსვლას[209].

ხლათის და ზემომოყვანილი სხვა დიდი ცენტრების გარდა, ასევე არსებობდა შედარებით მცირე ზომის, მაგრამ გაშენებული და ეკონომიკურად აქტიური ქალაქების დიდი რაოდენობა, რაც კიდევ ერთხელ ადასტურებს X-XIII საუკუნეებში საქართველოს სამხრეთ-დასავლეთით ტერიტორიების ეკონომიკურ განვითარებას. აქ მხოლოდ რამდენიმეს ჩამოვთვლით: არჭეში, ბერქირი, მელაზგერდი, ბიდლისი, არზანი, არზან არ-რუმი, მიაფარეყინი, არზანჯანი, ჯურნა და ა. შ[210].

არანის და შირვანის მიმართულება

საქართველოს საზღვრებთან კიდევ ერთი რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზების ქსელი არანის და შირვანის[211] ტერიტორიებზე გადიოდა. ეს ორი რეგიონი გეოგრაფიულად ერწყმოდა თანამედროვე ირანის ჩრდილოეთ ნაწილს. ეს გეოგრაფიული ფაქტი კარგად არის ნაჩვენები IX საუკუნის არაბ გეოგრაფ, იბნ-ხორდადბეჰთან, რომელიც ასევე აღნიშნავს იმას, რომ ჩრდილოეთ ირანიდან (აზერბაიჯანიდან) გზა კასპიის ზღვის სამხრე-

---

209 Константин Багрянородный. Об управлении империей. 44. 28.

210 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4. იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 6-7, 9.

211 არაბული ლაშქრობების ერთ-ერთი შედეგი იყო მტკვარ-არაქსის შესართავის გარშემო მდიდარი მიწების ეკონომიკური დაცემა. ვითარება მხოლოდ IX საუკუნეში უმჯობესდება, როდესაც, არანის და შირვანის ტერიტორიაზე არსებული ქალაქები ეკონომიკურ ზრდას განიცდიან.

თით მდებარე მდიდარ პროვინცია ხორასანს უერთდებოდა[212]. გეოგრაფის მიერ ქალაქებს შორის ჩამოთვლილი მანძილების (შესაბამისად, გზების) მიხედვით, თამამად შეიძლება ითქვას, რომ ეს რეგიონი გამოირჩეოდა ქალაქების სიმრავლით, დიდი მოსახლეობით, ლამაზი შენობა-ნაგებობებით[213], განვითარებული საგზაო ქსელით, რომელიც ადვილს ხდიდა გადაადგილებას ერთი პუნქტიდან მეორე წერტილამდე[214]. მცირე, მაგრამ საინტერესო მონაცემები მოგვეპოვება X საუკუნის კიდევ ერთ არაბ გეოგრაფთან, კუდამასთან, რომელიც არანის, შირვანის და ირანის ჩრდილოეთ ნაწილში არსებულ მრავალ გზას და ქალაქს აღწერს[215].

მაგალითისთვის დავასახელებთ რამდენიმე დამაკავშირებელ (დიდი ალბათობით, ასევე სავაჭრო) გზას საქართველოს სამხრეთით და სამხრეთ-აღმოსავლეთით: მარაღა-დვინი, დვინი-ბარდავი, ბარდავი-არდებილი, ბა-

---

212 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане: III. Ибн-Хордадбэ. (пер. Н. А. Караулова). Тифлис. 1903, გვ. 5-7.

213 ნ. ასათიანი. საქართველო-შარვანის პოლიტიკური ურთიერთობა XII საუკუნეში. (წერილი I. XII საუკუნის პირველი ნახევარი). XII საუკუნის ისტორიის საკითხები. თსუ-ის შრომები, ტ.125. 1968, გვ. 8.

214 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане: III. Ибн-Хордадбэ, გვ. 5.

215 გეოგრაფი ასევე პირდაპირ საუბრობს აზერბაიჯანის სიმდიდრეზე, როდესაც ახსენებს პროვინციიდან ამოღებული ყოველწლიური შემოსავალი 4,5 მილიონ დირჰემს უტოლდება. ეს მაშინ, როდესაც ასევე მდიდარი პროვინცია არმენიიდან ამოღებული ყოველწლიური გადასახადი 4 მილიონ დირჰემს აღწევს. შედარებისთვის, IX საუკუნის ისტორიკოსი იაკუბი ახსენებს ყოველწლიურად აზერბაიჯანიდან ამოღებულ 4 მილიონ დირჰემს. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане: III. Ибн-Хордадбэ, გვ. 29, 59.

რდავი-დარუბანდი, ბარდავი-თბილისი[216], არდებილი-ამიდი და ბევრი სხვა[217]. კუდამასთან ნახსენებია, ქალაქ ნარიზიდან და მუთევაკილიდან თბილისამდე არსებული გზებიც[218]. იბნ-ჰაუკალი შემდეგ მიმართულებებს გვთავაზობს: ბარდავი>იუნანი>ბაილაკანი>ბერზენდი, შემდეგ კი არდებული; ბარდავი>ბერზენდი>შამახია>შარვანი>აბხაზი>ჯასარ-სამურა[219], შემდეგ კი დარუბანდი; ბარდავი>ჯანზა (განჯა)>შამქორი>ხუნანი>კალა, შემდეგ კი თბილისი; ბარდავიდან დვინამდე მიმავალი გზა[220].

არანისა და შირვანის ირანთან მჭიდრო სავაჭრო ურთიერთობების შესახებ წარმოდგენას გვიქმნის მრავალი არაბი ისტორიკოსის ცნობები. გზების მიმართულებები, რეგიონიდან გატანილი და მასში შემოტანილი ნივთების ჩამონათვალი პირდაპირ მეტყველებს X-XIII საუკუნეებში არანისა და შირვანის მჭიდრო ეკონომიკურ ურთიერთობებზე სომხეთის, ირანის და ხორეზმის უმდიდრეს ქალაქებთან.

ეხლა კი დეტალურად განვიხილოთ არანის, შირვანის და ჩრდილოეთ ირანის (აზერბაიჯანის) ქალაქების სავაჭრო პოტენციალი. ამის აღწერა მნიშვნელოვანია, რადგან საქართველოს საზღვრებთან არსებული ეს ეკონომიკური ცენტრები დიდწილად განსაზღვრავდა XI-XIII საუკუნეებში ერთიანი ქართული სამეფოს საგარეო პოლიტიკის მიმართულებას. ქართველებისთვის შირვანი,

---

216 Ибн-Хордадбех. Книга путей и стран. Перевод с арабского, комментарии, исследование, указатели и карты Н. Велихановой. Баку. 1986, გვ. 107.

217 თბილისის ისტორია. ტ. I. თბ. 1990, გვ. 76.

218 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане: III. Ибн-Хордадбэ, გვ. 27.

219 ქალაქის ერთი სახელწოდება.

220 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 102.

არანი და ჩრდილოეთ ირანი ერთგვარ მიზიდულობის ცენტრს წარმოადგენდა, რომელთა დამორჩილება/გაკონტროლება დიდ ეკონომიკურ მოგებასთან უნდა ყოფილიყო დაკავშირებული. დიდ გაკვირვებას არ უნდა იწვევდეს ის ფაქტი, რომ XIII საუკუნის დასაწყისში საქართველოს ისტორიაში ქართული ჯარის მიერ განხორციელებული ყველაზე დიდი ლაშქრობა უცხო მიწებში ზუსტად ირანის მიმართულებით წარიმართა.

არანის ტერიტორია გამოირჩეოდა დიდი ქალაქების სიმრავლით, სადაც ვაჭრობისთვის განკუთვნილი მრავალი საგანი მოიპოვებოდა: აბრეშუმი, სხვადასხვა ძვირფასი ქსოვილი, ხილი, ბრინჯი, ცხენები, ჯორები[221] და ა. შ. საკუთრივ ქალაქები კი დიდი მოსახლეობით და შენობების მრავალფეროვნებით გამოირჩეოდა[222].

ამ რეგიონის ყველაზე ცნობილი ქალაქი უდავოდ ბარდავი იყო[223]. მისი მნიშვნელობა არა მხოლოდ ეკონომიკური ხასიათის იყო, არამედ სამხედრო-სტრატეგიულიც, რადგან ქალაქი რეგიონში არსებული სხვა ყველა მსხვილი პუნქტისგან თითქმის თანაბარი მანძილით იყო დაშორებული. სხვა სიტყვებით, ბარდავის გაკონტროლებით მარტივად ხერხდებოდა მთელი არანის და შირვანის დასავლეთ ნაწილზე გავლენის გავრცელება: საჭიროების შემთხვევაში საკვანძო გზების გადაკეტვა, ჯარების მობილიზება და საჭირო მიმართულებაზე გადაყვანა და ა. შ.

ბარდავის ეს ადგილმდებარეობა და მისი ზოგადი ეკონომიკური მნიშვნელობა ასახულია ალ-მუქადასის შენიშვნაში, რომ ქალაქი რეგიონის ბაღდადი[224] იყო და გამო-

---

221 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 87-89.

222 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 184.

223 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 87.

224 ბაღდადი X საუკუნეში, როდესაც ალ-მუქადასი თავის

ირჩეოდა დიდი სავაჭრო აქტივობით. მსგავსი მოსაზრება არის გატარებული იბნ-ჰაუკალის ნაშრომშიც, სადაც არაბი ისტორიკოსი ბარდავს „არანის დედას" უწოდებს[225]. მეტიც, ნაშრომის სხვა მონაკვეთში, იბნ-ჰაუკალი ასევე წერს, რომ ერაყიდან კასპიამდე, ისპაჰანისა და რეის შემდეგ, ბარდავის მსგავსი სხვა ქალაქი არ არსებობს[226]. უდავოა, რომ ამ ეპითეტებით ავტორებს ბარდავის სიდიდის, სტრატეგიული მნიშვნელობის და უპირველეს ყოვლისა ეკონომიკური მნიშვნელობის ხაზგასმა სურდათ. იდენტური ინფორმაცია არის შემონახული ისთახრისთან[227].

ბარდავი და ზოგადად არანი/შირვანი მჭიდროდ იყო დაკავშირებული ჩრდილოეთ ირანთან (აზერბაიჯანთან). მაგალითად, ცნობილია, რომ ბარდავში შექმნილი აბრეშუმის პროდუქცია ხუზისტანში გაჰქონდათ. ფართო იყო მტკვარში სერმახის და ბევრი სხვა თევზის სახეობის მოპოვება, რომელიც ინდოეთში, ერაყში და ირანის უდიდეს ქალაქებში, არდებილში და რეიში, გაჰქონდათ[228]. ეს

ნაშრომს წერდა, ჯერ კიდევ ინარჩუნებდა მახლობელი აღმოსავლეთის ეკონომიკური ცენტრის პოზიციას. ამ დროს ქათოლიკური ევროპა ჯერ კიდევ მთლიანად არ დაბრუნებულა ასპარესზე ხმელთაშუა ზღვაში, ხოლო ეგვიპტე არ გადაქცეულა ევროპასა და მახლობელ აღმოსავლეთს შორის დამაკავშირებელ ეკონომიკურ ხიდად. ამავდროულად, თურქ-სელჩუკები ჯერ არ გამოჩენილან მესოპოტამიაში, რაც XI-XII საუკუნეებში მნიშვნელოვნად უკან დახევს სპარსეთის ყურეში და მესოპოტამიაში ეკონომიკურ აქტივობას. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. VIII. Ал-Мукаддасий. გვ. 8. ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 120-122.

225 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 87.

226 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 87.

227 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 2-3.

228 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 88.

მონაცემები მტკიცდება სხვა აღმოსავლური წყაროებითაც. მაგალითად, XIII საუკუნის „აჯაიბ ად-დუნიას“ ანონიმური ავტორი ბარდავის აღწერას საკმაოდ დიდ ადგილს უთმობს (რაც ქალაქის მნიშვნელობაზე მეტყველებს) და აღნიშნავს, რომ ქალაქში ფართოდ იყო გავრცელებული აბრეშუმის წარმოება[229]. სხვა წყაროში ვკითხულობთ, რომ ქალაქში ასევე მოიპოვებოდა ენდრო, ჯორები, წაბლი და ნიგოზი[230]. ისთახრი აღნიშნავს, რომ ბარდავი ხილით, ბაღებით, თხილით და აბრეშუმის წარმოებით იყო განთქმული. ავტორი ასევე ახსენებს, რომ მტკვარში თევზებს „დერაფენს“ და „ეშერს“ იჭერდნენ[231].

ბარდავის ეკონომიკურ აქტივობაზე მეტყველებს მის ერთ-ერთ შესასვლელთან არსებული ბაზარი, რომელიც იმდენად დიდი იყო (ერთი ფარსანგი ერთ ფარსანგზე[232]), რომ მასში ყველა საქონელი იყრიდა თავს[233]. ბარდავის ბაზრის სიდიდეზე ასევე მეტყველებს ის, რომ ისთახრის მიხედვით, ის „ლურესერეს“[234] ბაზარსაც კი აჭარბებდა თავისი მასშტაბებით. ისთახრის კიდევ ერთი ცნობაა საინტერესო, სადაც ბარდავის ბაზრის ხშირ სტუმრებს შორის ის ერაყიდან და ხორასნიდან ჩამოსულ ხალხს

229 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 190.

230 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 15.

231 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 2-3. „ჰოდუდ ალ-ალემის მიხედვითაც, ბარდავში აბრეშმი მოიპოვებოდა. იხ. დასახელებული ნაშრომი, გვ. 15.

232 ერთი ფარსანგი ტრადიციულად, დაახლოებით, 5,6 კილომეტრს შეადგენდა, ანუ მაძილს, რომელსაც ქარავანი ფარავდა სანამ დაისვენებდა. ასეთი მასშტაბების მქონე ბაზრობის არსებობა ბარდავთან ნაკლებად სავარაუდოა, თუმცა უდავოა, რომ მისი ზომები განსაკუთრებით დიდი იყო.

233 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 2-3. .

234 ზუსტი ადგილმდებარეობა უცნობია, თუმცა შედარება უნდა მიუნიშნებდეს „ლურესერეს“ სიდიდეზე.

ახსენებს[235]. ჩრდილოეთ ირანთან მჭიდრო ეკონომიკური ურთიერთობის გარდა, ბარდავი ასევე დაკავშირებული იყო სომხურ ქალაქებთან. ბარდავიდან საღებავი, რომელიც სომხური ქალაქებიდან იყო შემოტანილი, შემდეგ ინდოეთში იგზავნებოდა[236]. ეს ადასტურებს იმას, რომ ბარდავი მჭიდროდ იყო დაკავშირებული მახლობელ აღმოსავლეთთან, ხოლო მისი გაკონტროლება კი ნებისმიერი ძალისთვის დიდი ფინანსური სარგებლის მომტანი უნდა ყოფილიყო.

აღსანიშნავია ისიც, რომ არანში და შირვანში ბარდავის მსგავს დიდ ქალაქებთან ახლოს ხშირად მდებარეობდა დიდი ბაღები სავსე ხილით და სავაჭრო ადგილებით[237]. X-XIII საუკუნეების აღმოსავლურ წყაროებში მათი ხსენება საკმაოდ ხშირია, რაც უნდა მიანიშნებდეს ამ ადგილების განსაკუთრებულ ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე.

ბარდავის ეს სავაჭრო-ეკონომიკური მიზიდულობა (სამხედრო-სტრატეგიულთან ერთად) უნდა ხსნიდეს XI-XIII საუკუნეებში ქართველების ქალაქით დაინტერესებას, იქნება ეს სამხედრო ლაშქრობებით, თუ აქტიური დიპლომატიით.

საქართველოდან ბარდავამდე მიმავალ გზაზე იდგა ქალაქი განჯა, რომელიც ბარდავის მსგავსად, ასევე მნიშვნელოვან ეკონომიკურ ცენტრს წარმოადგენდა. თუმცა

---

235 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 3.

236 ბარდავის ხსენებული ბაზრის სახელწოდება „ქურქია". ბაზარი კვირა დღეს იმართებოდა ხოლმე და ხალხში სიტყვა „ქურქი" კვირა დღესთან იყო ასოცირებული. იხ. ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 3.

237 ბარდავთან ახლოს მდებარეობდა ალ-ანდარაბადი, სავსე ბაღებით და ხილით. იხ. ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თარგმანი და კომენტარები ო. ცქიტიშვილის. თბ. 1975, გვ. 120-122.

განჯას შემთხვევაში ერთი რამაა გასათვალისწინებელი. X საუკუნის დასაწყისისთვის ეს ქალაქი მდიდარია[238], მაგრამ, მაგალითად, ისთახრის მიერ მოხსენიებულია შემდეგი მცირე ზომის[239] ქალაქებთან ერთად: ბაილაკანი, ბერზენჯი, შამახია, შაბურანი, ლაიჯანი და ყაბალა[240]. როგორც ჩანს, მომდევნო საუკუნეებში განჯას მნიშვნელობა იზრდება, პირველ რიგში, საკვანძო სატრანზიტო ადგილმდებარეობის გამო, რომელიც მას გაძლიერებულ საქართველოს მონარქიასა და ბარდავს შორის აყენებდა.

მართლაც, რომ განვიხილოთ XIII საუკუნის ისტორიკოსების მონაცემები, კარგად ჩანს განჯას ეკონომიკური მნიშვნელობის განსაკუთრებული ამაღლება. ასე, მაგალითად, „აჯაიბ ად-დუნიას" მიხედვით, განჯაში ინარმოებოდა აბრეშუმი, ბამბა, ბროკატი, ატლასი და ა. შ[241]. ქალაქის რეგიონულ დონეზე აღზევება კარგად აისახება იმ ფაქტშიც, რომ განჯამ წარმმართველი ადგილი დაიკავა აბრეშუმის ჭიის გამოზრდაში და აბრეშუმის დამზადებაში[242], რაც საგანგებოდ არის აღნიშნული სხვადასხვა იმდროინდელი ისტორიკოსის მიერ.

მეტიც, როგორც ჩანს, XIII საუკუნეში განჯა მთელი არანის ერთ-ერთ უმთავრეს ქალაქად იქცა. სომეხი ისტორიკოსი კირაკოს განძაკეცის მიხედვით, განჯა, მონღო-

---

238 „ჰოდუდ ალ-ალემი" განჯას გაშენებულ ქალაქად მოიხსენიებს, საიდანაც შალის ყოველნაირი სამოსი გადიოდა მეზობელ ტერიტორიებში გასაყიდად. თუმცა, როგორც ჩანს, ქალაქი არ იყო განსაკუთრებით დიდი ზომების, რადგან ავტორი განჯას შამქორთან ერთად მოიხსენიებს. იხ. ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 15.

239 М. М. Альтман. Исторический очерк города Ганджи. Часть 1. Баку. 1949, გვ. 11.

240 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4.

241 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 233.

242 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 41.

ლების მიერ მისი აღების დროისთვის, დიდი ქალაქი იყო, ბევრი შენობა-ნაგებობით, ოქროთი და ვერცხლით[243]. განჯას ზღაპრულ სიმდიდრეზე გვიყვება ბასილი ეზოსმოძღუარიც, როდესაც ის აღწერს ოქროს, მონებს, სამკაულებს, ჭურჭლებს და ა. შ., რომელიც ქართველებმა ხელთ ჩაიგდეს შამქორის ბრძოლის შემდეგ ქალაქზე ლაშქრობისას[244]. განჯას ასეთი აღზევებისთვის ასევე ხელი უნდა შეეწყო საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში ჯერ შედადიანების, შემდეგ კი ათაბაგების სახელმწიფოების ცენტრად გარდაქმნასაც.

ქალაქის ესე სწრაფი აღმასვლა ვერ მოხდებოდა რეგიონში მიმდინარე პროცესებისგან დამოუკიდებლად, არამედ დაკავშირებული უნდა ყოფილიყო არანსა და შირვანში სხვა ქალაქების დაწინაურება/დაქვეითებასთან. ამიტომაც, XIII საუკუნის დასაწყისისთვის განჯას განსაკუთრებული აღზევება დაკავშირებული უნდა ყოფილიყო ამავე პერიოდში ბარდავის ეკონომიკური და პოლიტიკური მნიშვნელობის შესამჩნევ დაკნინებასთან[245]. მართალია, ბარდავი ჯერ კიდევ დიდ და ეკონომიკურად აქტიურ ქალაქად მოიხსენიება[246], მაგრამ ის უკვე აღარ შედის არანის და შირვანის მთავარ ქალაქთა ჩამონათვალში[247]. ბარდავის მნიშვნელობას საბოლოო დაღი XIII საუკუნეში ჯალალ ედ-დინის, შემდეგ კი უკვე მონღოლების გამოჩენამ დაასვა.

---

243 Киракос Гандзакеци. История Армении, გვ. 154.

244 ბასილი ეზოსმოძღვარი. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა თამარისი. ქართლის ცხოვრება. ტ. II. თბ. 1959, გვ. 127-129.

245 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 134-135.

246 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 6-7.

247 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 39. იგივე მონაცემებია შემონახული იაკუთთან. იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 6-7.

ზოგი ბარდავის დაკნინებას 944 წელს მხოლოდ რუსების მიერ ქალაქზე ლაშქრობისას მიყენებულ ზიანს მიაწერს[248]. ვფიქრობთ ეს მოსაზრება სრულად არ უნდა ასახავდეს რეალობას, რადგან, როგორც ზემოთ ვნახეთ, X საუკუნის შემდეგაც ბარდავმა მეტ-ნაკლებად შეინარჩუნა რეგიონში სავაჭრო-ეკონომიკური ცენტრის როლი. ქალაქის დაკნინება ნელი პროცესი უნდა ყოფილიყო და, დიდი ალბათობით, გამოწვეული იყო კონკურენტი სავაჭრო ქალაქების აღზევებით და რეგიონში ცვალებადი პოლიტიკური მდგომარეობით.

განჯას ასეთი ეკონომიკური აღმასვლა, გამოწვეული ბარდავსა და თბილისს შორის სავაჭრო გზაზე არსებობით, არ შეიძლება ქართველი პოლიტიკური მესვეურების ყურადღებს მიღმა დარჩენილიყო. ქალაქის სავაჭრო-სახელოსნო პოტენციალის გაკონტროლება დიდ ეკონომიკურ მოგებას მოუტანდა ბაგრატიონებს, რაც ხსნის ქართველების მიერ მრავალ მცდელობას განჯა მინიმუმ ყმადნაფიც მდგომარეობაში ჰქონოდათ.

განჯის და ბარდავის მსგავს (ზოგჯერ კი უფრო მეტ) სავაჭრო და სტრატეგიულ მნიშვნელობას ქალაქი დარუბანდი ატარებდა. ისთახრი და იბნ-ჰაუკალი აღნიშნავენ, რომ დარუბანდი უფრო მდიდარი იყო, ვიდრე არდებილი[249], თუმცა უფრო დიდ სტრატეგიულ მნიშვნელობას ატარებდა, რადგან ის კასპიის ზღვასა და კავკასიონის ქედის უკიდურეს აღმოსავლეთ წერტილს შორის არსებულ დერეფანს აკონტროლებდა. მეტიც, ქალაქს ხელსაყრელი ადგილმდებარეობა გააჩნდა კასპიის ზღვაზე ვაჭრობის

---

248 Э. Мурадалиева. Города Кавказа на великом шелковом пути, გვ. 50.

249 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 3. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 89.

გასავრცელებლად თავისი დიდი ნავსადგურის მეშვეობით. როგორც ჩანს, X-XIII საუკუნეებში სავაჭრო მიზნებისთვის აქტიურად ხორციელდებოდა დარუბანდის ნავსადგურის გამოყენება, საიდანაც გემები კასპიის ზღვის სამხრეთ და აღმოსავლეთ სანაპიროებამდე აღწევდნენ. ისთახრი ამბობს, რომ დარუბანდიდან სელი არანსა და აზერბაიჯანში გაჰქონდათ[250]. „ჰოდუდ ალ-ალემის" მიხედვით, დარუბანდი მონებით ვაჭრობაში ერთ-ერთ ცენტრს წარმოადგენდა[251], რაც გაკვირვებას არ უნდა იწვევდეს, რადგან ქალაქის ჩრდილოეთით იშლებოდა ევრაზიული სტეპები, სადაც რუსებს, ხაზარებსა და ვოლგის ბულგარელებს შორის სავაჭრო ურთიერთობები და ხშირი ომები იწვევდა მონების და ძვირფასი ნივთების დარუბანდამდე ჩატანას/ჩაყვანას.

როგორც ჩანს, დარუბანდის მნიშვნელობა XIII საუკუნეშიც არ დაკნინებულა, რადგან იაკუთი საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ ქალაქის ნავსადგურში ბევრი ვაჭარი იკრიბებოდა, მათ შორის ქურჯები (ქართველები) და სხვადასხვა ხალხი სამხრეთ კასპიისპირეთიდან[252].

ამრიგად, სამხედრო-სტრატეგიული მიზეზების გარდა, დარუბანდის სავაჭრო-ეკონომიკურ პოტენციალს ასევე უნდა გამოეწვია ქართველების დიდი დაინტერესება. დავით აღმაშენებლის მმართველობის ბოლო წლებში დამორჩილებული, შემდეგ კი დემეტრე I-ის დროს მეტად შემომტკიცებული ეს ქალაქი კასპიის ზღვაში და ჩრდილოეთ კავკასიასთან ვაჭრობის გასაღებს წარმოადგენდა.

კიდევ ერთი საინტერესო ქალაქი იყო ყაბალა, რო-

---

250 ავტორი დარუბანდში სელის წარმოების შესახებაც გვაწვდის ინფორმაციას. ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 3.

251 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 16.

252 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 21.

მელიც IX-XI საუკუნეებში საკმაოდ მოზრდილ და გამაგრებულ ცენტრს წარმოადგენდა[253]. ჰამდალლაჰ ყაზვინის მიხედვით, რომელიც XIII-XIV საუკუნეების მიჯნაზე ცხოვრობდა, ყაბალა ცნობილი იყო აბრეშუმის წარმოებით.

ყაბალას დონის მნიშვნელობის ქალაქთა რიგში შეგვიძლია შევიყვანოთ შამქორი, შატარი და შირვანი (ქალაქი), რომელიც, როგორც ჩანს, მცირე ზომის, თუმცა ეკონომიკურად აქტიური ქალაქები იყო. ეს მოწმდება ამ ქალაქებში კერამიკული ნივთების და დანების წარმოებით. ასევე დიდი რაოდენობით მოიპოვებოდა სხვადასხვა ხილი, თევზი, ნავთობი და ა. შ[254].

შედარებით უფრო მნიშვნელოვან ცენტრს ქალაქი ნახიჩევანი წარმოადგენდა, სადაც ფართოდ მოიპოვებოდა პროდუქცია ჩინეთიდან. ასევე ფართო მიმოქცევაში იყო სხვადასხვა საფარი, ქეჩები, ხისგან დამზადებული სხვადასხვა ნივთი და ა. შ[255]. ნახიჩევანის მნიშვნელობა ასევე მტკიცდება არქეოლოგიური მასალებით, რომლის მიხედვითაც, ქალაქი ბევრი შენობით გამოირჩეოდა და მასში ხელოსნობა, ხალიჩების, ხის და კერამიკული ნივთების, ქსოვილების და თაფლის წარმოება იყო განვითარებული[256].

ასევე საინტერესო იყო ქალაქი ბაილაკანი, რომელიც, დიდი ალბათობით, მტკვარ-არაქსის შესართავთან ახლოს მდებარეობდა. არანსა და შირვანში ბევრი სხვა ქალაქის მსგავსად, ბაილაკანი X საუკუნეში არ წარმოადგენდა გამორჩეულ ადგილს. თუმცა დროთა განმავლობაში,

---

253 С. А. Ашурбеили. Государство ширвашахов. Баку. 1983, გვ. 152.

254 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 216. С. А. Ашурбеили. Государство ширвашахов, გვ. 140-149.

255 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 243.

256 З. М. Буниятов. Государство атабеков Азербайджана (1136-1225 годы), გვ. 110-112.

ქალაქის მნიშვნელოვანმა ადგილმდებარეობამ გამოიწვია ბაილაკანის სწრაფი განვითარება. მაგალითისთვის, XIII საუკუნის დამდეგს ბაილაკანი, როგორც ჩანს, უკვე განსხვავებულ ქალაქს წარმოადგენდა, რადგან ამ პერიოდის ისტორიული წყაროები მას ეკონომიკურად აქტიურ ადგილად მოიხსენიებს. მეტიც, ბაილაკანი ასეთ დიდ ქალაქებთან ერთად არის ხსენებული, როგორც განჯა და ბარდავი[257].

ასე, XIII საუკუნის პირველი მეოთხედისთვის ქალაქში დიდი რაოდენობით აბრეშუმი[258] მოიპოვებოდა და ადგილის სტრატეგიული ადგილმდებარეობის გამო თავს იყრიდა პროდუქცია დარუბანდიდან და მთელი შირვანიდან[259]. „ჰოდუდ ალ-ალემის" მიხედვით, ქალაქში ტყვეებით ვაჭრობა იყო გავრცელებული[260]. ბაილაკანის ეკონომიკური მნიშვნელობა იმდენად დიდი უნდა ყოფილიყო, რომ როდესაც მონღოლები გამოჩნდნენ სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიაზე, მათ ქალაქის ხელში ჩაგდების აუცილებლობა დაინახეს. მეტიც, ბაილაკანის ეკონომიკურ სიძლიერეზე ისიც უნდა მეტყველებდეს, რომ მონღოლების მიერ გაძარცვის შემდეგ, ქალაქიდან გაქცეული მოსახლეობა მცირე ხნის შემდეგ უკან დაბრუნდა, რითაც ქალაქის ეკონომიკური მნიშვნელობა ნაწილობრივ ისევ აღდგა[261].

---

257 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 6-7.

258 З. М. Буниятов. Государство атабеков Азербайджана (1136-1225 годы), გვ. 110-112.

259 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 190-191.

260 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 15

261 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 37. ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თარგმანი და კომენტარები ო. ცქიტიშვილის. თბ. 1975, გვ. 122-123.

შირვანის ჩრდილოეთით[262], დარუბანდამდე არსებული ხურსანად წოდებული მხარე ეკონომიკურად მეტად განვითარებული ტერიტორია იყო[263]. ქალაქი ლაჰინჯი განსაკუთრებით ცნობილი იყო სპილენძის მოპოვებით და იარაღის და ჭურჭლის წარმოებით, რომელიც მეზობელ ქვეყნებში გაჰქონდათ[264].

როგორც ითქვა, არანი და შირვანი გეოგრაფიულად ერწყმოდა ჩრდილოეთ ირანს, სადაც უფრო მასშტაბური ქალაქები და სავაჭრო გზები მდებარეობდა. განსაკუთრებით აღსანიშნავია ირანის დიდი ქალაქები არდებილი და თავრიზი. X საუკუნეში იბნ-ჰაუკალი არდებილს აზერბაიჯანის ყველაზე დიდ ქალაქად მოიხსენიებს[265]. ამავე ავტორთან საინტერესოა რეგიონის ქალაქების აღწერილობის თანმიმდევრობა. მაგალითად, აზერბიჯაინის ქალაქების აღწერის შემდეგ, ავტორი პირდაპირ არანის ქალაქების აღწერას იწყებს[266]. უდავოა, რომ მსგავსი თანმიმდევრობა ჩრდილოეთ ირანის და არანის (ასევე შირვანის) ტერიტორიების მჭიდრო გეოგრაფიულ-ეკონომიკური კავშირის აღმნიშვნელი უნდა ყოფილიყო. ისთახრი არდებილს მოიხსენიებს აზერბაიჯანის უდიდეს ქალაქად, რომელიც შემოსაზღვრული იყო კედლებით და კარებით[267]. როგორც ჩანს, არდებილის მნიშვნელობა მომდევნო საუკუნეებშიც არ დაკნინებულა, რადგან XIII საუკუნეში მცხოვრებ ზა-

---

262 თანამედროვე დაღესტნის და აზერბაიჯანის ტერიტორიებზე გამავალ მდინარე სამურთან მდებარე ქალაქ მასკატში ფართოდ იყო გავრცელებული მონებით ვაჭრობა.

263 С. А. Ашурбеили. Государство ширвашахов, გვ. 76.

264 С. А. Ашурбеили. Государство ширвашахов, გვ. 78.

265 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 82.

266 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 83-86.

267 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 2.

ქარია ალ-კაზვინის მიხედვით, არდებილი დიდი და გამაგრებული ადგილი იყო. ქალაქში მრავალი ხელოსანი და ვაჭარი იყო[268]. თითქმის იდენტურ ინფორმაციას გვაწვდის იაკუთიც, რომლის მონათხრობიდან ისიც ჩანს, რომ არდებილი ქალაქ რეითან ეკონომიკურად მჭიდროდ იყო დაკავშირებული[269].

არდებილი[270] და თავრიზი ერთმანეთთან სამხედრო-ეკონომიკური გზებით იყო მიბმული. მეტიც, ადგილმდებარეობა ამ ქალაქებს მახლობელ აღმოსავლეთში გამავალ მნიშვნელოვან სავაჭრო გზების გზაგასაყარზე აყენებდა. იბნ ჰაუკალი აღნიშნავს, რომ მთლიანი აზერბაიჯანი სავსე იყო ქალაქებით, ვაჭრობით და მოსახლეობით. როგორც ჩანს, XIII საუკუნის დასაწყისისთვის ჩრდილოეთ ირანის ქალაქებმაც სწრაფი ეკონომიკური განვითარება ჰპოვეს. მაგალითად, თავრიზი IX საუკუნეში ჯერ კიდევ ერთ პატარა სოფელს წარმოადგენდა[271], ხოლო XIII საუკუნის დასაწყისში, ქართველების ირანში ლაშქრობის

---

268 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 29-30.

269 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 8.

270 არდებილიდან მერაგამდე ერთი მნიშვნელოვანი გზა არსებობდა, რომელიც დიდი ბაზრებით იყო სავსე. აღსანიშნავია ამ მაგისტრალზე ქალაქები კურ-სერე და ქარავან-სარაიებით და წისქვილებით სავსე სერატი. არდებილთან ახლოს ასევე მდებარეობდა მეანიჯი და ხუნაჯი, სადაც საბაჟო მდებარეობდა აზერბაიჯანიდან რეიში მიმავალი პროდუქტებისთვის. ბაჟიდან ამოღებული შემოსავალი საკმაოდ დიდი იყო და 100 ათასიდან 1 მილიონ დირჰემამდე მერყეობდა. არდებილიდან კიდევ ერთი გზა ამიდში მიემართებოდა. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 103-105.

271 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 38. ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 100.

დროს, ის უკვე დიდი ქალაქი იყო.

როგორც თავრიზში[272], ასევე ჩრდილოეთ ირანის სხვა ქალაქებში, სავაჭრო პროდუქციის ჩამონათვალი (ატლასი, აბრეშუმის ნივთები, საფარები, ბეჭდები, ხის ჭურჭლები, ბამბა, შუშის ნივთები, რბილი ქაღალდი, ხალიჩები, ბალიშები, თაფლი, კარაქი, თხილი და ბევრი სხვა ნაწარმი), რიგ შემთხვევაში, აჭარბებდა არანის, შირვანის და სომხეთის ქალაქებში არსებულ ნაწარმს [273]. ცალსახაა, რომ აღნიშნული ჩამონათვალი სრული არ უნდა იყოს, რეალობაში კი ამ ქალაქებში არსებული პროდუქცია მთელი მახლობელი აღმოსავლეთიდან გროვდებოდა. მართალია აზერბაიჯანის, არანის და შირვანის ქალაქებში ფულად კაპიტალზე (სავაჭრო ბრუნვაზე) ინფორმაცია ჩვენ არ მოგვეპოვება, მაგრამ უდავოა, რომ იქ არსებული სიმდიდრე იმდენად დიდი იქნებოდა, რომ ის აუცილებლად მოექცეოდა უცხოელი მმართველების (მაგალითად, ქართველების) ყურადღების ცენტრში.

X-XIII საუკუნეების ჩრდილოეთ ირანის ქალაქები მნიშვნელოვანი ტრანსკონტინტენტური გზებით ირანის ცენტრალურ ნაწილს, ტაბარისტანს, ხორასანს და შემდეგ კი ცენტრალური აზიის ქალაქებს უკავშირდებოდა. ქალაქი რეი მსოფლიოს ერთ-ერთ ყველაზე მდიდარ ადგილად იყო ცნობილი, სადაც ნივთები მთელი მსოფლიოდან გროვდებოდა[274]. იაკუბის მიხედვით, ქალაქის მნიშვნელობა ასევე იმით იყო განპირობებული, რომ მასზე ხორასანის საფოსტო გზა გადიოდა[275]. ირანის ქალაქებში დიდ სა-

---

272 იაკუთის ცნობების მიხედვით, თავრიზი XIII საუკუნეში აზერბაიჯაინის დედაქალაქი და მისი უდიდესი ქალაქი იყო. იხ. იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 37-38.

273 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 177, 179, 192.

274 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 205.

275 Иакуби. Книга стран (Китаб ал-булдан). Вступителная статья, перевод, комментарии и указатели Л. А. Семеновой. М. 2011, გვ.

ვაჭრო მიმოქცევაზე ასევე უნდა მეტყველებდეს უცხო ვაჭართა უბნების/დასახლებების შექმნის პრაქტიკაც. ეს საჭიროება მაშინ ჩნდებოდა, როდესაც ქალაქებს შორის სავაჭრო ურთიერთობები ფართო მასშტაბებს აღწევდა[276].

მაგრამ რეი ასევე ჩრდილოეთ ირანის ქალაქებთან იყო დაკავშირებული, საიდანაც უკვე პირდაპირი კონტაქტი არანსა და შირვანთან მყარდებოდა. მეტიც, თამამად შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ რეი და არანთან/შირვანთან ახლოს მდებარე სხვა მსხვილი ქალაქები სომხეთის სავაჭრო ცენტრებთანაც პირდაპირ კონტაქტში იქნებოდა. ზემოთ ნახსენები ხლათის მიდამოებიდან ავღანეთის ტერიტორიაზე გატანილი თევზის მაგალითი კარგ არგუმენტად გამოდგება საქართველოს სამხრეთით სავაჭრო გზების მჭიდრო ქსელის არსებობაზე, რომელიც შავი ზღვიდან ირანამდე და უფრო შორს, ცენტრალურ აზიამდე და ავღანეთამდე იყო გადაჭიმული.

შესაბამისად, როდესაც ჩვენ ვსაუბრობთ ქართველების ჩრდილოეთ ირანში ლაშქრობაზე, ყურადსაღებია ამ რეგიონის ეკონომიკური პოტენციალი, რომელიც იზიდავდა ქართველ მმართველებს.

ამ დიდი და სავაჭრო კუთხით მნიშვნელოვანი ქალაქების გარდა, არანში, შირვანსა და აზერბაიჯანში ასევე მცირე ზომის, მაგრამ ეკონომიკურად აქტიური ქალაქების საკმაოდ დიდი რიცხვი იყო. ისინი ძირითადად არდებილს, ისფაჰანს და თავრიზს შორის მდებარეობდნენ. მათ შორის ერთ-ერთი ქალაქი ურმია იყო, რომელიც ურმიის ტბის მახლობლად მდებარეობდა და რომლის მნიშვნე-

---

48. ასევე მნიშვნელოვანი იყო ნიშაპური, რომელზეც ცენტრალური აზიიდან გამავალი სავაჭრო გზები გადიოდა. ქალაქი განთქმული იყო აბრეშუმის წარმოებით.

276 Г. Берадзе. «О торговых связях городов Ирана в IX-XII вв. (Торговые колонии)». Ближний и средний восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. М. 1980, გვ. 27-32.

ლობაც დროთა განმავლობაში მატულობდა. მაგალითად, ზაქარია ალ-კაზვინის[277] და იაკუთის[278] მიხედვით ის დიდ, მდიდარ და გამაგრებულ ქალაქს წარმოადგენდა.

თუ გავყვებით არაბი ისტორიკოსების და გეოგრაფების მიერ აღწერილ გზებს, დავინახავთ, რომ საქართველოს სამხრეთ, სამხრეთ-დასავლეთ, სამხრეთ აღმოსავლეთ და ზოგ შემთხვევაში აღმოსავლეთ მიმართულებებზე ქვეყანას გარს ერტყა მსხვილი და საშუალო ზომის სავაჭრო გზების საკმაოდ ფართო ქსელი. წყაროებში მოტანილი მონაცემების ანალიზი ცხადყოფს, რომ არანის, შირვანის, აზერბაიჯანის და სომხეთის ქალაქები ერთმანეთთან მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებულები[279]. ამ გზებზე არსებული სავაჭრო მიმოქცევა დიდი მასშტაბის უნდა ყოფილიყო, რადგან ეს ქალაქები და გზები სამხრეთით, სირიის, ერაყის, ცენტრალური ირანის და ცენტრალური აზიის ქალაქებთან მჭიდრო კონტაქტში იყვნენ. ამიტომაც, აღნიშნული გზების გაკონტროლება ქართველი მეფეებისთვის დიდი ფინანსური მოგების მომტანი იქნებოდა და კარგ საშუალებას წარმოადგენდა მახლობელი აღმოსავლეთის სავაჭრო მაგისტრალებზე გასასვლელად.

ვაჭრობა და მისგან მიღებული შემოსავალი ხშირად სხვადასხვა მტრულ ძალას შორის მშვიდობის დამყარების მიზეზი არის. თუმცა ასევე ხშირია, როდესაც გამუდმებული ბრძოლები ზუსტად სავაჭრო გზების ხელში ჩასაგდებად მიმდინარეობს. ომის წარმოებაში წმინდა პოლიტიკური და გეოგრაფიული ფაქტორები ყოველთვის

---

277 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 31.

278 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 11-12.

279 ე. სიხარულიძე. „ამიერკავკასიის სამარშრუტო გზები IX-X ს.ს. არაბული წყაროების მიხედვით". მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები. თბ. 1963, გვ. 186-187.

მნიშვნელოვანია, მაგრამ ჩვენ შეგვიძლია ვივარაუდოთ ისიც, რომ X-XIII საუკუნეებში სამხრეთ კავკასიაში, ისტორიული სომხეთის და ჩრდილოეთ ირანის (აზერბაიჯანი) ტერიტორიებზე ქართველების მიერ წარმოებული ომები შეიძლება ჩვენ მიერ აღწერილი სავაჭრო გზების და მათზე გამავალი ფინანსური რესურსების ხელში ჩაგდებით ყოფილიყო გამოწვეული.

დასასრულს, დავამატებდით იმასაც, რომ სავაჭრო გზების და სხვადასხვა პროდუქციის მნიშვნელობის გარდა, სომხეთის, არანის და შირვანის ქალაქები ასევე ბუნებრივი რესურსების სახით მნიშვნელოვან ტერიტორიებს წარმოადგენდა. ისტორიული წყაროები ამაზე ბევრ ინფორმაციას არ გვაწვდის, მაგრამ უდავოა, რომ უცხოელი დამპყრობლები (მათ შორის ქართველები) სომხეთის, არანის და შირვანის დაპყრობისას აუცილებლად ყურადღებას გაამახვილებდნენ ოქროს, ვერცხლის ან სხვა რომელიმე ძვირფასი წიაღისეულის საბადოზე. მეტიც, შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ სამხედრო კამპანიების წამოწყების მიზეზთა შორის ხშირად არა მარტო სავაჭრო გზების გაკონტროლების სურვილი იყო, არამედ ძვირფასი ნედლეულის საბადოების ხელში ჩაგდებაც.

საბადოების გაკონტროლებას დამპყრობლისთვის მნიშვნელოვანი შემოსავალი უნდა მოეტანა. შესაძლებელი იქნებოდა რესურსების ფულის მოჭრისთვის და სამეფო ხაზინის შესავსებად გამოყენება.

ამ მხრივ სომხეთის ტერიტორია განსაკუთრებით მდიდარი იყო. არაბულ-სპარსული წყაროები მცირე, მაგრამ მნიშვნელოვან ინფორმაციას გვაწვდიან ამ მხარეში ძვირფას წიაღისეულზე. ასე, მაგალითად, ხლათთან მდებარეობდა ანდარანის მარილის, მაგნიუმის და სპილენძის მადნები. ასევე სომხეთში მდებარეობდა ცნობილი საბა-

დო ჰარნაკი[280].

იაკუთისთან აღნიშნულია, რომ ჩრდილოეთ ირანში, ქალაქ მარაღასა და ზანჯანს შორის არსებულ ქალაქ არანში არის ოქროსა და ტყვიის მადნები იყო[281]. მნიშვნელოვანი იყო ქალაქი ურმია, რომელიც შიზის მხარეში შედიოდა და ოქროს, ვერცხლისწყლის, ტყვიის, ვერცხლის, ყვითელი დარიშხანის და ქვის მადნებით იყო მდიდარი[282].

განჯას გარშემო ტერიტორიებზე რკინის და სპილენძის საბადოები იყო, რაც ქალაქში ხელოსნობის განვითარებას უწყობდა ხელს[283].

თბილისის და სხვა ქართული ქალაქების სავაჭრო პოტენციალი

ზემომოყვანილ დისკუსიაში ჩვენ გამიზნულად გამოვტოვეთ არანის, შირვანის და სომხეთის სავაჭრო ცენტრების კავშირი ქართულ ქალაქებთან. არაბი ისტორიკოსებისთვის და გეოგრაფებისთვის არანზე, დასავლეთ შირვანზე და სომხეთის ტერიტორიაზე გამავალი გზების დიდი ნაწილის უკიდურეს ჩრდილოეთ წერტილს ქალაქი თბილისი წარმოადგენდა. სპარსულ-არაბულ წყაროებში ჩვენ არ მოგვეპოვება ცნობები, რომლებიც აღწერენ თბილისიდან ჩრდილოეთით ან რომელიმე სხვა ქართულ ქა-

---

280 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 43.

281 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 58.

282 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 68.

283 З. М. Буниятов. Государство атабеков Азербайджана (1136-1225 годы), გვ. 106-107. М. М. Альтман. Исторический очерк города Ганджи, გვ. 23.

ლაქში მიმავალ გზებს. მეტიც, ჩვენ თითქმის არ მოგვეპოვება ამ პერიოდის უცხოურ წყაროებში ცნობები სხვა ქართული ქალაქების სავაჭრო ურთიერთობების შესახებ[284].

ქალაქი თბილისი ამ მხრივ გამონაკლისს წარმოადგენს, რადგან X-XIII საუკუნეების ისლამურ წარმოსახვაში ის ისლამის უკიდურეს ჩრდილოეთ საზღვარს წარმოადგენდა, რომლის იქეთ არსებულ ქრისტიანულ მიწებზე არაბები დიდად არ ინტერესდებოდნენ პოლიტიკური და ეკონომიკური საკითხებით.

ისლამური სამყაროს ისტორიკოსების/გეოგრაფების მიერ ქართული ქალაქებიდან მხოლოდ თბილისზე ყურადღების გამახვილება ასევე შეიძლება ახსნილიყო არაბების მიერ თბილისის წმინდა არაბულ ქალაქად აღქმით, 1122 წლამდე თბილისში ხანგრძლივი არაბული მმართველობის გამო. არაბებისთვის თბილისი არაბული პოლიტიკურ-ეკონომიკური გავლენის ერთგვარ უკიდურეს წერტილს წარმოადგენდა. X საუკუნის „ჰოდუდ ალ-ალემის" მიხედვით, თბილისი ისლამის ერთგვარ საზღვარს წარმოადგენდა[285]. ეს მოსაზრება გატარებულია სხვა წყაროებშიც. მაგალითად, იაკუთი (XIII ს.), მისარ იბნ მუჰალჰილის მონაცემებზე დაყრდნობით, პირდაპირ წერს, რომ თბილისი ისლამის უკიდურეს წერტილს წარმოადგენს[286]. თბილისის არაბულ ქალაქად აღქმა იაკუთის წყაროს კიდევ ერთ მონაკვეთში ჩანს, როდესაც ავტორი თბილისს არაბების ქალაქად მოიხსენიებს და გვაუწყებს, რომ მის მოსახლეობას ისლამი აქვს მიღებული და რომ თბილისი-

---

284 გამონაკლისს არტანუჯი (რომელზეც საუბარი უკვე იყო) და დმანისი წარმოადგენენ, რომლის შესახებაც იაკუთი იუწყება (იხ. ქვემოთ).

285 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 15.

286 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 39.

დან წარმოშობით ბევრი ცნობილი არაბი მოდის[287]. აღსანიშნავია, რომ დავით აღმაშენებლის მიერ თბილისის აღებასა და იაკუთის მიერ ქალაქის აღწერას შორის თითქმის ერთსაუკუნოვანი დაშორებაა, თუმცა ამას არაბებში თბილისის არაბულ ქალაქად აღქმა მაინც არ შეუსუსტებია.

თბილისის არაბულ ქალაქად წარმოდგენის უკან ასევე შეიძლება ყოფილიყო 1122 წლის შემდეგ ქალაქში დიდი რაოდენობით არაბი მოსახლეობის ცხოვრება. მართლაც, ამის ირიბი და ზოგჯერ პირდაპირი ცნობები ქართულ და არაბულ წყაროებში მოგვეპოვება, რაც დეტალურად ქვემოთ იქნება განხილული[288].

კიდევ ერთი მიზეზი შეიძლება ყოფილიყო არაბი ავტორების გარკვეული წერილობითი სტანდარტების დაცვა, რის მიხედვითაც, რიგ შემთხვევაში, თითქმის შაბლონურად მეორდებოდა წინამორბედი არაბი გეოგრაფების და ისტორიკოსების მიერ აღწერილი ქალაქების თანმიმდევრობა, ხანდახან თვითონ აღწერაც კი. სავარაუდოა, რომ ზუსტად ამ არაბული მწერლობის პრაქტიკის გამო X-XIII საუკუნეების არაბი მწერლების მიერ ზოგადად ქრისტიანული ქვეყნების/ქალაქების შესახებ გადმოცემული მონაცემები იმდენად მწირია, რომ ბევრი მკვლევარი ფიქრობს არაბებმა ძალიან ცოტა რამ იცოდნენ ქრისტიანული დასავლეთის შესახებ.

გეოგრაფიულად თბილისი ერთგვარ პერიფერიას წარმოადგენდა, რადგან ჩვენ მიერ აღწერილი სავაჭრო გზების უკიდურეს ჩრდილოეთით მდებარეობდა. დავა-

---

287 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 39-40.

288 ზოგჯერ ქართულ ისტორიოგრაფიაში სათანადო ყურადღება არ ექცევა, თუ რაოდენ დიდი იყო არაბული მოსახლეობა და არაბული კულტურული გავლენა თბილისში 1122 წლის შემდეგ. იხ. ქ. ჩხატარაიშვილი. ივ. შაიშმელაშვილი. დიდგორის ბრძოლა. თბ. 1973, გვ. 24-25.

მატებთ იმასაც, რომ გარკვეული სხვაობა იგრძნობა XII საუკუნემდე წყაროებში თბილისის შესახებ არსებულ ცნობებსა და XII-XIII საუკუნეების სპარსულ-არაბულ მონაცემებს შორის[289]. XII-XIII საუკუნეებში თბილისის მნიშვნელობა, როგორც სავაჭრო-ეკონომიკური ცენტრის, საგრძნობლად მატულობს[290]. მსგავსად სომხეთის, არანის და შირვანის ქალაქებისა, XII-XIII საუკუნეებში თბილისის მკვეთრი ზრდა მთელი რეგიონისთვის დამახასიათებელ საერთო ეკონომიკური განვითარების შედეგს უნდა წარმოადგენდეს[291].

X საუკუნიდან თბილისის განსაკუთრებული ეკონომიკური დაწინაურება გამოწვეული უნდა ყოფილიყო ქალაქის სტრატეგიული ადგილმდებარეობით. თბილისს უკავშირდებოდა ორი მნიშვნელოვანი სავაჭრო-სატრანზიტო გზა: 1. თბილისი-ბარდავი[292]-ზენჯანი; 2. თბილი-

---

289 მიუხედავად ისთახრის და იბნ-ჰაუკალის და სხვა წყაროების ცნობებისა თბილისის მნიშვნელობაზე, მაგალითად, „მატიანე ქართლისაში" ნახსენებია ფადლონის განზრახვა თბილისში ხელოსნობა გამოეცოცხლებინა, რაც შეიძლება ქალაქში არსებულ პრობლემებზე უნდა მეტყველებდეს. მატიანე ქართლისა. თბ. 1955, გვ. 310. ამ ცნობას, თუმცა განსხვავებულ კონტექსტში, ყურადღებას აქცევს პ. თოფურიაც. იხ. აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის პოლიტიკური ერთეულები XI-XII საუკუნეებში. თბ. 1975, გვ. 196.

290 ივ. ჯავახიშვილი აღნიშნავდა, რომ XI-XII სს. თბილისიდან დიდძალი საქონლით დატვირთული ქარავნები შემოდიოდნენ და გადიოდნენ. იხ. ივ. ჯავახიშვილი. საქართველოს ეკონომიკური ისტორია. თბ. 1907, გვ. 28-29.

291 მართალია ამ პერიოდში ასპარეზზე სელჩუკები გამოდიან და დიდ ზიანს აყენებენ ქართულ და სომხურ მეურნეობას და ქალაქების ეკონომიკურ განვითარებას, XI საუკუნის ბოლოდან მონღოლების გამოჩენამდე თვითონ სელჩუკებმა ჩაუყარეს საფუძველი გაცხოველებულ რეგიონულ ვაჭრობას.

292 ე. სიხარულიძე. „იბნ ჰაუკალი თბილისის შესახებ". საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 31-32.

სი-დვინი-მარაღა[293]. ამ მიმართულებებით თბილისი, X საუკუნიდან, თუმცა შეიძლება უფრო ადრეული პერიოდიდანაც, მიბმული იყო არანში, შირვანსა და სომხეთში არსებულ გზებთან. რადგან ეს გზები დაკავშირებული იყო მახლობელ აღმოსავლეთში გამავალ ძირითად სავაჭრო მაგისტრალებთან, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ თბილისში წარმოებული პროდუქცია, მარტივად გადიოდა საქართველოდან შორეულ ბაზრებში. ზუსტად თბილისის, როგორც „არაბული ქალაქის", სავაჭრო მიბმას ისლამურ სამყაროსთან უნდა გამოეწვია მისი საგრძნობი ეკონომიკური ზრდა. მართალია იბნ-ჰაუკალთან X საუკუნის თბილისი დარუბანდზე მცირე ზომის ქალაქად არის მოხსენიებული[294], ეს არ ნიშნავს, რომ თბილისი პატარა და უმნიშვნელო იყო. დარუბანდი ბარდავთან ერთად ამ პერიოდში რეგიონის უდიდეს ქალაქებს წარმოადგენდა და თბილისის მასზე სულ მცირე ზომა არ უნდა აკნინებდეს რეგიონში ქალაქის მზარდ მნიშვნელობას.

მეტიც, მაგალითად, მოსაზრებას რომ X საუკუნეში თბილისი უკვე საკმაოდ დიდი ქალაქი იყო და ერთ დონეზე იდგა, ან სულ მცირედით ჩამორჩებოდა რეგიონში არსებულ დიდ ეკონომიკურ ცენტრებს, კარგად ჩანს X საუკუნეში დაწერილ „ჰოდუდ ალ-ალემში". წყაროში ავტორი

---

293 მ. გაბაშვილი. „საქართველოს ქალაქები XI-XII სს.". საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის მაცნე. თბ. 1973. N4, გვ. 53-68. უნდა აღინიშნოს, რომ მარაგა ჩრდილოეთ ირანში მდებარე ერთ-ერთი დიდი და ცნობილი ცენტრი იყო, საიდანაც ბამბა, სხვადასხვა ხილი გაჰქონდათ და სადაც ბევრი ვაჭარი იკრიბებოდა. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 84-84.

294 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 89. ისთახრი ასევე აღნიშნავს, რომ თბილისი დარუბანდზე ნაკლები ზომის არის. ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4.

თბილისის აღწერას საკმაოდ დიდ ადგილს უთმობს, დაახლოებით, იგივე რაოდენობას, რაც სხვა დიდი ქალაქების აღწერისთვის დასჭირდა. ეს კი რეგიონში თბილისის მზარდ მნიშვნელობაზე მეტყველებს[295].

შესაბამისად, 1122 წელს დავით აღმაშენებლის მიერ თბილისის აღების უკან იდეოლოგიურ და სამხედრო-პოლიტიკურ მიზეზებთან ერთად, აუცილებლად ეკონომიკური მიზეზებიც უნდა ყოფილიყო. მაგრამ ერთიანი ქართული მონარქიის დედაქალად გადაქცევიდან მონღოლების გამოჩენამდე, თბილისმა უფრო მეტი განვითარება ჰპოვა, ვიდრე არაბების მმართველობაში. ეს კარგად არის ასახული თანადროულ აღმოსავლურ წყაროებში. ასე, ზაქარია ალ-კაზვინის მიხედვით, ბევრ ნივთთან ერთად, თბილისიდან ასევე გაჰქონდათ აბრეშუმი, ვერცხლისწყალი, არყის ხე, მორბენალი ცხოველები, წაბლები, წიგნის ტყავი[296], ტანსაცმელი, ფაქიზი ნოხები, შალი, მონები[297] და სხვა.[298] მონა ვაჟებზე და ქალებზე ყურადღებას ამახვილებს XIII საუკუნის „აჯაიბ ად-დუნიას" ავტორიც. ამავე ავტორთან აღნიშნულია, რომ თბილისიდან ექსპორტზე გაჰქონდათ უნაგირები, სპილოს ძვლით გაწყობილი ლაგმები, კაპარჭები, ხილიფები, მინა, ფიალები და ბროლის ნაწარმი.[299]

---

295 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 15-16.

296 ვ. ნალბანდიანი. თბილისი ძველ სომხურ მწერლობაში. თბ. 1959, გვ. 17.

297 მონების ხსენება XI-XIII საუკუნეების ქართულ და. აღმოსავლურ წყაროებში საკმაოდ ხშირია. როგორც ჩანს საქართველოში არსებობდა ბაზრები, სადაც შესაძლებელი იყო მონების ყიდვა/გაყიდვა.

298 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 40.

299 „სამყაროს საკვირველებათა" ცნობები საქართველოს შესახებ. სპარსული ტექსტი ქართული თარგმანით, შესავლითა და შენიშვნებით გამოსცა რ. კიკნაძემ. თბ. 1978, გვ. 29. ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს.-ის პირველ მეოთხედში. თბ. 1985, გვ. 54-

როგორც ჩანს, თბილისში აბრეშუმის წარმოება მაღალ დონეზე იყო განვითარებული. თითქმის ყველა აღმოსავლური წყარო თბილისიდან გატანილი პროდუქციის ჩამონათვალში ზუსტად აბრეშუმს ახსენებს. განსაკუთრებით საინტერესო ცნობაა შემონახული იბნ-ისფანდიარისთან, როდესაც თაბარისთანის მბრძანებელმა არდაშირ იბნ ჰასანმა ხორეზმშაჰ თექეშს სხვა საჩუქრებთან ერთად ძღვნად გაუგზავნა ბიზანტიური, ბაღდადური და თბილისური ქსოვილები საპალნეებით. დიდი ალბათობით, თბილისიდან წამოღებული ქსოვილები „აბრეშუმი" უნდა ყოფილიყო[300]. ბაღდადურთან და ბერძნულ ნაწარმთან ერთად თბილისის აბრეშუმის ხსენება უდავოდ მის მაღალ ხარისხზე უნდა მეტყველებდეს. ქართული ხარისხიანი ქსოვილების შესახებ (და შესაბამისად, ქართულ ექსპორტზე) საინტერესო ცნობა არის შემონახული ნიკიტა ხონიატესთან. ისტორიკოსის მიხედვით კონტანტინოპოლში ხელისუფლების ჩაგდების მსურველ ანდრონიკე კომნენოსს ქართული ქსოვილებისგან შედგენილი ტანსაცმელი ეცვა[301].

საქართველოში და განსაკუთრებით თბილისში აბრეშუმის წარმოების ტექნოლოგიების განვითარება არანის, შირვანის და სომხეთის ქალაქებთან მჭიდრო კავშირის ერთ-ერთი შედეგი უნდა ყოფილიყო. სავაჭრო ურთიერთობებს იდეების გაცვლა-გამოცვლა და ტექნოლოგიების განვითარება მოყვებოდა. რადგან განჯა და ბა-

---

56. ასევე იხ. ნ. ბერძენიშვილი. საქართველოს ისტორიის საკითხები. ტ. VI. თბ. 1973, გვ. 52.

300 ბერაძე გ. „მასალები XII საუკუნის საქართველოს ისტორიისათვის იბნ ისფანდიარის თხზულებაში". საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 54-77. თბილისის ისტორია. ტ. I. თბ. 1990, გვ. 111.

301 Т. Н. Берадзе. Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии, გვ. 74.

რდავი მჭიდრო კონტაქტში იყო თბილისთან, არ არის გამორიცხული, რომ აბრეშუმის წარმოების მაღალი ხარისხი და წარმოების მეთოდები თბილისში ზუსტად სამხრეთთან ვაჭრობისას შემოსულიყო.

აქვე უნდა აღინიშნოს ქართული ნოხების ფართო გავრცელება მეზობელ ქვეყნებში. ალ-კაზვინი პირველი იყო ვინც ამაზე ყურადღება გაამახვილა. ქართული ნოხების ხარისხზე მეტყველებს მათი სამეფო პირებისთვის საჩუქრად გადაცემა[302].

დიდი ალბათობით, თბილისიდან განჯამდე და ბარდავამდე ჩასული სხვადასხვა პროდუქცია მარტივად გადიოდა სომხეთის, დანარჩენი არანის, შირვანის და ჩრდილოეთ ირანის მთავარ ქალაქებში. იქიდან კი ჩვენ მიერ აღწერილი მსხვილი სავაჭრო მაგისტრალებით უფრო შორეულ ქვეყნებში შეღწევა შეეძლო. „ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანში" ნახსენები ალექსანდრიიდან[303] საქართველოში შემოტანილი ძვირფასი მატყლი[304] დიდი ალბათობით ჯერ მახლობელი აღმოსავლეთის ცენტრალური სავაჭრო მაგისტრალებით, ხოლო შემდგომ კი უკვე საქართველოსთან ახლოს, ან მის ტერიტორიაზე არსებული

---

302 გ. ჯაფარიძე. „ქართული ნოხების ექსპორტის შესახებ XIII საუკუნეში". ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო. თბ. 1991, გვ. 212-217.

303 ეგვიპტესთან საქართველოს ურთიერთობაზე ასევე მეტყველებს, მაგალითად, „ვეფხისტყაოსანში" სიტყვების „ეგვიპტის", „მისრის", „მისრეთის" და ა. შ. ხშირი ხსენება. ასევე საყურადღებოა „ვეფხისტყაოსანში" საგარეო ვაჭრობასთან დაკავშირებული საგნების ხშირი ხსენება, რაც საქართველოს მახლოებლ აღმოსავლეთთან მჭიდრო ეკონომიკურ კავშირებზე მეტყველებს. იხ. მ. გაბაშვილი. საქართველოს ქალაქები XI-XII სს., გვ. 110, 161.

304 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 80. ასევე იხ. ვ. გაბაშვილი. „საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობანი XII საუკუნეში". თსუ შრომები, 121, აღმოსავლეთმცოდნეობის სერია. VII. თბ. 1967, გვ. 152. რ. მეტრეველი. მეფე თამარი. თბ. 1991, გვ. 230-231.

სავაჭრო გზებით შემოვიდა თბილისში[305].

რაც შეეხება იმპორტს თბილისსა და დანარჩენ საქართველოში, წერილობით წყაროებში შემონახული მონაცემები საკმაოდ მწირია. თუმცა ცნობილია, რომ მატყლის შესახებ ზემომოყვანილი ცნობის გარდა, საქართველოში ირანიდან და ცენტრალური აზიიდან შემოდიოდა ძვირფასი თვლები და ქვები[306].

ის რაც უცხოურ წყაროებში ირიბად, ან საერთოდ არ არის ნახსენები არის თბილისიდან ჩრდილოეთით და, დიდი ალბათობით, განჯა-ბარდავის გზით შორეულ დარუბანდთან მჭიდრო ეკონომიკური კავშირი. საქართველოს ტერიტორიიდან დარუბანდამდე გაშლილ ტერიტორიებზე მრავალი ქალაქი და მდიდარი მიწა იყო. იქ ასევე საუკეთესო ენდრო ხარობდა, რომლის აქტიური გატანა საზღვარგარეთ მიმდინარეობდა[307]. თუმცა უფრო დაზუსტებული ინფორმაცია ქართველების აქტიურ მონაწილეობაზე დარუბანდის ვაჭრობაში შემონახულია იაკუთისთან, რომელიც საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ დარუბანდის ნავსადგურში ბევრი ვაჭარი იკრიბებოდა, მათ შორის ქურჯები (ქართველები) და სხვადასხვა ხალხი სამხრეთ კასპიისპირეთიდან[308]. დიდი ალბათობით, თბილისიდან განჯა-ბარდავზე გავლის გარეშეთაც იყო შესაძლებელი დარუბა-

---

305 პოტენციურად ასევე შესაძლებელი იყო ამ პროდუქციის ეგვიპტედან ხმელთაშუა, შემდეგ კი შავი ზღვის გავლით შემოტანა. თუმცა, რადგან ჩვენ ფაქტობრივად არც ერთი ცნობა არ გაგვაჩნია საქართველოსა და ხმელთაშუა ზღვის საზღვაო კონტაქტის არსებობის შესახებ, ჩვენ მივემხრობით იდეას, რომ ალექსანდრიასთან კონტაქტი უფრო სახმელეთო უნდა ყოფილიყო.

306 მ. გაბაშვილი. საქართველოს ქალაქები XI-XII სს., გვ. 111.

307 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. VIII. Мас'уди. Тифлис. 1908, გვ. 99.

308 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 21. ამას დაემატება ზემონახსენები ორიოდე ცნობა ბიზანტიაში ქართველი ვაჭრების საქმიანობის შესახებ.

ნდამდე მისვლა. იყენებდნენ ამ გზას იაკუთის „ქურჯები“, თუ განჯა-ბარდავის მარშრუტს ძნელი სათქმელია, მაგრამ ეს ცნობა ერთ-ერთი უიშვიათესთაგანია ქართველ ვაჭრებზე ქვეყნის საზღვრებს გარეთ.

შეგვიძლია ისიც ვივარაუდოთ, რომ დარუბანდში ქართველი ვაჭრები ბევრი ცნობილი ქართული პროდუქტით ჩავიდოდნენ, ხოლო სამშობლოში უცხოური პროდუქციით დატვირთულები დაბრუნდებოდნენ.

დარუბანდის გზასთან ერთად თბილისიდან გამოდიოდა დარიალისა და შავი ზღვისპირეთის გზებიც[309]. მაგალითად, დარიალის გზით XII საუკუნის მეოთხე მეოთხედში, თანამედროვე რუსეთის ტერიტორიაზე იმოგზაურა თბილისელმა ვაჭარმა ზანქან ზორაბაბელმა.[310] ასევე ცნობილია, რომ თანამედროვე რუსეთის სამხრეთ ნაწილში არსებულ ქალაქებთან მჭიდრო ეკონომიკური ურთიერთობების შედეგად წარმოიშვა ქართული ქალაქი ჟინვანი[311].

ამრიგად, თბილისი რეგიონში ერთ-ერთ ყველაზე დიდ და ეკონომიკურად აქტიურ ქალაქს წარმოადგენდა, რაც უცხოური წყაროებით[312] და არქეოლოგიური მასალით მტკიცდება. X-XIII საუკუნეებში თბილისის სიდიადის მანიშნებელი ერთ-ერთი ინფრასტრუქტურული ობიექტი წიქსვილი იყო. საქმე იმაშია, რომ წისქვილები არაბი და სპარსელი ისტორიკოსების აღწერილ მახლობელი აღმოსვლეთის მხოლოდ დიდ და ეკონომიკურად აქტიურ

---

309 ნ. ბერძენიშვილი. გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში, გვ. 25-27, 54-55.

310 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 36-37.

311 ქალაქი თბილისიდან დარიალამდე არსებული გზის ერთ-ერთ საყრდენ პუნქტს წარმოადგენდა. ნ. ბერძენიშვილი. გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში, გვ. 57.

312 რ. კიკნაძე. „არაბული და სპარსული ისტორიული წყაროები XI-XIII ს.ს. თბილისის შესახებ“. ცისკარი. 10. 1958, გვ. 163-168.

ცენტრებშია მოხსენიებული. მაგალითად, იბნ-ჰაუკალი გვამცნობს, რომ ისეთი დიდი ქალაქების მსგავსად, როგორებიც არის მოსული და რაქა, წისქვილები თბილისშიც იყო[313].

როგორც ჩანს, თბილისი მართლაც იყო განთქმული თავისი წისქვილებით, რადგან XIII საუკუნის პირველ ნახევარში დაწერილ ნაშრომში, „აჯაიბ ად-დუნია", ანონიმური ავტორი ასევე ახსენებს თბილისურ წისქვილებს[314]. თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ ავტორი ნაშრომის სხვა მონაკვეთებში მახლობელი აღმოსავლეთის დიდი ქალაქების აღწერისას, გარდა ბაღდადის 30 000 წისქვილისა[315], არსად მოიხსენიებს წისქვილებს, შეგვიძლია ვივარაუდოთ რამდენად დიდი და მნიშვნელოვანი იყო თბილისი XIII საუკუნის დასაწყისისთვის.

თბილისის შთამბეჭდავ ზრდაზე კიდევ ერთი ობიექტი მეტყველებს - აბანოები. XII-XIII საუკუნეების განმავლობაში, უცხოურ წყაროებში შემონახული ინფორმაციაზე დამყარებით, თბილისის აბანოების რაოდენობა 40-დან 65-მდე უნდა გაზრდილიყო, რაც ასევე ქალაქის სიდიდეზე მეტყველებს[316].

ცოტა ხნით შევჩერდეთ თბილისიდან განჯა-ბარდავისკენ და უფრო სამხრეთით მიმავალ გზაზე. ამ გზის სავაჭრო მნიშვნელობიდან გამომდინარე უშუალოდ ამ მარშრუტზე ან მასთან ახლოს X-XIII საუკუნეებში დაწინაურდნენ კალა იბნ-ქანდამანი (გარდაბანი), ხუნანი, შამ-

---

313 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 90.

314 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 78.

315 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 184.

316 რ. კიკნაძე. „XI-XIII საუკუნეთა თბილისის ისტორიიდან". ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. V. ნარკვ. I. თბ. 1960, გვ. 130-131.

ქორი[317].

შედარებით დიდი მასშტაბების იყო თბილისის სამხრეთით მდებარე ქალაქი რუსთავი, რომელიც ასევე თბილისი-განჯა-ბარდავის გზასთან ახლოს მდებარეობდა. მაგალითისთვის, არქეოლოგიური მასალა ცხადყოფს, რომ XI-XII საუკუნეებში ქალაქს აქტიური ეკონომიკური კავშირი გააჩნდა არანის და სომხეთის მრავალ ქალაქთან.[318]

აღსანიშნავია ასევე დმანისის როლიც, როგორც უმთავრესად სავაჭრო ქალაქის, რომელიც სომხეთთან და არანთან იყო დაკავშირებული[319]. ამას მოწმობს არქეოლოგიური მასალა. დმანისში აღმოჩენილი ჩინური სელადონის ფრაგმენტები, ისევე როგორც მონაცემები, რომლითაც დგინდება ქალაქის კავშირი შავი ზღვისპირეთთან. ქალაქში აღმოჩენილი უცხოური მონეტები (ბიზანტიური და ილდეგიზიდური) ასევე მიანიშნებს ქალაქში აქტიურ ეკონომიკურ ცხოვრებაზე[320].

ასე, იაკუთის ცნობებში აღნიშნულია, რომ დმანი-

---

317 იაკუთის მიხედვით, ქ. შამქორი ბარდავთან მდებარე დასახლებული და აყვავებული ქალაქია. იაკუთის წყაროს ეს მონაკვეთი აღსანიშნავია იმით, რომ ავტორი შამქორს განჯასთან და ბარდავთან ერთად მოიხსენიებს. იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 6-7.

318 გ. ლომთათიძე. „რუსთავში წარმოებული თხრის უმნიშვნელოვანესი შედეგები". მასალები საქართველოს და კავკასიის არქეოლოგიისთვის. ტ. I. 1958, გვ. 27.

319 ლ. მუსხელიშვილი. „დმანისი (ქალაქის ისტორია და ნაქალაქარის აღწერა)". შოთა რუსთაველის ეპოქის მატერიალური კულტურა. თბ. 1938, გვ. 448.

320 ნ. მიქელაძე. დმანისი ფეოდალურ ხანაში. თბ. 2015, გვ.157-173.

სიდან[321] გაჰქონდათ აბრეშუმი[322]. ეს ცნობა განსაკუთრებულია, რადგან წარმოადგენს იმ იშვიათ შემთხვევას, როდესაც არაბი ისტორიკოსები თბილისის გარდა სხვა ქართულ ქალაქებს ახსენებენ. დმანისთან ასევე დაკავშირებულია XII-XIII საუკუნეების საქართველოში მინის წარმოება, რომლის გატანაც აქტიურად ხდებოდა ჩრდილოეთ კავკასიაში. დმანისის კერამიკა გავრცელებული იყო ყირიმში და ბიზანტიაში[323].

მეტალურგია კიდევ ერთი დარგი იყო, რითაც ხორცილედებოდა საქართველოდან ძვირფასი ლითონის გატანა[324]. საქართველოდან ასევე გაჰქონდათ ბამბა, ჯორები, ცხენები, მატყლი, აბრეშუმი, ტანისამოსი, ხალიჩები და ა. შ.

დმანისის პარალელურად, თუმცა შედარებით მცირე მასშტაბით, ვითარდებოდა თელავიც. არქეოლოგიური მასალა მეტყველებს იმაზე, რომ თელავს გაცხოველებული კონტაქტი გააჩნდა არანის, სომხეთის და ყირიმის ნახევარკუნძულის ქალაქებთან.

ახალქალაქი და სამშვილდე ასევე იყვნენ ეკონომიკურად დაწინაურებულები და მათი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე კავშირი უნდა ჰქონოდათ მდიდარ სომხურ ქალაქებთან დვინთან, ხოლო არტანუჯის გზით ანისს და ბიზანტიის ტერიტორიას უნდა დაკავშირებოდნენ.

ჩვენ ზემოთ ვახსენეთ, რომ X-XIII საუკუნეებში

---

321 ზოგადად, დმანისის ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე ასევე მეტყველებს ის ფაქტი, რომ ქალაქში მდებარეობდა ზარაფხანა, სადაც ქართველი მეფეები მონეტებს ჭრიდნენ.

322 ე. სიხარულიძე. იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თბ. 1964, გვ. 57.

323 ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს.-ის პირველ მეოთხედში, გვ. 45-50.

324 მ. გაბაშვილი. საქართველოს ქალაქები XI-XII სს., გვ. 111.

თბილისის სავაჭრო როლის ზრდას არანის, შირვანის, სომხეთის და ჩრდილოეთ ირანის ქალაქების ზოგადმა ეკონომიკურმა აღმავლობამ შეუწყო ხელი. ამას უნდა დაემატოს კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი: X საუკუნიდან აქტიურად მიმდინარეობდა საქართველოს გაერთიანებისთვის ბრძოლა და ერთიანი ეკონომიკური სივრცის ჩამოყალიბება შავი ზღვისპირეთიდან აღმოსავლეთით, კახეთ-ჰერეთის ტერიტორიის ჩათვლით. მართალია თბილისი 1122 წლამდე არ შედიოდა საქართველოს სამეფოს ფარგლებში, მაგრამ ქალაქი თითქმის მთლიანად გარშემორტყმული იყო ბაგრატიონების მიერ კონტროლირებადი ტერიტორიებით, რაც გვაძლევს საფუძველს ვიფიქროთ, რომ თბილისი ეკონომიკურად დაკავშირებული უნდა ყოფილიყო ბაგრატიონთა სამეფოსთან[325].

1122 წლის შემდეგ თბილისის სავაჭრო პოტენციალის ზრდისთვის ასევე ხელი უნდა შეეწყო ქალაქის ერთიანი ქართული მონარქიის დედაქალაქად გადაქცევიდან XIII საუკუნის შუა ხანებამდე. სამეფო დინასტია, სამეფო კარი, ქალაქში საჯარისო ერთეულების პერმანენტული მდებარეობა და ბევრი სხვა ხარჯი, რაც დედაქალაქად გადაქცევას მოჰყვებოდა, უდავოდ ხელს უწყობდა ქალაქში მოსახლეობის მატებას და შესაბამისად, ზრდიდა ახლომდებარე და შორეული ქვეყნებიდან ხარისხიანი პროდუქციის შემოტანის საჭიროებას. ამასთან ერთად, დედაქალაქად გადაქცევა ასევე იწვევდა თბილისში ხელოსნობის და სხვა დარგების დამატებით განვითარებას.

დედაქალაქის განვითარების ასეთი სცენარი დამახასიათებელი იყო იმდროინდელი მახლობელი აღმოსავლეთისთვის და ბიზანტიისთვისაც. მაგალითად, ცალკე აღებული კონსტანტინოპოლი ერთ დიდ ეკონომიკურ ბა-

---

325 ამის საპირისპირო მოსაზრებისთვის იხ. ქ. ჩხატარაიშვილი. ივ. შაიშმელაშვილი. დიდგორის ბრძოლა, გვ. 22-25.

ზარს წარმოადგენდა, რაც საიმპერატორო კარის, ჯარების, უცხოელების არსებობით და მისი ტერიტორიული სიდიდით იყო განპირობებული[326]. მეტიც, კონსტანტინოპოლის მოსახლეობა იმდენად დიდი იყო, რომ ბიზანტიელი მმართველების წინ იდგა მნიშვნელოვანი ამოცანა: სიმშვიდის უზრუნველყოფა დედაქალაქში, სადაც საკვების ნაკლებობამ ან უსამართლოდ დაწესებულმა ფასებმა შეიძლება აჯანყება გამოეწვია[327]. შესაბამისად, ბიზანტიელი იმპერატორებისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო, რომ დედაქალაქამდე ახლომდებარე და შორეული ქვეყნებიდან საჭირო პროდუქციას დაუბრკოლებლად მიეღწია.

შეიძლება ისიც ითქვას, რომ კონსტანტინოპოლი არ მდებარეობდა ჩვენ მიერ აღწერილ არც ტრანსკონტინენტურ, არც რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზებზე. ქალაქი უფრო პოლიტიკურ ცენტრად არსებობის და დიდი მოსახლეობის გამო ერთგვარი ეკონომიკური მიზიდულობის ცენტრს წარმოადგენდა.

მართალია X-XIII საუკუნეების თბილისი ბევრად მცირე მასშტაბების იყო ვიდრე კონსტანტინოპოლი, მაგრამ მისი ერთიანი საქართველოს პოლიტიკურ ცენტრად გადაქცევას აუცილებლად უნდა მოჰყოლოდა მოსახლეობის ზრდა და სამეფო კარის მზარდი მოთხოვნილების ხარჯზე უცხოური ნაწარმის უფრო დიდი რაოდენობით შემოტანის აუცილებლობა. თბილისი არ მდებარეობდა უშუა-

---

326 XI-XII სს. კონსტანტინოპოლის მოსახლეობის რაოდენობის შესახებ რამდენიმე მოსაზრება არსებობს. ერთ-ერთი გამოთვლის მიხედვით, დედაქალქის მოსახლეობა 400 000-ს ადამიანს აღწევდა.

327 ეს იყო ერთ-ერთი მიზეზი იმისა, რომ კონსტანტინოპოლში ხელისუფულება გარკვეულ პროდუქციაზე მოგების ზედა ზღვარს აწესებდა, თვითნებურად მომატებული ფასების გამო მოსახლეობაში უკმაყოფილება და აჯანყება არ დაწყებულიყო. A. E. Laiou. "The Byzantine Economy", გვ. 49-62.

ლოდ ტრანზიტულ სავაჭრო გზაზე, არამედ ქალაქი პირდაპირ დაკავშირებული იყო არანის და შირვანის გზებთან, მათ უკიდურეს ჩრდილოურ განშტოებას წარმოადგენდა. შესაბამისად, თბილისის ეკონომიკური მნიშვნელობის ზრდაში დიდი როლი მის ერთიან ქართულ სამეფოსთან სიახლოეს, ხოლო 1122 წლის შემდეგ კი მის დედაქალაქად გადაქცევას უნდა შეესრულებინა.

X-XIII საუკუნეებში თბილისის სავაჭრო კონტაქტების სამ გეოგრაფიულ დისტანციად დაყოფა შეიძლება: ლოკალური, რეგიონული და ტრანსკონტინენტური[328]. აღსანიშნავია, რომ საერთაშორისო სავაჭრო დონეზე ქართველების ხსენება XII-XIII საუკუნეებით თარიღდება, რაც კიდევ ერთხელ ამყარებს ზემომოყვანილ მოსაზრებას, რომ თბილისი განსაკუთრებით გამდიდრდა ერთიანი ქართული სამეფოს დედაქალაქად გადაქცევის შემდეგ.

ლოკალური იქნება თბილისის აქტიური სავაჭრო ურთიერთობა ქართულ ქალაქებთან, რომლის შესახებაც ჩვენ მწირი ინფორმაცია გაგვაჩნია, მაგრამ თბილისის სავაჭრო-პოლიტიკური მნიშვნელობიდან გამომდინარე უდავოა, რომ მიმდებარე ქართული ქალაქებიდან თბილისში ბევრი ვაჭარი უნდა ჩასულიყო და პირიქით, დედაქალაქიდან ბევრი ნაწარმი უნდა გასულიყო.

რეგიონულ ვაჭრობაში შეგვიძლია შევიყვანოთ

---

328 ზღვით დღეში, დაახლოებით, 50 კილომეტრის გავლა იყო შესაძლებელი, რაც ცალსახად ლოკალური ტიპის ვაჭრობაში შეიძლება ჩაითვალოს. თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ პატარა მოგების გამო დიდ მანძილზე ვაჭარი ან ვაჭართა ჯგუფი არ წავიდოდა, შეგვიძლია წარმოვიდგინოთ, რომ ორი ან რამდენიმე დღის მანძილი რეგიონული ტიპის სავაჭრო აქტივობა უნდა ყოფილიყო. კვირეებით წასვლა უკვე საერთაშორისო ტიპის ვაჭრობაში უნდა ჩათვლილიყო, რადგან დაახლოებით ამდენი დრო იყო საჭირო, მაგალითად, ალექსანდრიამდე, სირია-პალესტინის სანაპირომდე ან იტალიამდე მისასვლელად და უკან დასაბრუნებლად.

თბილისის ვაჭრების და ნაწარმის განჯა-ბარდავის სავაჭრო მარშრუტზე გასვლა, საიდანაც თბილისის პროდუქცია უკვე არანის, სომხეთის და მინიმუმ დასავლეთ შირვანის ტერიტორიებზე გადიოდა. კიდევ ერთი მიმართულება იყო თბილისიდან ჩრდილოეთ კავკასიაში და უფრო შორს გასვლა (თუ ზანქან ზორაბაბელის მგზავრობას რუსეთში ცალკეულ მოვლენად არ ჩავთვლით).

მესამე, ტრანსკონტინენტური დონის ვაჭრობას რაც შეეხება, შეგვიძლია დავასახელოთ ქართველების უკვე დიდ დისტანციებზე გასვლა. ჩვენ ზემოთ უკვე ვახსენეთ იაკუთის ცნობა ქართველების დარუბანდში სავაჭროდ ჩასვლასთან დაკავშირებით, ასევე ისიც, რომ სავაჭრო კონტაქტი შორეულ ალექსანდრიასთანაც არსებობდა[329]. მართალია ორივე შემთხვევაში წყაროები არ მი-

---

329 საქართველოს აქტიური კონტაქტი ეგვიპტესთან XI საუკუნის პირველ მეოთხედში იწყება, როდესაც გიორგი I ცდილობს რა შეაჩეროს ბიზანტიელთა ექსპანსია აღმოსავლეთით, პოლიტიკურ კავშირს ამყარებს ეგვიპტის სულთანთან. ეგვიპტესთან მჭიდროდ არის დაკავშირებული ქართველების წმინდა მიწაზე მოგზაურობა და იქ არსებული მონასტრების დაცვა და შენახვა. რადგან სირია-პალესტინა ეგვიპტის პოლიტიკური გავლენის ქვეშ იყო, საფიქრებელია, რომ საქართველოსა და ეგვიპტეს შორის მჭიდრო სავაჭრო კონტაქტი არსებობდა. მაგალითად, შოთა რუსთველთან ერთ-ერთი მონაკვეთში ვკითხულობთ:

„მოვიდნენ შესამკობლად ქვეყნის ყოვლნი სულიერნი:
კლდით ნადირნი, წყალშიგ თევზნი, ზღვით ნიანგნი, ცით მფრინველნი,
ინდო-არაბ-საბერძნეთით, მაშრიყით და მაღრიბელნი,
რუსნი, სპარსნი, მოფრანგენი და მისრეთთ მეგვიპტელნი (968)".

იხ. „საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიიდან (XI-XII სს.)". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები. ტ. 125. ისტორიულ მეცნიერებათა სერია. თბ. 1968, გვ. 55-82.

გვითითებენ რომელი ქართული ქალაქიდან იყვნენ ეს ქართველი ვაჭრები, შეგვიძლია ვიფიქროთ, რომ ამ დისტანციაზე სავაჭრო ურთიერთობაში გაბმა მხოლოდ დიდ და მდიდარ ვაჭრებს (დიდვაჭრებს?) (იხ. მომდევნო ქვეთავში) შეეძლოთ, რომლებიც უფრო სამეფო კართან უნდა ყოფილიყვნენ დაახლოებულები, შესაბამისად, უფრო თბილისიდან უნდა ყოფილიყვნენ.

ქართველების ტრანსკონტინენტურ ვაჭრობაში აქტიურ ჩაბმაზე მეტყველებს სხვადასხვა ცნობა ბიზანტიურ წყაროებში. მაგალითად, დასტურდება XII საუკუნეში ქართველების თესალონიკში და კონსტანტინოპოლში სავაჭრო საქმიანობისთვის ჩასულები[330].

ქართველი/უცხოელი ვაჭრები და ვაჭრობა X-XIII საუკუნეების საქართველოში

ეხლა კი შევჩერდეთ საქართველოს სამეფოს ვაჭრებზე და ზოგადად X-XIII საუკუნეების საქართველოში ვაჭრობაზე გავრცელებულ იდეებზე.

ამ პერიოდის საქართველოში გავრცელებული იყო ტერმინი „დიდვაჭარი", რომლითაც იგულისხმებოდა არა ყველა შეძლებული ვაჭარი, არამედ მხოლოდ ის ვინც მონაწილეობდა საერთაშორისო ვაჭრობაში. მომდევნო საუკუნეებში „დიდვაჭარს" „სოვდაგარი" ეწოდა. სავარაუდოდ, „დიდვაჭრები" განცალკევებულ სოციალურ ფენას წარმოადგენდნენ და უფრო მეტ უფლებას ფლობდნენ, ვიდრე საშუალო და წვრილი ვაჭრები (ბაზარგანები)[331].

---

330 Т. Н. Берадзе. Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии, გვ. 73-74.

331 ვ. გაბაშვილი. „საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობანი XII საუკუნეში". თსუ შრომები, 121, აღმოსავლეთმცოდნეობის სერია.

სავარაუდოა ისიც, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე უნდა ყოფილიყვნენ უცხოელი ვაჭრებიც. ეს იმდროინდელ მსოფლიოში ფართოდ მიღებული პრაქტიკა იყო, როდესაც მსხვილ სავაჭრო ცენტრებში უცხოელი ვაჭრები ქმნიდნენ თავის ერთგვარ მცირე ზომის დასახლებას/კოლონიას, რომელშიც გრძელვადიანი მოგზაურობისას ჩადიოდნენ[332]. მაგალითად, X-XIII თბილისში მოზრდილი არაბული მოსახლეობა ცხოვრობდა, რაც მტკიცდება ალ-ფარიკის ცნობებით, როდესაც ის აღწერს 1122 წლიდან დავით აღმაშენებლის მიერ თბილისის არაბებისთვის შემოღებულ პრივილეგიებს[333]. უცხოელებზე საუბრობს იბნ-ჰაუკალიც, როდესაც ის თბილისს აღწერს. მეტიც, ავტორი ახსენებს სანდო პირებს, ვინც ქალაქში ერთი წლის განმავლობაში დარჩენილა[334]. სავსებით შესაძლებელია, რომ ეს ადამიანები შორეული ან მეზობელი ქვეყნებიდან მოსული ვაჭრები ყოფილიყვნენ. თუ გავითვალისწინებთ იმასაც, რომ დიდგორის სამხედრო კამპანიის დაწყების ერთ-ერთი მთავარი მიზეზი თბილისელი და სხვა ქალაქების ვაჭრების შევიწროება იყო, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ თბილისის არაბული მოსახლეობის დიდი

VII. თბ. 1967, გვ. 153. დ. გვრიტიშვილი. ნარკვევები საქართველოს ისტორიიდან, გვ. 43-44.

332 Г. Берадзе. «О торговых связях городов Ирана в IX-XII вв. (Торговые колонии)», გვ. 27-32.

333 ე. სიხარულიძე. ალ-ფარიკი საქართველოში. სემიტოლოგიური ძიებანი. II. თბ. 1985. გვ. 89. თუმცა ისიც უნდა ითქვას, რომ არაბული მოსახლეობა თბილისის ერთაერთ მოსახლეობას არ წარმოადგენდა. უნდა ვივარადოთ, რომ ქრისტიანული მოსახლეობაც საკმაოდ მომატებული იყო განსაკუთრებით 1122 წლის შემდეგ. იხ. რ. კიკნაძე. „XI-XIII საუკუნეთა თბილისის ისტორიიდან". ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. V. ნარკვ. I. თბ. 1960, გვ. 127.

334 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане: VIII. Мас'уди, გვ. 90-91.

რაოდენობა ვაჭრობაში უნდა ყოფილიყო ჩართული, რაც ითვალისწინებდა ქალაქში უცხოელი ვაჭრების ჩამოსვლას და გარკვეული დროით გაჩერებას.

ეს მდგომარეობა მომდევნო საუკუნეებშიც შენარჩუნდა. თბილისში არაბული მოსახლეობა ისევ საკმაოდ დიდი რაოდენობით უნდა ყოფილიყო წარმოდგენილი[335]. მაგალითად, იბნ ალ-ასირთან აღნიშნულია, რომ ჯალალ ედ-დინის მიერ თბილისის აღების შემდეგ, ქართველებმა მოახერხეს ქალაქის დაბრუნება. ეს, პირველ რიგში, მოხერხდა ქალაქში მცხოვრები ხორეზმელი სულთნის მიერ შევიწროებული მუსლიმანების მიმართვის შემდეგ[336].

სამწუხაროდ, ზემოთქმულის გარდა, ბევრი ინფორმაცია არ მოგვეპოვება საქართველოში უცხოელი ვაჭრების სტატუსზე ან მათი ქვეყანაში შესვლის და დარჩენის დეტალებზე. ამასთან დაკავშირებით მცირე მინიშვნებები გვაქვს შოთა რუსთველის „ვეფხისტყაოსანში". დიდი ალბათობით, უცხოელი ვაჭრები, სანამ ამა თუ იმ ქალაქში შევიდოდნენ მიმართავდნენ ქალაქის ვაჭართა უხუცესს, რომელიც შემდეგ მათ უგზავნიდა მოხელეს, რომელიც უზრუნველყოფდა ვაჭრების ქალაქში შეყვანას, ბაჟების აკრეფვას და ა. შ[337].

აქვე უნდა შევჩერდეთ კიდევ ერთ საინტერესო სა-

---

335 საინტერესოა არაბი მეცნიერის ას-სამანის ცნობები საქართველოს შესახებ, სადაც ავტორი ჩამოთვლის იმ ცნობილ არაბებს, რომლებიც თბილისში დაიბადნენ და სახელი გაითქვეს მთელ მახლობელ აღმოსავლეთში. ე. სიხარულიძე. „ას-სამანის ცნობები საქართველოს შესახებ". საქართველოს ისტორიის საკითხები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 45-53.

336 Ибн ал-Асир. Ал-камил фи-т-та›рих. (Полный свод истории). Ташкент. 2006, გვ. 389. არაბული მოსახლეობა ასევე ფიგურირებდა ჯალალ-ედ-დინის მიერ თბილისის პირველად აღების დროსაც. ქ. ჩხატარაიშვილი. ივ. შაიშმელაშვილი. დიდგორის ბრძოლა, გვ. 33.

337 შოთა რუსთველი. ვეფხისტყაოსანი. თბ. 1963, გვ. 208.

კითხზე – ქართველი ვაჭრების სოციალურ სტატუსზე, მათ წარმომავლობაზე და როლზე სახელმწიფოს მართვაში. ჯ. სტეფნაძე მიიჩნევს, რომ საქართელოს ისტორიის ამ პერიოდიდან ბუნდოვნად ჩანს, თუ რა როლს ასრულებენ ვაჭრები სახელმწიფო საქმიანობაში[338]. ეს მოსაზრება სრულად არ უნდა ასახავდეს არსებულ რეალობას. ჩვენ მაღალ პოლიტიკურ თანამდებობებამდე მისული ვაჭრების შესახებ მართალია მცირე, მაგრამ საკმაოდ საინტერესო და მრავლისმეტყველი ცნობები მოგვეპოვება. მაგალითად, „ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი" მოიხსენიებს „ქართლის და ტფილისის ამირა" აბულასან იობის ძეს. ის ცნობილი პიროვნება იყო, რადგან მოხსენიებულია ლურჯი მონასტრის და ანდრია მოციქულის ხატის წარწერებში. ვახუშტი ბაგრატიონის მიხედვით აბულასანი „კაცი ვაჭარი ტფილისელი" არის. დიდი ალბათობით, აბულასანი, ისევე, როგორც ზანქან ზორაბაბელი და ყუთლუ არსლანი, მიეკუთვნებოდა იმ წრეს, რომელმაც მოპოვებული ქონებით პოლიტიკურად აღზევება მოახერხა. ასეთი აღზევება საბოლოო ჯამში საშუალებას აძლევდა ამ ფენას ფეოდალთა რიგებში გადასვლას და როგორც ჩანს მონაწილეობა მიეღოთ პოლიტიკურ ცხოვრებაში[339]. ამ მხრივ ჩვენ დავეთანხმებით დ. გვრიტიშვილს, რომელიც ვაჭრებზე საუბრისას მიიჩნევს, რომ დიდვაჭრები საკმაოდ დიდ როლს ასრულებდნენ ქვეყნის პოლიტიკურ ცხოვრებაში[340].

---

338 ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს.-ის პირველ მეოთხედში, გვ. 54-56.

339 ვ. გაბაშვილი. „საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობანი XII საუკუნეში". თსუ შრომები, 121, აღმოსავლეთმცოდნეობის სერია. VII. თბ. 1967, გვ. 163.

340 დ. გვრიტიშვილი. ნარკვევები საქართველოს ისტორიიდან. გვ. 44. ნ. ბერძენიშვილი. საქართველოს ისტორიის საკითხები. ტ. VI, გვ. 62.

ქართულ სამეფოში ვაჭრების აღზევება საინტერესო პროცესს წარმოადგენს. ის რომ საქართველოში ვაჭრების დაწინაურება პოლიტიკურ თანამდებობებზე უფრო აქტიურად ხდებოდა, ვიდრე სამეზობლოში საჭიროა მახლობელ აღოსავლეთში არსებული პრაქტიკის განხილვა.

X-XIII საუკუნეების საქართველოსგან განსხვავებით, მახლობელ აღმოსავლეთში იშვიათი იყო, რომ ვაჭართა ოჯახს გაეგრძელებინა თავისი საქმიანობა რამდენიმე თაობის განმავლობაში და მონაწილეობა მიეღო ქვეყნის მართვაში, მის პოლიტიკურ ცხოვრებაში.

ვაჭრები მახლობელ აღმოსავლეთში ძირითადად პირადი მოგების მომატებაზე იყვნენ ორიენტირებულები. ამით ისინი ფუნდამენტურად განსხვავდებოდნენ მაგალითად ევროპელი ვაჭრებისგან, რომლებიც ცდილობდნენ თავისი დაქვემდებარებულების კეთილდღეობისთვის ეზრუნათ, რადგან ამ უკანასკნელების კეთილდღეობა მომავალში პატრონისთვის მეტი ფინანსური მოგების მომტანი იქნებოდა.

კიდევ ერთი საინტერესო მახასიათებელი იყო ის, რომ მახლობელ აღმოსავლეთში მდიდარ ვაჭარს არ ეძლეოდა შანსი მოპოვებული ქონებით მაღალი თანამდებობა ან სოციალური სტატუსი მიეღო. ეს კი მკვეთრ სხვაობაში იყო შუა საუკუნეების ევროპასთან[341] და საქართველოსთანაც კი. მახლობელ აღმოსავლეთში აბულასანის და ყუთლუ-არსლანის მსგავსად პოლიტიკურ თანამდებობებზე აღზევება თითქმის შეუძლებელი იყო.

ვაჭრები მახლობელ აღმოსავლეთში ნაკლებ ინვესტირებას ახორციელებდნენ ტექნოლოგიების განვითარებაში. ამის ერთ-ერთი მთავარი მიზეზი იყო არაბი მონარქების შეუზღუდავი ძალაუფლება და კერძო საკუთრე-

341 The Cambridge Economic History of Europe, გვ. 402-409.

ბის ხშირი დარღვევა, რაც არაბ ვაჭრებს ექსპროპრიაციის მუდმივი შიშის ქვეშ ამყოფინებდა. სხვა სიტყვებით, არაბი ვაჭრები არ/ვერ ფიქრობდნენ ხვალინდელ დღეზე. X-XIII საუკუნეების ქართულ წყაროებში საქართველოში უმაღლესი მმართველის მიერ ვაჭრების ქონების ექსპროპრიაციის შემთხვევები არ მოგვეპოვება.

მახლობელ აღმოსავლეთში არსებული ურთიერთობები მონარქსა და ვაჭარს შორის მკვეთრ სხვაობაში მოდიოდა ქრისტიანულ დასავლეთში მიმდინარე მოვლენებთან, სადაც მონარქს თუ ქალაქის მმართველს არ შეეძლო ასე მარტივად მდიდარი ოჯახის ქონების ხელში ჩაგდება. დასავლეთში მზარდი ვაჭართა არისტოკრატიის საპირისპიროდ, მახლობელ აღმოსავლეთში ჩვენ ამას ვერ ვხედავთ[342].

ჩვენ მხოლოდ მცირე ცნობები გაგვაჩნია იმაზე, თუ როგორ პოლიტიკას ატარებდა ქართული სახელმწიფო ვაჭრობის წასახალისებლად, წესდებოდა შეზღუდვები ფასებზე თუ არა, როგორც ეს ბიზანტიაში სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვან პროდუქციაზე ფასების და მოგების ზედა ზღვარის გაკონტროლებით ხდებოდა.

მწირია ინფორმაცია იმის შესახებ, თუ რამდენად იყვნენ საქართველოში ვაჭრობაში ჩართულები ვაჭრების გარდა სხვა პირები. მაგალითად, ბიზანტიაში ხშირი იყო საეკლესიო პირების, დიდგვაროვანთა ოჯახების წევრების და ხანდახან ოფიციალური პირების ჩართულობაც კი კომერციულ საქმიანობაში.

ჩვენთვის ძალიან ცოტა რამ არის ცნობილი VII-XIII სს. ფინანსური მოგებისადმი ქართული სახელმწიფოს (მმართველი ელიტის ან სხვა ფენების) დამოკიდებულების შესახებ. მაგალითად, ამავე პერიოდის ბიზანტიური

342 H. Pirenne. Medieval Cities. Their Origins and the Revival of Trade, გვ. 106-129.

ეკონომიკური იდეების უკან ანტიკური ავტორების, განსაკუთრებით კი წმ. ბასილის ნაშრომებში გავრცელებული იდეები იდგა, რომლის მიხედვითაც სახელმწიფოს ევალებოდა რესურსების თანაბრად გადანაწილება[343]. ამ მიდგომას პრობლემები მოყვებოდა ხოლმე, რადგან სამართლიანობა ეკონომიკაში თავისუფალი მოლაპარაკებებაზე არის დაფუძნებული, ხოლო ბიზენტიელებს კი ხშირად მოგების ზედა ზღვარი ჰქონდათ დაწესებული. ბიზანტიელები დედაქალაქში ფასებს ნაწილობრივ ბაზრის მოთხოვნილებებისგან გამომდინარე, ნაწილობრივ კი მორალურ პრინციპებზე დაფუძნებით აწესებდნენ.

საქართველოში ვაჭრებს გარკვეული ქედმაღლობით უყურებდნენ. ალბათ დიდგვაროვნების მსგავსი დამოკიდებულება ყველა ეროვნების ვაჭრისადმი არის ასახული[344] „ვეფხისტყაოსნის" ერთ-ერთ მონაკვეთში, სადაც ნათქვამია „თქვენ ვაჭარნი ჯაბანნი ხართ"[345]. ვაჭრობისადმი ასეთი ნეგატიური დამოკიდებულებით (თითქოსდა ეს ამორალური საქმიანობა იყო) უნდა იყოს ახსნილი ქართულ წყაროებში სავაჭრო-ეკონომიკური საკითხების ზოგადი უგულებელყოფა.

საინტერესოა, რომ მსგავსი იდეები იკვეთება სომხურ მწერლობაშიც. მაგალითად, XI საუკუნის სომეხი ისტორიკოსი არისტაკეს ლასტივერცი, სელჩუკების შემოსევების შედეგად გამოწვეული უბედურებების მიზეზე-

---

343 A. E. Laiou. "The Byzantine Economy", გვ. 160-164.

344 აღსანიშნავია, რომ X-XI საუკუნეების წყაროებში საერთაშორისო ასპარეზზე არ გვხვდებიან სომეხი ვაჭრები. ეს ვითარება იცვლება XII საუკუნეში, როდესაც სომეხი „დიდვაჭრები" ჩნდებიან როგორც ძლიერი ერთეული როგორც მახლობელ აღმოსავლეთში, ასევე, ქართულ ქალაქებში.

345 ვ. გაბაშვილი. „საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობანი XII საუკუნეში". თსუ შრომები, 121, აღმოსავლეთმცოდნეობის სერია. VII. თბ. 1967, გვ. 154.

ბის ახსნის დროს, აღნიშნავს, რომ ვაჭრები ზემდეტ მოგებას მიზდევდნენ და უსამართლოდ მაღალ პროცენტებს აწესებდნენ[346]. ზოგადად, უნდა ითქვას, რომ არისტაკე XI საუკუნის მეორე ნახევარში სომხური ქალაქების უბედურების მიზეზს სამართლიანობის ნაკლებობაში ხედავს[347].

საინტერესოა ისიც, რამდენად იყვნენ ბაგრატიონთა დინასტიის წევრები ჩართულები სავაჭრო საქმიანობაში. მაგალითად, კონსტანტინოპოლში სამეფო სასახლის ტერიტორიაზე ბევრი იმპერიული სახელოსნო იყო განლაგებული, რომელიც აწარმოებდა ძვირფასს ქსოვილებს, თვლებს და ა. შ. საქართველოს ისტორიიდან ვიცით, რომ ქართველი ფეოდალები ცალკე იყვნენ ჩართულები ვაჭრობაში, ხოლო მეფე თავის სავაჭრო საქმიანობას თავისსავე ვაზირს, მეჭურჭლეთუხუცესს, აბარებდა[348]. მეფის სავაჭრო საქმიანობით დაინტერესებაზე ალექსანდრიიდან შემოტანილი მატყლის შესახებ ზემოთნახსენები მაგალითიც მეტყველებს. წყაროს მიხედვით, თვითონ თამარ მეფემ გასცა ბრძანება ეგვიპტიდან ძვირფასი მატყლის შემოტანაზე. ჰქონდა თუ არა ამ შემთხვევაში თამარს პირადი კომერციული ინტერესი რთული სათქმელია, თუმცა სხვა ქვეყნებში არსებული პრაქტიკიდან გამომდინარე ეს სავსებით შესაძლებელი იყო ბაგრატიონთა დინასტიის პირობებშიც.

როგორც ჩანს, ქართველი ვაჭრები თვითონაც იყვნენ ჩართულნი საერთაშორისო ვაჭრობაში. ამის შესახებ ჩვენ მცირე ცნობები გაგვაჩნია. დაზუსტებული ინფორმაცია საერთაშორისო ვაჭრობაში ქართველების აქტიურ

---

346 Аристакэс Ластиверци, გვ. 91-92.

347 Я. А. Манандян. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.), გვ. 209-211.

348 ნ. ბერძენიშვილი. საქართველოს ისტორიის საკითხები. ტ. VI, გვ. 52.

მონაწილეობაზე იაკუთისთან და რამდენიმე ბიზანტიურ ნაშრომში მოგვეპოვება, სადაც საგანგებოდ აღნიშნება, რომ დარუბანდის ნავსადგურში და ბიზანტიის ქალაქებში ქართველი ვაჭრები იყვნენ ჩასულები.

ნაწილი მეოთხე

ბაგრატიონები, ომები და ვაჭრობა (XI-XIII სს.)

საქართველოს, სომხეთის, არანის და შირვანის სავაჭრო პოტენციალის განხილვის შემდეგ ჩვენ მივადექით ქართული ისტორიოგრაფიის ერთ-ერთ საკვანძო საკითხს: რა იწვევდა XI-XIII საუკუნეებში გაერთიანებული ქართული სამეფოს მმართველების გამუდმებულ მცდელობებს სამხრეთით წარემართათ ტერიტორიული ექსპანსია. მიუხედავად იმისა, რომ ამ პერიოდზე უამრავი ლიტერატურა არსებობს საკითხის ამ კუთხით ფართოდ დასმა არ განხორციელებულა. ისტორიოგრაფიაში საქართველოს სამხრეთით ექსპანსია ძირითადად სამხედრო-სტრატეგიული ინტერესებით აიხსნება. მხოლოდ რამდენიმე მკვლევარს და ისიც საკმაოდ მოკლედ აქვს ნახსენები ვაჭრობა და სავაჭრო გზები, როგორც სამხრეთით ქართული პოლიტიკური ექსპანსიის ერთ-ერთი მიზეზი.

მაგალითად, ჯ. სტეფნაძე გაკვრით აღნიშნავს, რომ ქართველი მეფეების ერთ-ერთ უმთავრეს საგარეო პოლიტიკურ მიზანს სომხური მიწებისთვის ომებისას სავაჭრო გზების გაკონტროლების სურვილი იყო[349]. ამავე აზრის

349 ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს.-ის პირველ

არის ვ. გაბაშვილი, თუმცა ჯ. სტეფნაძის მსგავსად, ისიც ამ საკითხზე საუბრისას ორიოდე წინადადებით შემოიფარგლება[350]. მსგავს კონტექსტში აქვს მოხსენიებული სავაჭრო გზების მნიშვნელობა გ. ჯაფარიძესაც, როდესაც ავტორი აღნიშნავს, რომ დავით აღმაშენებლის დროს საქართველო სამხრეთ კავკასიის ხალხების შემკრები გამოდიოდა, რაც ასევე უნდა ყოფილიყო გამოწვეული რეგიონის საკვანძო სავაჭრო გზებზე გასვლის საჭიროებით[351]. ასევე გაკვრით აქვს ნახსენები ქართველი მეფეების სამხრეთით მდებარე სავაჭრო გზების ექსპლოატაციის სურვილი რ. კიკნაძეს[352].

ბაგრატიონი მეფეების ეკონომიკურ ინტერესებზე ამახვილებს ყურადღებას შ. მესხია თავის „ძლევაი საკვირველიში", როდესაც თბილისის შემოერთებაზე საუბრობს და ზოგადად ყურადღებას ამახვილებს დიდი მოსახლეობის მქონე ქალაქების შემოერთების საჭიროებაზე[353].

ასევე დიდი ყურადღება ეთმობა საქართველოში ვაჭრების (ძირითადად, დავით IV-ის მმართველობაში) ლეგალურ სტატუსებს[354].

ქართულ ისტორიოგრაფიაში X-XIII საუკუნეებში კავკასიაში საქართველოს სამეფოს დაწინაურების და

მეოთხედში. გვ. 50-57.

350 ვ. გაბაშვილი. „საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობანი XII საუკუნეში". თსუ შრომები, 121, აღმოსავლეთმცოდნეობის სერია. VII. თბ. 1967, გვ. 202.

351 გ. ჯაფარიძე. საქართველო და მახლობელი აღმოსავლეთი. თბ. 1995, გვ. 59.

352 რ. კიკნაძე. „XI-XIII საუკუნეთა თბილისის ისტორიიდან". ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. V. ნარკვ. I. თბ. 1960, გვ. 131.

353 შ. მესხია. ძლევაი საკვირველი. თბ. 1972, გვ. 122-130.

354 ლ. ალექსიძე. „უცხოელთა და უცხო სარწმუნოების მიმდევართა უფლებრივი მდგომარეობა". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები. ტ.125. თბ. 1968, გვ. 141-170.

მეზობელ ქვეყნებთან ურთიერთობის ძირითადად სამხედრო მიმართულება განიხილება[355]. კიდევ ერთი მიმართულება არის ქართულ-სომხური საეკლესიო ურთიერთობების შესწავლა[356].

რაც შეეხება უცხოურ ისტორიოგრაფიას, საქართველოს ტერიტორიაზე გამავალი სავაჭრო გზების შესწავლის საქმეში განსაკუთრებული ადგილი ცენტრალური აზიიდან და შემდეგ მტკვარზე გამავალი ჰიპოტეტური სავაჭრო მარშრუტის კვლევას უკავია, რომელიც ამ თავში განხილულ პერიოდს ცდება.

შესაბამისად, ქართულ ისტორიოგრაფიაში ერთგვარი დეფიციტი შეინიშნება ერთიანი ქართული სამეფოს სავაჭრო-ეკონომიკურ პოლიტიკის კვლევაში. მეტიც, დღემდე არ შექმნილა ერთიანი ნაშრომი, რომელშიც მიმოხილული იქნებოდა გვიან ანტიკური ხანიდან შუა საუკუნეების ჩათვლით საქართველოზე ან მის სასზღვრებთან არსებული (აბრეშუმის) სავაჭრო გზების ისტორია. ხშირად, სავაჭრო საკითხებზე საუბრისას, საქარავნო გზების გაკონტროლებაზე, მოწყობაზე და სამხედრო ნადავლის მოპოვების მნიშვნელობაზე ავტორების მიერ ქართული და უცხოური წყაროებიდან მნიშვნელოვანი დეტალების გამოტოვება ხდება.

ამ ქვეთავში გატარებული იქნება მოსაზრება, რომ გაერთიანებული ქართული მონარქიის სამხრეთ მიმართულებით ექსპანსიის მიზეზი, სამხედრო-სტრატეგიულთან ერთად, არის წმინდა ეკონომიკურიც: საქართველოს საზღვრებთან ახლომდებარე მნიშვნელოვან სავაჭრო გზებ-

---

355 ნ. ასათიანი. „საქართველო-შირვანის პოლიტიკური ურთიერთობა XII საუკუნეში". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები, ტ.125. თბ. 1968, გვ. 7-54.

356 მ. ლორთქიფანიძე. „საქართველოსა და სომხეთის ურთიერთობების წარსულიდან". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები. ტ.125. თბ. 1968, გვ. 123-140.

ზე და მდიდარ ქალაქებზე გასვლა, მათი გაკონტროლება და ექსპლოატაცია. მეტიც, წყაროებში მთელი რიგი მინიშნებები გვაქვს, რომ არანზე, შირვანსა და სომხეთზე გამავალი გზების გაკონტროლების მცდელობით, ქართველ მეფეებს გააზრებული გრძელვადიანი საგარეო პოლიტიკა გააჩნდათ, რაც თითქმის ორსაუკუნუვანი პერმანენტული სამხედრო ექსპანსიით მტკიცდება. წყაროებში ასევე გვაქვს მინიშნებები, რომ ქართველ მეფეებს უფრო შორეულ მიწებზე (ჩრდილოეთ ირანი, ხლათი) ეჭირათ თვალი, რაც, როგორც ჩვენ მიერ მოცემულ აღწერაში იყო ნაჩვენები, ასევე ამ რეგიონების ეკონომიკური მიზიდულობით იყო გამოწვეული.

შეიძლება ითქვას, რომ X საუკუნის ბოლოდან ქართველი მეფეები ცდილობდნენ რეგიონში ეკონომიკური აქტივობის პერიფერიაზე არსებული ახლად გაერთიანებული სახელმწიფო არანის, შირვანის და სომხეთის მდიდარ სავაჭრო გზებზე გაეყვანათ. ეს ჩანს ყველა იმ სამხედრო კამპანიაში, რაც ქართველების მიერ იწარმოებოდა შორეული დვინის, ხლათის, ანისის, შირვანის და ჩრდილოეთ ირანის ქალაქების დასაპყრობად.

თუმცა ქართული სამეფოს ექსპანსიის უკეთ გარკვევისთვის ყურადღება უნდა გავამახვილოთ რეგიონის გეოგრაფიაზე. მთები, ხევები, მდინარეები და სხვა ბუნებრივი პირობები მრავალმხრივ განაპირობებდა ქართული სამეფოს ექსპანსიას სამხრეთისკენ.

გეოგრაფიული კონტექსტი

ქართული ქალაქების მეზობელ და შორეულ სავაჭრო ცენტრებთან ურთიერთობების შესწავლაში ასევე მნიშვნელოვანია საქართველოს გარშემო არსებული რეგიონის გეოგრაფიული კონტექსტის გათვალისწინება.

გზები გეოგრაფიულად ხელსაყრელ ადგილებში გადიოდა, შესაბამისად, საქართველოს სომხეთში, შირვანსა და არანში სავაჭრო აქტივობის უკან მნიშვნელოვან როლს ზუსტად ამ რეგიონების გეოგრაფია ასრულებდა.

საქართველოს სამხრეთი საზღვარი მდინარე მტკვარი იყო, რომელიც მას ერთ დროს ქურთების მიერ კონტროლორებადი არანისგან ყოფდა. ჩრდილოეთით შარვანის საზღვრად კავკასიონის ქედის აღმოსავლეთი ნაწილი და მდინარე სამური იყო. ამ ორი საზღვრისგან გეოგრაფიულად უფრო მყარი ჩრდილოეთის საზღვარი იყო. დასავლეთით და სამხრეთით მდინარე მტკვარი და მტკვარ-არაქსის შესართავი ვერ ქმნიდა შესაბამის გეოგრაფიულ დაბრკოლებას მტრული თავდასხმების შესაჩერებლად. მეტიც, შირვანის ტერიტორია ძირითადად ვაკეა, რაც ამარტივებდა თავდასხმებს და ართულებდა შირვანელებისთვის მის დაცვას[357].

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული კომპონენტი მდინარეები იყო. შირვანის ტერიტორია 6 მცირე და საშუალო ზომის მდინარისგან შედგებოდა, რომელიც ამ მხარის მთელ სივრცეზე იყო გადაჭიმული. რეგიონში სამდინარო ხაზების ხელში ჩაგდებით, გზა იხსნებოდა შირვანის ტერიტორიის უფრო მარტივად და ეფექტიანად გაკონტროლებისთვის.

---

357 V. Minorsky. A History of Sharvan and Darband in the 10th-11th centuries. Cambridge. 1958, გვ. 84-85.

არანთან მყარი გეოგრაფიული ბარიერის/საზღვრის არქონამ ფაქტობრივად გამოიწვია შირვანის მმართველების პერმანენტული მცდელობები დასავლეთის და სამხრეთის მიმართულებით განეხორციელებინათ ექსპანსია[358]. დარუბანდი თავისი სტრატეგიული მნიშვნელობიდან გამომდინარე, როგორც კარიბჭე ჩრდილოეთ კავკასიაში გადასასვლელად და როგორც მთავარი საპორტო ქალაქი კასპიის ზღვაში ვაჭრობისთვის შირვანის მმართველებისთვის ექსპანსიის კიდევ ერთ ბუნებრივ მიმართულებას წარმოადგენდა[359]. ამრიგად, არანი და შირვანი მეტნაკლებად ერთ განუყოფელ გეოგრაფიულ სივრცეს წარმოადგენდა[360].

თუ სამხრეთ კავკასიის რუკას გადავხედავთ ნათელი ხდება, რომ თბილისი ერთგვარად იმ გეოგრაფიული დერეფნის უკიდურეს ჩრდილოეთ წერტილში მდებარეობს, რომელიც გადაჭიმულია საკუთრივ თბილისიდან და მიემართება მდ. მტკვრის გასწვრივ თანამედროვე მუღანის ვაკეში, რომელიც დასავლეთიდან კასპიის ზღვას ეკვრის. ფაქტობრივად თბილისიდან სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებით და პირიქით ჩვენ არ მოგვეპოვება მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული ბარიერი, რომელიც შეაფერხებდა ამ დერეფანში ხალხების და დამპყრობლების მოძრაობას. შესაბამისად, არ არის გასაკვირი, რომ ისტორიულად საქართველოს წინააღმდეგ მიმართული სამხედრო კამპანიების უმეტეს შემთხვევაში მტრის ჯარები

358 V. Minorsky. A History of Sharvan and Darband in the 10th-11th centuries, გვ. 85-86.

359 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 3.

360 არანის და შირვანის გეოგრაფიული განუყოფლობა კარგად აისახება XI საუკუნის პოლიტიკურ მოვლენებში, როდესაც გაძლიერებული არანი შარვანის ტერიტორიისკენ ახორციელებდა აქტიურ ექსპანსიას. იხ. პ. თოფურია. აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის პოლიტიკური ერთეულები XI-XII საუკუნეებში, გვ. 76-80.

მტკვრის გასწვრივ არსებულ დერეფანს იყენებდნენ[361].

აქედან გამომდინარე, ბუნებრივია ქართველი მეფეების მაღალი დაინტერესება არანსა და შირვანში მიმდინარე მოვლენებით. აქედან ასევე მომდინარეობდა ბაგრატიონების პერმანენტული მცდელობები ხელი შეეშალათ ქართული მიწებიდან კასპიამდე არსებულ ტერიტორიაზე შექმნილიყო ერთიანი ძლიერი სახელმწიფო. შეგვიძლია ვივარაუდოთ ისიც, რომ არა XIII საუკუნეში მომხდარი გეოპოლიტიკური კატაკლიზმები, რომელიც მონღოლების გამოჩენას მოჰყვა, ქართული სამეფო შეეცდებოდა არანი/შირვანის მიმართულებით მეტ ტერიტორიებზე განეხორციელებინა ექსპანსია. სხვა სიტყვებით, ქართველი მესვეურებისთვის აღნიშნული დერეფნის დაცვა/გაკონტროლება სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო სამხედრო თვალსაზრისით.

შირვანის ტერიტორია სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი იყო, რადგან ის ასევე ერთგვარ გეოგრაფიულ პლაცდარმს წარმოადგენდა საქართველოს ტერიტორიების (აღმოსავლეთ საქართველოს) დასალაშქრად[362]. ეს ხსნის იმ ინტერესს, რომელიც ქართველ მეფეებს ამოძრავებდათ შირვანში აქტიური თავდაცვითი, ხანდახან პრევენციული სამხედრო კამპანიების განსახორციელებლად. მტკვარ-არაქსის მიდამოები მდიდარ მიწებს წარმოადგენდა როგორც სოფლის მეურნეობის, ასევე წმინდა სავაჭრო კუთხით. არ არის გასაკვირი, რომ თურქ-სელჩუკების და მომდევნო საუკუნეებში სხვა მომთაბარეების ერთ-ერთ მთავარ სამიზნეს ზუსტად მტკვარ-არაქსის გასვწრივ არსებული მიწების დაკავება იყო. შირვანის მტრის ხელში

361 საქართველოს ისტორიის ატლასი. თბ. 2016, გვ. 2-3.

362 ეს პოლიტიკური ორთაბრძოლა კარგად არის აღწერილი ნ. ასათიანთან. „საქართველო-შარვანის პოლიტიკური ურთიერთობა XII საუკუნეში", გვ. 7-54. თბ. 2016, გვ. 2-3.

ჩავარდნა საქართველოს ტერიტორიების თავდაცვის დაქვეითებას და მათ დაკავების საშიშროებას ქმნიდა. შესაბამისად, ქართველი მეფეების სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებით აქტიური სამხედრო ჩარევა ერთგვარ გრძელვადიან სტრატეგიულ მიზანს ემსახურებოდა.

ეს ფაქტობრივად ნიშნავდა ერთ რამეს: როგორც ირანის ტერიტორიაზე აღმოცენებულ სახელმწიფოებს, ასევე საქართველოს ყოველთვის ხელი უნდა შეეშალათ შირვანში ერთიანი და ძლიერი ცენტრალიზებული სახელმწიფოს შექმნისთვის. რეგიონის მარტივი გეოგრაფია – შირვანის უმთავრესად ვაკური ტერიტორია, გახსნილი რამდენიმე ფლანგზე – თითქმის შეუძლებელს ხდიდა შირვანის მმართველების ძლიერი სახელმწიფოს ჩამოსაყალიბებლად.

ქართველთა ლაშქრობები შირვანის მიმართულებით საქართველოს ერთიანი მონარქიის ჩამოყალიბების შემდეგ მალევე დაიწყო. მაგალითად, 1067 წელს, ბაგრატ IV-მ შირვანში მდებარე ციხე-სიმაგრე დასქარათ ალ-ჰუსაინი აიღო. მეტიც, როგორც ჩანს ბაგრატს ფართომასშტაბიანი გეგმები ამოძრავებდა, რადგან, მაგალითად, სადრ უდ-დინ ალ-ჰუსაინის ნაშრომში, „ახბარ უდ-დუვლათ ის-სელჯუკია", ნახსენებია ბაგრატის მიერ ბარდავის აღებაც[363].

საქართველოსთვის არან-შირვანის ამ წმინდა სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობის გარდა, დღის წესრიგში სავაჭრო-ეკონომიკური მიზეზებიც უნდა მდგარიყო.

როგორც ეს ხშირად ხდება სავაჭრო გზების შემთხვევებში, გეოგრაფიული დერეფანი სავაჭრო დერეფნად ფუნქციონირებდა. არანი და შირვანი ზუსტად ასეთი

363 ნ. ასათიანი. „საქართველო და შარვანის ურთიერთობა XII ს.", გვ. 18-20.

მზარდი ეკონომიკური აქტივობის რეგიონებად მოგვევლინა, სადაც შეიქმნა უამრავი დიდი ქალაქი დიდი მოსახლეობით. არანის და შირვანის ქალაქები ერთმანეთთან კარგად იყო დაკავშირებული გზების მთელი ქსელით. კონტროლი ამ გზებზე საშუალებას მისცემდა ქართველ მეფეებს დაუფლებოდნენ მნიშვნელოვან ფინანსურ შემოსავალს. მეტიც, არანი და შირვანი, როგორც ითქვა, მეტნაკლებად ერთ გეოგრაფიულ სივრცეს წარმოადგენს, მაგრამ სამხრეთით ეს ტერიტორიები გეოგრაფიულად ერწყმოდა ჩრდილოეთ ირანს (აზერბაიჯანს), რაც ასევე ნიშნავდა იმას, რომ არანის და შირვანის ქალაქები პირდაპირ იყვნენ დაკავშირებულები ირანის ზეგანზე, ტაბარისტანში და ხორასანში არსებულ უფრო დიდ ეკონომიკურ ცენტრებთან – თავრიზი, მარაღა, არდებილი და ა. შ.[364].

საქართველოს საზღვრებთან არსებული სავაჭრო გზების გეოგრაფიისთვის კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მიმართულება იყო სამხრეთ-დასავლეთი: ექსპანსია სომხური მიწების და ანატოლიის მიმართულებით. აქ არანი/შირვანის ტერიტორიებისგან განსხვავებით, გეოგრაფია უფრო რთულია (მთიანი რელიეფის გამო), რაც ისტორიულად აფერხებდა ხალხების და ჯარების გადაადგილებას[365]. მიუხედავად ამისა, ეს მიმართულება საქართველოს ისტორიაში ქვეყანაზე თავდასხმებისთვის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან დერეფანს წარმოადგენდა. დიდი მოსახლეობის და იმპერიებთან მეზობლობის გამო, ეს დერეფანი ეკონომიკური აქტივობის მნიშვნელოვან წერტილს წარმოადგენდა. გზები არტანუჯიდან, ჯავახეთიდან სამხრეთ-დასავლეთით ანისამდე, დასავლეთით ტრაპიზონამდე, სამხრეთით ყარსამდე, კალიკალამდე, ხლათამდე და

364 საქართველოს ისტორიის ატლასი, გვ. 2-3.
365 საქართველოს ისტორიის ატლასი, გვ. 2-3.

ვანის ტბამდე ჩადიოდა. ვანის ტბიდან დიდი გზები უკვე სირია-პალესტინისა და ერაყის მიმართულებით მიემართებოდა. ისევე როგორც არანი/შირვანის შემთხვევაში, ტრაპიზონი-ანისი-ყარსი-ხლათის მიმართულების დაკავება ქართველ მეფეებს რეგიონული მნიშვნელობის მაგისტრალებზე გასვლის და დიდი ფინანსური მოგების საშუალებას მისცემდა.

შესაბამისად, საქართველოს საზღვრების გასწვრივ ორი სავაჭრო (ამავდროულად, სამხედრო) დერეფანი არსებობდა, რომლის მნიშვნელობა, პირველ რიგში, განპირობებული იყო რეგიონის გეოგრაფიით.

თამამად შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს ექსპანსია სამხრეთ-აღმოსავლეთ მიმართულებით წარმოადგენდა კარგად გააზრებულ, გრძელვადიან პოლიტიკას. ამ პოლიტიკის შედეგი იყო დაახლოებით 1123 წლიდან შირვანის მინიმუმ ნაწილობრივი დამოკიდებულება საქართველოსადმი, როდესაც დასავლეთ ნაწილი უშუალოდ ბაგრატიონების გავლენის ქვეშ იყო, ხოლო აღმოსავლეთ შირვანი კი დამოუკიდებელი[366].

1123 წელს შირვანში სელჩუკთა სულთან მუჰამედის ლაშქრობის მიზეზი შირვანის მმართველის მიერ 40 000 დინარის გადაუხდელობა იყო. შესაძლებელია, რომ ამის მიზეზი ამ დროს შირვანის საქართველოზე დამოკიდებულება გახდა[367]. როგორც ჩანს, შირვანის დამოკიდებულება საქართველოზე მთელი XII საუკუნის განმავლობაში გაგრძელდა (მათ შორის დემეტრე I-ის დროსაც)[368].

გეოგრაფიული კონტექსტის განხილვისას ცალკე

---

366 ნ. ასათიანი. „საქართველო და შარვანის ურთიერთობა XII ს.", გვ. 40-44. ჯ. სტეფნაძე. დემეტრე პირველი. თბ. 1990, გვ. 34-35.

367 ნ. ასათიანი. „საქართველო და შარვანის ურთიერთობა XII ს.", გვ. 33-35.

368 ჯ. სტეფნაძე. დემეტრე პირველი, გვ. 38.

აღსანიშნავია რეგიონში მდინარეების როლი. მდინარეების დაკავება მნიშვნელოვანი იყო წმინდა სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით. მაგალთად, თბილისში და ქალაქიდან გარეთ თაფლის[369] და სხვა საქონლის შემოტანა მტკვრით ხორციელდებოდა. იბნ-ჰაუკალი აღნიშნავს, რომ მტკვარი და არაქსი გამოიყენებოდა ნავოსნობისთვის და, შესაბამისად, ვაჭრობისთვის. საინტერესოა რომ ისტორიკოსის მონათხრობიდან ჩანს, რომ ის კარგად ერკვევა თუ რომელი მდინარე გამოიყენებოდა სავაჭრო აქტივობისთვის. ყველა მდინარე ასე არ იყო. იბნ-ჰაუკალს მოჰყავს არდებილთან არსებული მდინარე საბიდრუდის მაგალითი, რომელიც, მისი თქმით, თავისი სიმცირის გამო არ გამოიყენებოდა ნავოსნობისთვის[370]. ისთახრისთან აღნიშნულია, რომ ბარდავიდან გემები მდინარით კასპიის ზღვას აღწევდნენ[371].

მტკვარ-არაქსის მთელი წელის გაკონტროლება ეკონომიკურად მომგებიანი უნდა ყოფილიყო. ბევრ არაბულ/სპარსულ წყაროში მოგვეპოვება არა დეტალური, თუმცა პირდაპირი ცნობები, რომ მდინარეები რეგიონული ვაჭრობისთვის გამოიყენებოდა. რადგან მასში თევზს იჭერენ და იქიდან სხვა ქალაქებში გაჰქონდათ[372]. მდინარე

---

369 X-XIII საუკუნეების თბილისში თაფლის წარმოებაზე უცხოური წყაროები ხშირად საუბრობენ. ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4. ასევე იხ. რ. კიკნაძე. „XI-XIII საუკუნეთა თბილისის ისტორიიდან". ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. V. ნარკვ. I. თბ. 1960, გვ. 132. საქართველოში ფეოდალური ხანის თაფლის ფასების შედარებაზე იხ. ა. თაბუაშვილი. ფასები ფეოდალური ეპოქის საქართველოში. თბ. 2019, გვ. 92.

370 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ибн-Хаукаль, გვ. 96.

371 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 4.

372 ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 39.

არაქსში თევზი შურმახი იყო, რომელიც არსად იშოვებოდა და გაჰქონდათ ბევრ ადგილას. თვითონ არაქსის ნაპირები კი ბროწეულით იყო განთქმული[373]. არაქსის და მტკვრის გაკონტროლებას ასევე მნიშვნელობას სძენდა მათ პირას ბევრი ქალაქის მდებარეობა. საფიქრალია, რომ რეგიონის ეკონომიკური აქტივობის ძირითადი ნაწილი ზუსტად ამ ორი მდინარის გასწვრის არსებულ ტერიტორიებზე და მათ შესართავზე უნდა მოსულიყო.

ამიტომაც, არ უნდა იყოს გასაკვირი რეგიონში სხვადასხვა პოლიტიკური ძალის მიერ გააფთრებული მცდელობები ხელში ჩაეგდოთ მტკვარი და არაქსის დიდი ნაწილი. ამ ორი რეგიონული არტერიის გაკონტროლებით ფაქტობრივად ხერხდებოდა სამხრეთ კავკასიის დიდი ნაწილის სამხედრო კუთხით გაკონტროლებაც: ჯარების, საჭირო ნივთების თუ საკვების გადასროლა/გადაზიდვა. მაგალითად, რუსების ბარდავზე და შირვანზე ლაშქრობის შემთხვევამ ნათლად აჩვენა, რომ მდინარეების გამოყენება აქტიურად ხორციელდებოდა სამხედრო მიზნებისთვის[374]. მარტივი იყო მტკვრის ზედა წელის გაკონტროლებით არანში შეღწევა, ისევე როგორც მდინარე არაქსით შირვანში შესვლა და პირიქით. სხვა სიტყვებით, საქართველო ვერ იქნებოდა სრულად უსაფრთხოდ თუ მტკვრისა და არაქსის მდინარეების მნიშვნელოვანი ნაწილი სხვა ძალის ხელში იქნებოდა.

ამ ეკონომიკურ-სამხედრო მიზეზების გამო გაერთიანებული საქართველოს მეფეების ერთ-ერთ მნიშვნე-

---

373 იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 59.

374 943/944 წელს რუსები კასპიის ზღვით შირვანს მიაღწიეს და შემდეგ მტკვრით ბარდავამდე ავიდნენ, რომელიც აიღეს კიდევაც და დიდი ქონებით დაბრუნდნენ შინ. იხ. Материалы по истории Азербайджана из Тарих-ал-камиль (полного свода истории) Ибн-ал-Асира. Баку. 1940. VIII, გვ. 146-147.

ლოვან ამოცანას ზუსტად მდინარე მტკვრისა და არაქსის ნაპირების რაც შეიძლება დიდი მონაკვეთების დაკავავება წარმოადგენდა. აქედან გამომდინარეობს XI-XIII საუკუნეებში ქართველი მეფეების გამუდმებული მცდელობები რაც შეიძლება სამხრეთით წასულიყვნენ და ერთგვარ ბუნებრივ საზღვრებამდე მიეღწიათ. ასეთ საზღვრად კი მდინარე არაქსის შუა წელი შეიძლება მივიჩნიოთ, რადგან ის არანს და შირვანს (ქართული ინტერესების ტრადიციულ სივრცეს) აზერბიაჯანისგან (ჩრდილოეთ ირანისგან) გამოყოფს.

ცალსახაა, რომ არაქსი დამცავი ბარიერის როლს სრულად ვერ შეასრულებდა, მაგრამ ძველ დროს და შუა საუკუნეებში მსგავსი გეოგრაფიული ბარიერების არჩევა გამიზნულად ხდებოდა მარტივი სასაზღვრო ზოლის გასატარებლად და ელემენტარული თავდაცვითი ბარიერების ასაგებად.

რა თქმა უნდა, რთულია იმის წარმოდგენა, რომ სამხედრო კამპანიების დაწყებამდე ქართველი მეფეები და სამეფოს სხვა მაღალი რანგის პოლიტიკური მესვეურები ზემომოყვანილი „დიდი სტრატეგიის" კუთხით ხსნიდნენ საქართველოს პოტენციურ ექსპანსიას სამხრეთ მიმართულებით. თუმცა რეგიონის გეოგრაფია (მდინარეების, გზების, მთების, ველების და ხევების მიმართულება), ისევე როგორც იქ არსებული ეკონომიკური სიმდიდრე განაპირობებდა ქართული სამეფოს ექსპანსიას სამხრეთის მიმართულებით. მეტიც, ჩვენ შეგვიძლია ვისაუბროთ XI-XIII საუკუნეებში ბაგრატიონების ერთგვარ გრძელვადიან პოლიტიკურ ხედვაზე არანის, შირვანის და სომხეთისადმი.

ბაგრატიონთა სამხედრო კამპანიების მიზეზები

თბილისის გარდა, სხვა ქართული ქალაქების სავაჭრო პოტენციალი უცხოურ წყაროებში მინიმალურ დონეზე არის ასახული. ქართული წყაროებიც საკმაოდ მწირ ინფორმაციას გვაწვდიან თბილისის და დანარჩენი საქართველოს ზოგად სავაჭრო ურთიერთობებზე. მითუმეტეს რთულია ბაგრატიონების ეკონომიკურ პოლიტიკაზე საუბარი, ან ვაჭრობის როლზე X-XIII საქართველოს საგარეო პოლიტიკის წარმოებაში. ბუნებრივია ეს გარემოებები ქართულ ისტორიოგრაფიაში ძირათადად იწვევდა ყურადღების გამახვილებას X-XIII საუკუნეების პოლიტიკურ პროცესებზე (ომებზე, ზავებზე და ა. შ.) საქართველოსა და მეზობლებს შორის. შედეგად, ერთიანი ქართული სამეფოს ომები სომხური, არანის და შირვანის ქალაქებისთვის უფრო აღქმულია როგორც თავდაცვისთვის (წინა-ხაზზე-დავდაცვის ნიშნებით) წარმოებული ომები.

ამ ომების მიზეზებს შორის წმინდა სამხედრო კომპონენტის უარყოფა ნამდვილად არ იქნება სწორი, თუმცა ზემომოყვანილი გეოგრაფიული ექსკურსი, ისევე როგორც საქართველოს საზღვრებთან არსებული სავაჭრო გზების და მდიდარი ქალაქების დეტალური აღწერა ცხადყოფს, რომ ერთიანი ქართული მონარქიის ექსპანსიის ბუნებრივ და ლოგიკურ მიმართულებებს სამხრეთ-დასავლეთი, სამხრეთი და სამხრეთ-აღმოსავლეთ ტერიტორიები (სომხეთი, არანი და შირვანი) წარმოადგენდა.

ამიტომაც, საჭიროა წინ წამოვწიოთ ის მცირე პირდაპირი და არაპირდაპირი ცნობები, რომელიც შემონახულია ქართულ თუ უცხოურ წყაროებში საქართველოს სამეფო ხელისუფლების დამოკიდებულებაზე ვაჭრობისადმი და რა როლს ასრულებდა ეს უკანასკნელი ბაგრატიო-

ნების საგარეო პოლიტიკაში.

უკვე გიორგი I-ის მეფობისას ჩანს პირველი მცდელობები საქართველოს სამხრეთით მდებარე მიწებზე გავლენის გასავრცელებლად. ბაგრატ IV-ის მმართველობაში კი ეს პოლიტიკა უფრო ნათლად არის გამოსახული, როდესაც მეფემ კვირიკიანთა სამეფო ტახტი ქალაქი დმანისი დაიკავა[375] და რამდენიმე მცდელობა ჰქონდა თბილისის ასაღებად. ბაგრატის მეფობაში განხორციელდა პირველი ქართული ლაშქრობა ბარდავზე (1067-1068 წწ.)[376].

დავით IV აღმაშენებლის (1089-1125 წწ.) მეფობაში ქართული სამეფოს ექსპანსია სამხრეთით უფრო მასშტაბურ ხასიათს ატარებს. 1103 წელს მან შემოიერთა კახეთ-ჰერეთი, 1110-1118 წლებში კი სამშვილდე, ქალაძორი, ლორე, რუსთავი და სხვა მიმდებარე პატარა ქალაქები აიღო. 1118 წელსვე მოხდა დავითის მიერ დარიალის და ახლომდებარე ციხე-სიმაგრეების აღება.

1122 წელს დავითმა თბილისი აიღო, 1123 წელს კი ორჯერ ილაშქრა შირვანში, მომდევნო წელს კი ქალაქ შაბურანზე[377]. დაახლოებით ამავე წლებში (1125 წელს დავითის გარდაცვალებამდე) უნდა მომხდარიყო ქართველების მიერ დარუბანდზე კონტროლის დამყარება.

1124 წელს დავითმა სომეხთა ტაშირ-ძორაკეთის სამეფოს შემდეგი ციხე-სიმაგრეები აიღო: გაგნი, ტერუნაკალი, ქავაზინნი, ნორბედი, მანასგომნი, ტავუში, კაიანი,

---

375 ა. ბოშიშვილი. „ლორე: ისტორია და თანამედროვე მდგომარეობა“. თსუ შრომები. დავით აღმაშენებლი და მისი ეპოქა. თბ. 2012, გვ. 90-99.

376 ზ. პაპასქირი. შუა საუკუნეების საქართველო. თბ. 1991, გვ. 19-20.

377 ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს-ის პირველ ნახევარში, გვ. 123-124. ნ. თორთლაძე. „XI საუკუნის საქართველოს ისტორიის ზოგიერთი საკითხი სამუელ ანეცის ცნობების მიხედვით“. ამირანი. I. თბ. 1999, გვ. 62.

ააიწონი, ლორე, ტაშირი და მაჰკანაბერდი[378]. ამავე წელს დავითმა დმანისი აიღო.

დავითის დაპყრობითი ლაშქრობები ერთგვარ გაგრძლებას წარმოადგენდა იმ პოლიტიკისა, რომელსაც ზაგრატ IV ატარებდა და თავის მხრივ საფუძველი ჩაუყარა ქართული სამეფოს უფრო მასშტაბურ ექსპანსიას სამხრეთით. მართალია, დავითის მემკვიდრის, დემეტრეს, მმართველობის პირველი წლები წარუმატებელი გამოდგა (დაიკარგა დმანისი, ხოლო ანისში კი ქართველებისადმი ყმადნაფიცი შედადიანები დაბრუნდნენ[379]), ვითარების გამოსწორება მაინც მოხერხდა. დემეტრემ დმანისი მალევე დაიბრუნა, ხოლო 1139 წელს ქართველებმა ქალაქი განჯა აიღეს[380].

1161 წელს, გიორგი III-ის მმართველობაში, ქართველებმა ანისი (თუმცა ქალაქი 1163 წელს ყმადნაფიცობით ისევ შედადიდთა შთამომავლებს გადაეცა), ხოლო მომდევნო წელს კი დვინი აიღეს[381]. 1163 წელს ქართველებმა ერზრუმს შეუტიეს. 1174-1175 წლებში გიორგიმ ისევ შეუტია ანისს და ქალაქზე ისევ დაამყარა პირდაპირი პოლიტიკური კონტროლი.

ქალაქი დვინის აღება გიორგი რუსის საქართველოში ყოფნის დროსაც დასტურდება. 1192-1193 წლებში, ლაშა-გიორგის დაბადების აღსანიშნად, ლაშქრობა მოეწყო ქალაქ ბარდავზე. შემდეგ კიდევ ერთი ლაშქრობა არზრუმზე.

1195 წელს შამქორის ბრძოლაში გამარჯვების მოპოვების შემდეგ, შამქორი და განჯა ქართველების გავლე-

---

378 გ. ჯაფარიძე. საქართველო და მახლობელი აღმოსავლეთი. გვ. 56.

379 ჯ. სტეფნაძე. დემეტრე პირველი, გვ. 30-32.

380 ჯ. სტეფნაძე. დემეტრე პირველი, გვ. 42-43.

381 მ. ლორთქიფანიძე. „ანისისათვის ბრძოლის ისტორიიდან XII ს. საქართველოში", გვ. 107-108.

ნას დაექვემდებარა. 1196 წელს ქართულმა ჯარმა სომხური მხარე ამბერდი დაიკავა[382].

1199 წელს ანისი უშუალოდ საქართველოს სამფლობელოში შევიდა. ამავე მიმართულებაზე საინტერესო დაპყრობას წარმოადგენდა 1201 წელს ბიჯნის აღება.

1202 წელს გამართული ბასიანის ბრძოლა მნიშვნელოვანი გამოდგა ქართველების მიერ ახლოდებარე ტერიტორიებზე თავისი გავლენის გავრცელებისთვის. 1203 წელს და შემდეგ უკვე 1206 წელს მათ ყარსი აიღეს, ხოლო 1208-1209 წლებში წარუმატებლად შეეცადნენ ვანის ტბის პირას მდებარე მნიშვნელოვანი სავაჭრო ქალაქის ხლათის აღებას.

დაახლოებით, 1210 წელს ქართველების მიერ უცხოეთში ყველაზე დიდი ლაშქრობა განხორციელდა, როდესაც ლაშქარი ირანის ჩრდილოეთში და, სავარაუდოთ, თანამედროვე ირან-თურქმენეთის საზღვრამდე მიაღწია.

ცოტა ხნით შევჩერდეთ ქართველების ირანში ლაშქრობაზე, რადგან საქართველოს ისტორიაში ეს ერთ-ერთი ყველაზე ცნობილი სამხედრო კამპანიაც სავაჭრო-ეკონომიკურ ინტერესებთან უნდა ყოფილიყო დაკავშირებული. ქართულ ისტორიოგრაფიაში გავრცელებულია მოსაზრება, რომ ქართველების ირანში ლაშქრობა ხვარეზმელთა წინააღმდეგ მიმართული კამპანია იყო[383]. სხვა მკვლევრე-

---

382 ჯ. სტეფნაძე. „საქართველო-აზერბაიჯანის პოლიტიკური ურთიერთობა XII-XIII საუკუნეების მიჯნაზე". საქართველოს ფეოდალური ხანის ისტორიის საკითხები. ტ. I. თბ. 1970, გვ. 127.

383 ჯ. სტეფნაძე. „ხორასანში ლაშქრობის საკითხისათვის". საისტორიო კრებული. VII, გვ. 187-200. ჯ. სტეფნაძე. „საქართველო-აზერბაიჯანის პოლიტიკური ურთიერთობა XII-XIII საუკუნეების მიჯნაზე", გვ. 127. დ. შველიძე. ე. შველიძე. „საქართველოსა და ხორეზმის ურთიერთობა და ქართველთა ლაშქრობა ირანში (1210 წ.)". ვალერიან მაჭარაძის 80 წლისთავისადმი მიძღვნილი სამეცნიერო ნაშრომთა კრებული. თბ. 2001, გვ. 35-45.

ბი ლაშქრობის მიზეზად ტერიტორიების მორბევა-თარეშს ასახელებენ[384]. ვ. გაბაშვილი აღნიშნავს, რომ ნადავლის მოპოვება და ზოგადად მდიდარი ხორასანის დალაშქვრა იყო მთავარი მიზეზი ქართველებს ირანში ლაშქრობა მოეწყოთ[385].

მართალია სამხედრო-სტრატეგიული მიზეზების უარყოფა არ იქნება მართებული, მაგრამ ქართველების ლაშქრობის უკან სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესების გათვალიწინება ნადმვილად საჭიროა. აქ ჩვენ ნაწილობრივ დავეთანხმებით ვ. გაბაშვილს და ვიტყვით, რომ ქართველების ლაშქრობის მიზეზი არა მარტო ნადავლის მოპოვების განზრახვა უნდა ყოფილიყო[386].

თუმცა ზუსტად ეს მოსაზრებაა გატარებული ქართულ და უცხოურ წყაროებში. „ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანის" მიხედვით, ქართველები ირანში არდებილის სულთნის მიერ ანისის გაძარცვის შემდეგ ილაშქრეს.

სომეხი ისტორიკოსი კირაკოს განძაკეციც ახსენებს არდებილის სულთნის ჩადენილ სისასტიკეს. შურისძიების მიზნით ქართველთა მიერ არდებილზე ლაშქრობას მოყვა ზაქარია მხარგრძელის მიერ ქალაქის ერთ-ერთ სალოცავში შეკრებილი ხალხის ცოცხლად დაწვა[387].

ქართველების არდებილზე ლაშქრობას უნდა მოჰყოლოდა ირანის ამ მხარის სიმდიდრესთან გაცნობა. სავარაუდოა, რომ ქართველებმა ასევე გაიცნეს რეგიონზე გამავალი მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზები, რომლებიც ტაბარისტანში, ხორასანში და ცენტრალურ ირანამდე გადიოდა.

1210 წელს, უშუალოდ ირანზე ლაშქრობის დროს,

---

384 პ. თოფურია. აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის პოლიტიკური ერთეულები XI-XII საუკუნეებში, გვ. 224.

385 ვ. გაბაშვილი. „ქართული წყაროების „რომ გური"". მაცნე. თბ. 1971, გვ. 128.

386 ვ. გაბაშვილი. „ქართული წყაროების „რომ გური"", გვ. 128.

387 Киракос Гандзакеци. История Армении, გვ. 129.

ქართველთა ჯარმა მარანდი, თავრიზი და მიანი აიღო და კასპიის ზღვის სამხრეთ სანაპიროთი თანამედროვე ირან-თურქმენეთის საზღვრამდე, ქალაქ ჯურჯანამდე[388] მივიდნენ.

წყაროებში აღწერილია ის ურიცხვი ქონება (თვალ-მარგალიტი, ოქრო, ვერცხლი, ფარდაგები, ცხენები, ჯორები და აქლემები[389]), რომელიც ქართველებს ხელში ჩაუვარდათ, რაც მკითხველს შთაბეჭდილებას უქმნის ქართველებს მხოლოდ ნადავლის მოპოვება აინტერესებდათ.

საფიქრალია, რომ აღნიშნული სამხედრო კამპანიის მარშრუტი მთელი რეგიონის მნიშვნელოვან ეკონომიკურ არტერიას წარმოადგენდა და ჩრდილოეთ ირანს მდიდარ ტაბარისტანთან და ხორასანთან აერთიანებდა. ამ მაგისტრალზე მდებარებდა მრავალი ვაჭრობით განთქმული ქალაქი, რომელიც ქართველების ინტერესის სფეროში უნდა ყოფილიყო მოქცეული[390]. შესაძლებელია ისიც, რომ ქართველებს არდებილზე ლაშქრობამდეც ჰქონოდათ დეტალური ინფორმაცია ტაბარისტანის და ხორასანის სიმდიდრის და იქ გამავალი საკვანძო მარშრუტების შესახებ[391]. მეტიც, შეგვიძლია ვივარაუდოთ ტაბარისტანის გავლით საქართველო-ხორეზმის ეკონომიკური ურთიერთობების არსებობაც. იმავე იბნ ისფანდიარისთან ნახსენებია ტაბა-

---

388 შესაძლებელია, რომ ჯურჯანში კასპიის ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე მთლიანი რეგიონი იყოს ნაგულისხმევი.

389 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 104-107.

390 გ. ბერაძე. „მასალები XII საუკუნის საქართველოს ისტორიისათვის იბნ ისფანდიარის თხზულებაში", გვ. 69-70.

391 აქ ისევ იბნ ისფანდიარისთან თამარ მეფის შესახებ შემონახული მცირე ცნობა არის საინტერესო, როდესაც ავტორი ქართველ მეფესა და ტაბარისტანის მმართველს, არდაშირს, შორის არსებულ დიპლომატიურ ურთიერთობებზე მიუთითებს. გ. ბერაძე. „მასალები XII საუკუნის საქართველოს ისტორიისათვის იბნ ისფანდიარის თხზულებაში", გვ. 63-66.

რისტანიდან ხორეზმში გაგზავნილი „...ასი ათასი ნიშაბურული დინარი, ბიზანტიური (რუმი), ბაღდადური და თბილისური ქსოვილები საპალნეებით...“[392].

საინტერესოა ქართველთა ირანში ლაშქრობის ბოლო წერტილი – ქალაქი ჯურჯანი. ქართველების ამ ქალაქამდე მისვლა არ უნდა ყოფილიყო შემთხვევითი. იაკუბის მიხედვით, ქალაქი ჯურჯანი, რომელიც კასპიის ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ სანაპიროზე მდებარეობდა, ცნობილი იყო ხის მასალებით და აბრეშუმის წარმოებით[393]. მეტიც, ჯურჯანი ერთგვარ საკვანძო პუნქტს წარმოადგენდა ცენტრალურ აზიაში, ამ შემთხვევაში კი ხვარეზმის სამეფოს წინააღმდეგ ბრძოლაში. ქალაქზე გადიოდა სავაჭრო გზები ცენტრალური აზიიდან ტაბარისტანში და ირანის ცენტრალურ ნაწილებში მდებარე დიდ ქალაქებამდე, საიდანაც პირდაპირი გზები საქართველოს სამეფოს შემადგენლობაში (ნაწილობრივ) შესულ არანის, შირვანის და სომხურ ქალაქებამდე აღწევდა[394]. ისთახრის მიხედვით, რომელიც მართალია X საუკუნის ცნობებს გვაწვდის, ქალაქი ჯურჯანი საკმაოდ დიდი და განთქმული იყო ვაჭრობით, რადგან ის კასპიის ზღვის პორტებთან იყო დაკავშირებული. ქალაქიდან დარუბანდში გადიოდა სხვადასხვა პროდუქცია[395]. შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ XIII საუკუნის დასაწყისისვის ჯურჯანზე გამავალი სავაჭრო გზა და თვითონ ქალაქიც უფრო მნიშვნელოვან ცენტრს უნდა წარმოადგენდეს, ვი-

---

392 გ. ბერაძე. „მასალები XII საუკუნის საქართველოს ისტორიისათვის იბნ ისფანდიარის თხზულებაში“, გვ. 70.

393 Иакуби. Книга стран (Китаб ал-булдан), გვ. 49. ასევე იხ. ‘Аджа’иб ад-дунйа (Чудеса мира), გვ. 195.

394 გურგანიდან გზა აღმოსავლეთით კიდევ რამდენიმე ეკონომიკურ ცენტრამდე, მერვამდე და ნიშაპურამდე, გადიოდა, რომელსაც ისთახრი დიდ ქალაქად იხსენიებს.

395 Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. IX. Ал-Истахрий, გვ. 12.

დრე წინა საუკუნეებში. ჯურჯანთან ახლოს, კასპიის სანაპიროებზე მდებარეობდა ქალაქი ასტარაბადი, საიდანაც საქონელი ზღვით დარუბანდამდე გაჰქონდათ.

ეს ქართველების მიერ არანის, შირვანის, არმენიის და ირანის მიმართულებით განხორციელებული ძირითადი ლაშქრობების ჩამონათვალია. ქართული, სომხური და სპარსულ-არაბულ წყაროებში ამ ლაშქრობების მიზეზების აღწერაში საკმაოდ მცირე ინფორმაციას გვაწვდიან და როგორც ითქვა ძირითადად შემოიფარგლებიან ქართველების მძარცველური ზრახვებით.

დაპყრობილი ქალაქების და მთლიანი რეგიონების სამხედრო-სტრატეგიული მნიშვნელობა უდავოა. სამხრეთით ექსპანსია ქართულ სამეფოს წინა-ხაზზე-თავდაცვის საშუალებას აძლევდა, რითაც მტერი ძირძველი ქართული მიწებისგან შორს შეეჩერებინა, რათა ნაკლები ეკონომიკური და ადამიანური რესურსის ზარალი მიყენებოდა. სომხეთის, არანის და შირვანის დაპყრობილი მიწები, იქ არსებული მძლავრი ციხე-სიმაგრეები ერთგვარ ტერიტორიულ (გეოგრაფიულ) სიღრმეს ქმნიდა. იმ შემთხვევაში თუ მტერი მოახერხებდა ტერიტორიების სიღრმეებში შეღწევას სხვადასხვა ციხე სიმაგრიდან წამოსული ჯარებით შესაძლებელები იქნებოდა პატარა შეტაკებების ხარჯზე მტრის დასუსტება, შემდეგ კი მისი არასასურველ ტერიტორიებზე შეყვანა საბოლოო დამარცხებისთვის.

ამ სამხედრო-სტრატეგიული მიზეზების გარდა, როგორც ეს ჩვენ ზემოთ ვნახეთ, სახრეთ-დასავლეთი (სომხეთი, ანატოლია), სამხრეთი (სომხეთი) და სამხრეთ-აღმოსავლეთ (არანი, შირვანი) მიმართულებები ქართულ საზღვრებთან სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით უმდიდრეს ტერიტორიებს წარმოადგენდნენ. მართალია ქართული და უცხოური წყაროები ქართველების მიეს განხორციელებული სამხედრო კამპანიების მიზეზებს შორის თითქმის ერთ-

სულოვნად ნადავლის ხელში ჩაგდებას ასახელებენ, ნათელია, რომ ბარგატიონების ეს სამმხრივი ექსპანსია სავაჭრო გზებზე გასვლას და მდიდარი ქალაქების ხელში ჩაგდებას ემსახურებოდა.

გარდა ამისა, სამხრეთით ექსპანსიისთვის კიდევ ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს უნდა წარმოადგენდეს რეგიონის ქალაქებში მცხოვრები მსხვილი სავაჭრო ფენა. ამ ფენებს მეზობელ და შორეულ ქვეყნებთან უკვე დამკვიდრებული ფართო სავაჭრო ქსელები ჰქონდათ. ქართველ პოლიტიკურ მესვეურების ინტერესში შედიოდა სამხედრო დაპყრობის შემდეგ ეს კონტაქტები არ მორღვეულიყო მარტივი მიზეზის გამო: ამ სავაჭრო ფენების გაკონტროლებით ქართული სამეფოს ხაზინა დიდ შემოსავალს მოიპოვებდა.

აღნიშნული ქართული ლაშქრობების შედეგად, XIII საუკუნის 20-იანი წლებისთვის საქართველოს კონტროლს დაექვემდებარა დვინ-ერზურუმის და დარუბანდ-შამახიის ორი ძირითადი სავაჭრო გზა უამრავი, შედარებით მცირე ზომის სავაჭრო გზით, განშტოებით. ამან ქართველ მეფეებს ახალი სამიზნე გაუჩინა, არჭეშ-ხლათის სავაჭრო გზის ხელში ჩაგდება.

მიუხედავად იმ ხანმოკლე პერიოდისა, როდესაც მონღოლების გამოჩენამდე საქართველოს სამეფოს დაკავებული ჰქონდა მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზები და ცენტრები (ქალაქები), საქართველოს სამეფო მდიდრდებოდა. ასე, მაგალითად, ჰამდალაჰ ყაზვინის მიხედვით, საქართველოს შემოსავალი 500 თუმანს (5 000 000 დინარი) შეადგენდა, რაც, მაგალითად[396], აღემატებოდა არანის და მუღანის, შირვანის, დიდი არმენიის, ქურთისტანის და ხუზისტანის შემოსავლებს. ზოგადად, ჰამდალაჰ ყაზვინის მონაცემები სწორად უნდა ჩაითვალოს და საქართველოს შემთხვევაში,

396 ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი, გვ. 23.

სახელმწიფო შემოსავალში არ უნდა ჩაითვალოს მოხარკე ქვეყნებისგან (ხლათის, შირვანის და არანის) მიღებული შემოსავალი[397]. საქართველოს საერთო შემოსავალი სულ მცირედით ჩამორჩებოდა სხვა მდიდარი მეზობლებისგან, რაც ქვეყნის სიმდიდრეზე და ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე მეტყველებდა. მეტიც, საქართველოს სიძლიერეზე ასევე მეტყველებს დასავლეთ ევროპის ქვეყნების შემოსავლების შედარება. ივ. ჯავახიშვილი ყურადღებას ამახვილებდა ასევე იმაზე, რომ 1300 წლისთვის ინგლისის მეფის შემოსავალი 4 000 000 ფრანკს, ხოლო საფრანგეთის 1311 წელს 3 000 000 ფრანკს.[398]

როგორც ითქვა, ქართულ და უცხოურ წყაროებში მცირე ინფორმაცია მოგვეპოვება გაერთიანებული საქართველოს მეფეების საგარეო პოლიტიკაში ვაჭრობის და ზოგადად ეკონომიკის მნიშვნელობაზე. თუმცა რამდენიმე საინტერესო პირდაპირი და არაპირდაპირი ცნობაზე დაყრდნობა მაინც შესაძლებელია.

თურქ-სელჩუკების შემოსევებმა დიდი ზიანი სომხეთის და საქართველოს მიწებს მხოლოდ პირდაპირი დარბევებით არ მიაყენა, როგორც ამას სომხურ და ქართულ წყაროებში ვკითხულობთ. სელჩუკებმა დაიწყეს მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზების დაკავება, რომლითაც ქართული მიწები უკავშირდებოდა არანს, შირვანს და სომხეთის ქალაქებს. ცნობების არქონის გამო რთულია დეტალებზე საუბარი, მაგრამ მარტივი წარმოსადგენია, რომ საქართველოს საზღვრებთან მთავარი გზების დაკავებით, ქართული ქალაქები ნაკლები სავაჭრო მიმოქცევის გამო დიდ ეკონო-

---

397 ა. თაბუაშვილი. ფასები ფეოდალური ეპოქის საქართველოში. თბ. 2019, გვ. 307-312.

398 ივ. ჯავახიშვილი. ქართველი ერის ისტორია. II. 1965. დამატება I, გვ. 394. ა. თაბუაშვილი. ფასები ფეოდალური ეპოქის საქართველოში, გვ. 312.

მიკურ ზარალს ნახულობდნენ.

ზემოთ უკვე ითქვა, რომ ქართველი მეფეებისთვის დიდი მნიშვნელობის მატარებელი იყო ძირითადი რეგიონული სამხედრო და ეკონომიკური მაგისტრალების დაკავება. ერთ-ერთი თბილისი-განჯა-ბარდავის გზა იყო. XII საუკუნეში ქართველი მეფეებისა და თურქ-სელჩუკებს შორის ომები შეიძლება დახასიათდეს როგორც სამხრეთ კავკასიის სავაჭრო გზებისთვის ბრძოლა. მართლაც, სავაჭრო გზების დაკავების მნიშვნელობასთან დაკავშირებით მცირე მინიშნება გვაქვს შემონახული დავითის ისტორიკოსთან, როდესაც ავტორი აღნიშნავს, რომ სელჩუკების თავდასხმების არეალი განსაკუთრებით საგრძნობი იყო თბილისი-ბარდავის გზის მონაკვეთზე. ისტორიკოსი ასევე დასძენს, რომ აღნიშნული გზით სელჩუკების დაინტერესება გამოწვეული იყო წყლის, შეშის, თივის და სხვადასხვა ნადირის[399], ანუ ამ გზაზე არსებული სიმდიდირის გამო.

შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ სელჩუკების ქმედებებით ამ მნიშვნელოვან გზაზე მიმდინარე რეგიონული ვაჭრობაც ზარალდებოდა. თუმცა ზარალის მიყენება ქართველებსაც შეეძლოთ. ეს კარგ ხერხს წარმოადგენდა მტრის შესასუსტებლად. დიდი ალბათობით, 1121 წელს სელჩუკების მიერ ქართველების წინააღმდეგ ჩატარებული სამხედრო კამპანიის უმთავრესი მიზეზი დავითის მიერ თბილისის აღებისთვის გამძაფრებული მზადება იყო. ეს არ გამორჩებოდათ თურქ-სელჩუკთა ლიდერებს, რადგან თბილისსა და არან-შირვანს შორის მჭიდრო ეკონომიკური კონტაქტები არსებობდა და ვაჭრების მიერ ინფორმაციის გაცვლა-გამოცვლაც მარტივად ხდებოდა. როგორც თურქ-სელჩუკებს შეეძლოთ გზების გადაკეტვა, ასევე ქართველებსაც შეეძლოთ მათი ბლოკირება სტრატეგიული მიზნე-

399 ცხოვრება მეფეთ-მეფისა დავითისი. ქართლის ცხოვრება. ტ. I. თბ. 1955, გვ. 332.

ბის მისაღწევად. დიდი ალბათობით, დავითი ამ ტაქტიკას მისდევდა, როდესაც თბილისის აღებისთვის მზადებისას, ქალაქის ბლოკირებას ცდილობდა. არ არის გასაკვირი, რომ 1121 წელს სელჩუკების საქართველოში შემოსვლის მიზეზი ზუსტად სავაჭრო ცენტრის თბილისის დაკარგვის შიში და თბილისი-განჯა-ბარდავის სავაჭრო გზაზე ხელახალი კონტროლის დამყარების სურვილი იყო.

დავითის ისტორიკოსთან პირდაპირ არის აღნიშნული, რომ 1121 წლის სამხედრო კამპანიამდე სელჩუკთა სულთანთან დახმარების სათხოვნელად შევიწროვებული თურქები და განძელ-ტფილელ-დმანელი ვაჭრები მივიდნენ[400]. ვაჭრების ამ წუხილის უკან უნდა ყოფილიყო მათი დამძიმებული ეკონომიკური მდგომარეობა, ქართველების მიერ ქარავნების შევიწროება – ძარცვა, გზების ბლოკირება და ა. შ.

თუმცა ბევრი სხვა დამპყრობლის მსგავსად დავითმა 1122 წელს თბილისის აღების, მისი ნაწილობრივ გადაწვის შემდეგ, დაიწყო ქალაქის სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალის გამოყენება. მეფემ თბილისის არაქართული მოსახლეობისთვის შეღავათიანი საგადასახადო პირობები შემოიღო. მაგალითად, ქალაქის არაბი მოსახლეობისთვის ხალიფას სახელით მონეტები მოიჭრა. სამონეტო რეფორმა პირდაპირ იყო დაკავშირებული თბილისის და სხვა ქართული ქალაქების რეგიონულ და საერთაშორისო ვაჭრობასთან მჭიდროდ დასაკავშირებლად. ამასთან ერთად, დავითმა მუსლიმი მოსახლეობისთვის, სხვა აღმსარებლობის ადამიანებთან შედარებით, ნაკლები გადასახადი დააწესა[401]. თუ წარმოვიდგენთ, რომ ამ მუსლიმი მოსახლეობის დიდი ნაწილი მინიმუმ რეგიონული ვაჭრობით იყო დაკავე-

---

400 ცხოვრება მეფეთ-მეფისა დავითისი, გვ. 340.

401 ე. სიხარულიძე. ალ-ფარიკი საქართველოში. სემიტოლოგიური ძიებანი. II. თბ. 1985. გვ. 89.

ბული, დავითის საგადასახადო და მონეტარული გადაწყვეტილებები პირდაპირ მეზობლებთან ვაჭრობის წახალისებაზე იყო მიმართული.

ქართულ ისტორიოგრაფიაში სათანადოდ არის აღნიშნული ქართველი მეფეების მიერ უხცოელი ვაჭრებისთვის წამახალისებელი ფინანსური პირობების შექმნა. მაგალითისთვის, დასავლეთ ევროპაში, რუსეთსა და ბიზანტიის იმპერიაში უცხოლი ვაჭრები მთელ რიგ შეზღუდვებს ეჯახებოდნენ[402]. ასეთი პოლიტიკა შეიძლება მეტყველებდეს ქართველი მეფეების ჰუმანურ მსოფლმხედველობაზე, თუმცა ვფიქრობთ, ის უფრო გამოწვეული უნდა ყოფილიყო ქართული სამეფოსთვის არაბი, სომეხი და ებრაელი მოსახლეობის ეკონომიკური მნიშვნელობით.

1122 წელს დავით აღმაშენებლის მიერ თბილისის საბოლოო შემოერთება ნამდვილად ერთიანი საქართველოს შექმნის ბოლო ფაზას, მნიშვნელოვან იდეოლოგიურ და სამხედრო-სტრატეგიული ნაბიჯს წარმოადგენდა. მაგრამ საგულისხმოა ისიც, რომ ქართველი მეფეების ხანგრძლივი მცდელობები თბილისის შემოერთებისთვის, ასევე ნაკავნახევი უნდა ყოფილიყო წმინდა სავაჭრო-ეკონომიკური მიზეზებით. ახლად შექმნილი მზარდი ეკონომიკური პოტენციალის მქონე ქართული მონარქია ხედავდა, რომ მის საზღვრებს გარეთ არსებობდა ქალაქების (ზოგი ქართული, ზოგი არა) მთელი რიგი, რომელიც დიდი ეკონომიკური სიმდიდირით გამოირჩეოდა.

---

402 რ. მეტრეველი. დავით IV აღმაშენებელი. თბ. 1990, გვ. 213-220. ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს-ის პირველ მეოთხედში, გვ. 42-43.

ბაგრატიონები და სამხედრო ნადავლი

სამხედრო ნადავლი სახელმწიფო შემოსავლის მნიშვნელოვან წყაროს წარმოადგენდა და, ძირითადად, ფულისგან[403], ტყვეებისგან (მათი გაყიდვისგან) და ძვირფასი ნივთებისგან (ოქრო, ვერცხლი) შედგებოდა. მართლაც, ქართული და უცხოური წყაროებიდან ჩანს თითქოს ქართველების მიერ სამხრეთის მიმართულებით ლაშქრობები, პირველ რიგში, გამოწვეული იყო მდიდარ ქალაქებში არსებული ქონების მისატაცებლად.

ნადავლის ხელში ჩაგდება ნამდვილად მნიშვნელოვანი იყო[404], თუმცა მიგვაჩნია, რომ XII-XIII საუკუნეებში ქართველების ლაშქრობების მხოლოდ ძვირფასეულობის ხელში ჩაგდებით ახსნა არ უნდა ასახავდეს მთლიან სურათს.

განვიხილოთ რამდენიმე მაგალითი. „ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანში" შემონახული ცნობის მიხედვით, გიორგი III-ის მიერ დვინის აღების შედეგად, ქვეყანა სიმდიდრით აივსო. ტყვეებისა და საუნჯის სიმრავლემ გადაფარა ველები. თბილისი აივსო შეპყრობილი ტყვეებითა, რომელთა გაყიდვაც დაიწყო თითო დრამად[405]. მოგვიანებით, 1163 წელს, როდესაც არანის ათაბეგ ილ-დენიზმა კოალიციურ ლაშქართან ერთად დვინი დაიბრუნა, დამპყრობლებმა ქართველებს უამრავი ქონება (ოქრო, ვერცხლი) წაართვეს[406].

---

403 გ. ჯაფარიძე. „ოქროს მონეტის ტერმინოლოგია XI-XIII საუკუნეების საქართველოში". მაცნე. თბ. 1976, გვ. 85-86.

404 ქ. ჩხატარაიშვილი. ივ. შაიშმელაშვილი. დიდგორის ბრძოლა, გვ. 6.

405 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 5-6.

406 З. М. Буниятов. Государство атабеков Азербайджана (1136-1225 годы), გვ. 32-33.

ბასილი ეზოსმოძღუარის მიხედვით, შამქორის ბრძოლის შემდეგ, თამარის ჯარი განჯაში შევიდა, სადაც მათ უამრავი ოქრო დახვდათ[407]. მეტიც, ისტორიკოსი დეტალურ ინფორმაციას გვაწვდის ქართველების ხელში ჩავარდნილი ქონების შესახებ მაშინ, როდესაც ის ლაშქრის თბილისში დაბრუნებას აღწერს. როგორც ჩანს ნადავლი იმდენად დიდი იყო, რომ თბილისის მისადგომებთან მისვლისას, ქართულმა ჯარმა დიდუბე-ავჭალა-გლდანის ტერიტორიაზე გაშალა მთელი თავისი ნადავლი. ჯარს უამრავი მონა ჩამოუყვანია და ქალაქში მათი იაფად გაყიდვა დაიწყო[408]. შემდეგ თბილისში შემოსვლისთანავე აღწერილია ის ნივთები, რომელიც ქართველებმა ბრძოლების შედეგად და არანის ტერიტორიიდან ხარკის სახით მოიპოვეს: ოქრო, სამკაულები, ჭურჭელი, თვლები, მარგალიტები, მუზარადები, ხმლები, ფერად-ფერადი ოქროქსოვილები და მდიდრული ტანსაცმელი, ცხენები, ჯორები, ოქროს ყელსაბამები, სუნელები, სპილენძის ჭურჭელი, ბევრი ტყვე, ოქრო, ინდური ქვები და ურიცხვი მარგალიტი[409].

ამავე ისტორიულ მოვლენაზე „ისტორიანი და აზმანი შარავანდეთანში" აღნიშნულია, რომ შამქორის ბრძოლის შემდეგ განჯასთან მისულ ქართულ ლაშქარს დიდებულები, დიდ-ვაჭრები, მსაჯულები და კანონმდებლები მიეგებნენ. განჯელებმა ქალაქის კარი რომ მოხსნეს, ძვირფასი ქსოვილების დაფენვა დაიწყეს და ქართველებს თავზე ოქროსა და ვერცხლს, დრამებსა და დრაჰკანებს აყრიდნენ[410]. თბილისში დაბრუნებული ჯარი აურაცხელი

---

407 ბასილი ეზოსმოძღუარი. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა თამარისი, გვ. 127-129.

408 ბასილი ეზოსმოძღუარი. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა თამარისი, გვ. 128.

409 ბასილი ეზოსმოძღუარი. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა თამარისი, გვ. 128.

410 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 72-73.

საჩუქრებით ეახლა თამარს: 12 000 ტყვე, 20 000 ცხენი, 7 000 ჯორი, 15 000 აქლემი. ასევე, სხვადასხვა დროშა, განძეული, ოქრო და ლარი[411].

ბასიანის ბრძოლის შედეგად, ბასილი ეზოსმოძღუარი ახსენებს ურიცხვ ქონებას, რაც ქართველებს ხელში ჩაუვარდათ. შემდეგ მონაკვეთში კი ახსენებს ოქროს ჭურჭლებს, მარგალიტებს, ინდური ქვებით შემკულ ოქროსა და ბროლის ჭურჭლებს[412].

ლაშა-გიორგის დაბადების აღსანიშნად, ქართველთა ჯარებმა ბარდავში ილაშქრეს, მოარბიეს არანი და თამარის და მისი ძის დღეგრძელიბისთვის 3,000 ტყვე გაათავისუფლეს[413].

ხლათთან მდებარე ქალაქ არჭეშის აღებისას, ქართველებმა იმდენად დიდი ქონება ჩაიგდეს ხელთ, თითქოს ქალაქი წინა დღეს არც კი იყო მდიდარი[414].

წყაროების მიხედვით, ნადავლის მოპოვებაში განსაკუთრებულ ადგილს იკავებს ქართველების ირანში ლაშქრობა. არდებილის მმართველის მიერ ანისზე განხორციელებული ლაშქრობის საპასუხოდ, ქართველებმა არდებილი აიღეს, მათ ხელში აღმოჩნდა მთელი ქონება: თვალ-მარგალიტი, ოქრო, ვერცხლი, ფარდაგები, ცხენები, ჯორები და აქლემები[415].

„ისტორიანი და აზმანის შარავანდედთანის" მიხედვით, ქართველების ირანში ლაშქრობის ერთ-ერთ მიზანს თავრიზის დალაშქვრა წარმოადგენდა ქალაქში არსებული სიმდიდრის გამო. თავრიზის სიმდიდრე იმდენად დიდი

---

411 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 73.

412 ბასილი ეზოსმოძღუარი. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა თამარისი, გვ. 140.

413 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 58.

414 Материалы по истории Азербайджана из Тарих-ал-камиль (полного свода истории) Ибн-Асира. Баку. 1940. XII. 116.

415 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 102.

იყო, რომ ქართველებს უკვირდათ, როდესაც ქალაქის მაცხოვრებლებისგან მიიღეს ოქრო, ვერცხლი, თვალმარგალიტი და შესამოსელი[416].

ირანში ლაშქრობისას, ქართველებმა ასევე დიდი შემოსავალი მიიღეს ქალაქ მიანის ბატონისგან, აიღეს ქალაქი ზანგანი, შემდეგ კი ხორასნისკენ გაემართნენ.

მართალია ხშირია ცნობები ნადავლის აღების მიზნით ქართველების უცხო ქვეყნებში წასვლის შესახებ, ეს არ უნდა ნიშნავდეს იმას, რომ ქართველ მეფეებს მხოლოდ ნადავლი აიტერესებდათ. ნადავლის ხელში ჩაგდება იყო ის რაც ძველ დროს და შუა საუკუნეებში მდიდარი ქალაქების დაპყრობას მოყვებოდა, ხშირად გარდაუვალ პროცესს წარმოადგენდა.

ქართველი მეფეების შემთხვევაში ჩვენ ვხედავთ უფრო მეტს, ვიდრე მხოლოდ ნადავლის ხელში ჩაგდება. ბაგრატიონები ახალ სავაჭრო გზებზე გასვლას სწორ შეფასებას აძლევდნენ, რაც ისახებოდა სამეფო დინასტიის მთელ რიგ ღონისძიებებში, რომელიც მიმათული იყო შემოერთებულ და ქართული გავლენის ქვეშ არსებულ მიწებზე თავისუფალი და უსაფრთხო ვაჭრობის უზრუნველსაყოფად. ახალ სავაჭრო გზებზე გასვლას დიდ ეკონომიკურ შემოსავალთან ერთად, ასევე მოყვებოდა გაზრდილი ფინანსური დანახარჯები. საჭირო იყო ამ გზებზე უსაფრთხოების შენარჩუნება ახალი ციხე-სიმაგრეების აგებით და იქ სამხედრო შენაერთების განთავსებით. მტრის მიერ განხორციელებულ მცირე შემოსევას შეეძლო მთელ რეგიონში მოერღვია სავაჭრო აქტივობა და გაექცია ქარავნები, რაც სამეფო ხაზინისთვის დიდი ფინანსური დანაკარგის მომტანი იქნებოდა. გზების დაცვის პრობლემას ქართველი მეფეები ხშირად ხვდებოდნენ. მაგალითად, დავით აღმაშენებლის ისტორიკოსი თბილისზე საუბრი-

416 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 105-106.

სას, ქალაქში მდიდარ ქარავანთან ერთად შემოპარულ თურქებს ახსენებს[417], რაც ალბათ თავდაცვითი ზოლის მორღვევით იყო გამოწვეული.

ერთიანი საქართველოს მეფეებს კარგად ჰქონდათ გააზრებული საქართველოსთვის რეგიონული სავაჭრო ურთიერთობების მნიშვნელობა და გზებზე უსაფრთხოება. ეს განსაკუთრებით მნიშვნელოვანი ხდებოდა, როდესაც ქართველები სულ უფრო სამხრეთით მდებარე ეკონომიკურად მდიდარ ტერიტორიებზე გადიოდნენ.

როგორც ჩანს, XII-XIII საუკუნეების საქართველოში ქარავნების და ცალკეული ვაჭრების ძარცვა პრობლემას წარმოადგენდა. მაგალითად, „ვეფხისტყაოსნის" ერთ-ერთ მონაკვეთში (1033) საუბარია ბაღდადელ ვაჭრებზე, რომლებიც გაძარცვულ ეგვიპტურ ქარავანზე საუბრობენ[418]. „ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანის" ავტორი ერთ-ერთ მონაკვეთში აღნიშნავს, როდესაც ზაქარია და ივანე მხარგრძელები ლორიდან არაქსის ნაპირებამდე დასარბევად იყვნენ გასულები[419], მოულოდნელად დვინე-

---

417 ცხოვრება მეფეთ-მეფისა დავითისი, გვ. 349.

418 „საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიიდან (XI-XII სს.)". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები. ტ. 125. ისტორიულ მეცნიერებათა სერია. თბ. 1968, გვ. 81-82. ზოგადად უნდა ითქვას, რომ XI-XII საუკუნეების ქართული საისტორიო და ლიტერატურული ძეგლების ტერმინოლოგიის შესწავლა ცხადყოფს იმას, თუ რამდენად მჭიდრო იყო კავშირი აღმოსავლეთთან. სიტყვები ბასრი, ბალაშხი, მისრული, თოხარიკი და ა. შ. მომდინარეობს მახლობელი აღმოსავლეთიდან.

419 კირაკოს განძაკეცის მიხედვით, მხარგრძელებმა სევანის ტბის გარშემო ტერიტორიები, ტაშირი, აირარატი, ქ. ბჯნი, დვინი, ანბერდი, ანისი, ყარსი, ვაიოძორი, სიუნის და ახლომდებარე ციხესიმაგრეები და ქალაქები დაიმორჩილეს. მათ ასევე დაიკავეს ციხესიმაგრეები გარდმანი, კარხეძი, ერგევანქი, ტავუში, კაცარეტი, ტერუნაკანი, გაგი, შემდეგ კი შამქორი. იხ. Киракос Гандзакеци. История Армении, გვ. 118-119.

ლების, ბიჯნელების და ამბერდელების ლაშქარი გამოვიდა სავაჭრო ქარავნების გასაძარცვად. მხარგრძელები გავიდნენ მეკობრეების შესაჩერებლად, შეაკავეს მტერი და დაამარცხეს კიდევაც, რითაც მთელ რეგიონში უსაფრთხოება აღადგინეს[420].

ქართველი მეფეების მიერ ქარავნების და ზოგადად რეგიონული ვაჭრობის დაცვის ცნობები ასევე შემონახულია სომეხ ისტორიკოს ვარდანთან. ავტორის მიხედვით, 1180 წელს გიორგი III-მ ფართომასშტაბიანი ბრძოლა დაიწყო ქურდებისა და სხვა ბოროტმოქმედებების წინააღმდეგ[421]. ანა დედოფლისეული ქართლის ცხოვრების მიხედვით, გიორგი III-მ და თამარმა ერთობლივი ბრძოლა გააჩაღეს მეკობრეებისა და ავაზაკების წინააღმდეგ[422]. უდავოა, რომ ეს ბრძოლა ასევე ქარავნებზე და ცალკეულ ვაჭრებზე თავდასხმელებს ეხებოდა[423].

ქვეყნის ტერიტორიაზე არსებულ გზებზე და მათზე გამავალი ქარავნების დაცვა ასევე ასახულია ლაშა-გიორგის დროინდელ მემატიანესთან. ავტორის მიხედვით, თამარის მმართველობის ჟამს მთელ საქართველოში ვერავინ ძარცვავდა ქარავნებს[424].

ვაჭრობისთვის ხელსაყრელი პირობების შექმნა არ შედგებოდა მხოლოდ სამხედრო უსაფრთხოების უზრუნ-

---

420 ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი, გვ. 60.

421 Всеобщая история Вардана Великого. Пер. Н. О. Эмина. М. 1861, გვ. 162.

422 ქართლის ცხოვრება (ანა დედოფლისეული ნუსხა). თბ. 1942, გვ. 241. ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს-ის პირველ მეოთხედში, გვ. 44-45.

423 ასევე ცნობილია დარუბანდში დავითის ქურდებთან ბრძოლა. შესაძლებელია აქ ვაჭრობისთვის გზებზე უსაფრთხოების უზრუნველყოფასთან გვქონდეს საქმე. იხ. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა დავითისი, გვ. 344.

424 ლაშა-გიორგის დროინდელი მემატიანე. ქართლის ცხოვრება. თბ. 1955, გვ. 369.

ველყოფისგან. საჭირო იყო განსაკუთრებული ყურადღების მიქცევა გზების, ხიდების და სხვა ინფრასტრუქტურის შესაქმნელად და ახალი დასახლებების და ქალაქების დასაარსებლად[425]. აღსანიშნავია, რომ აქაც, წყაროებში შემონახულ მცირე ცნობებზე დაყრდნობით, ნათლად ჩანს, რომ XI-XIII საუკუნეების ერთიანი საქართველოს მეფეების პოლიტიკაში მნიშვნელოვან ადგილს იკავებდა ვაჭრობის მრავალმხრივი წახალისება. ჯერ კიდევ ბაგრატ IV-ის მეფობაში ყურადღება ექცეოდა ეკონომიკურად აღმავლობის გზაზე შემდგარ ქალაქებს, რის შედეგადაც, მაგალითად, დაარსდა ატენი[426]. ასევე სავაჭრო-ეკონომიკურ მიზეზებთან უნდა ყოფილიყო ბაგრატ IV-ის გადაწყვეტილება თბილისის მესამედ აღების შემდეგ გაცემული ბრძანება გაეფართოვებინა მთის გზები[427].

დავით აღმაშენებლის დროს დაწინაურდა ქალაქი გორი ეთნიკურად სომხების ჩასახლების შემდეგ[428], რაც ასევე სავაჭრო-ეკონომიკურ მიზეზებთან უნდა ყოფილიყო დაკავშირებული. დავით აღმაშენებელი სელჩუკებთან წარმატებული ბრძოლის პარალელურად, აშენებდა გზებს, ხიდებს, ვაჭრებისთვის საგანგებო სახლებს და ქალაქების მოწყობასაც უწყობდა ხელს[429].

---

425 გ. აფრასიძე. საქართველოს შუა საუკუნეების ქალაქები. თბ. 1984, გვ. 102.

426 შ. მესხია. დიდგორის ბრძოლა. თბ. 1965, გვ. 20-21.

427 რ. კიკნაძე. „XI-XIII საუკუნეთა თბილისის ისტორიიდან". ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. V. ნარკვ. I. თბ. 1960, გვ. 114.

428 რ. მეტრეველი. დავით IV აღმაშენებელი. თბ. 1990, გვ. 240. ქალაქი გორი სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ადგილას მდებარეობდა. ის შიდა ქართლის ბუნებრივი ცენტრი იყო. იხ. ნ. ბერძენიშვილი. გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში, გვ. 25-26.

429 რ. მეტრეველი. დავით IV აღმაშენებელი, გვ. 221, 240. შ. მესხია. დიდგორის ბრძოლა, გვ. 84-88. ჯ. სტეფნაძე. საქართველო XII ს. და XIII ს-ის პირველ მეოთხედში, გვ. 42. ნ. ბერძენიშვილი. გზები

ამრიგად, როგორც წყაროების ბევრი მონაკვეთიდან ჩანს, ქართველ მეფეებს კარგად ჰქონდათ გააზრებული სახელმწიფოს საზღვრის პერიმეტრის და ქვეყნის შიგნით არსებული გზების მტრებისგან დაცვის აუცილებლობა. ეს გვაფიქრებინებს იმაზე, რომ ნადავლის ხელში ჩაგდება ქართველებისთვის მართლაც მნიშვნელოვანი იყო, თუმცა ის არ შეიძლება ყოფილიყო სამხრეთით ლაშქრობების ერთადერთი მოტივატორი. რომ ნადავლის ხელში ჩაგდება მხოლოდ პირველად ნაბიჯს წარმოადგენდა, ხოლო შემდგომი გადაწყვეტილებები უკვე უფრო დაპყრობილი/შემოერთებული მიწების უსაფრთხოებას და ეკონომიკურ ექპლოატაციას ეხებოდა.

რუსთაველის ეპოქის საქართველოში, გვ. 55-56.

დასკვნა

აღნიშნული ნაშრომის ერთ-ერთი ცენტრალური საკითხი VI საუკუნეში ლაზიკაში სასანური ირანის ინტერესების შესწავლა იყო. მკვლევართა უმრავლესობა ირანის დაინტერესებას დასავლეთ საქართველოთი ძირითადად სამხედრო ინტერესებით ხსნიდნენ. ჩვენ შევეცადეთ, აღნიშნული საკითხისთვის სასანური ირანის ეკონომიკური ინტერესების კუთხიდან შეგვეხედა. ასევე მნიშვნელოვანი იყო იმპერიის გეოგრაფია.

მიუხედავად გეოგრაფიის მიერ შექმნილი ბევრი ნაკლისა, ამ ნაშრომში ნაჩვენები იყო (დასავლეთში მრავალი მკვლევრის მოსაზრების საწინააღმდეგოთ), თუ როგორ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან პოზიციას იკავებდა სასანური ირანი გვიან ანტიკურ ხანაში: როგორ აკავშირებდა ის მსოფლიოს მთავარ სავაჭრო ცენტრებს – ინდოეთს, ცენტრალურ აზიას და აღმოსავლეთ ჩინეთს – ბიზანტიასთან. სპარსეთის მდიდარ ტერიტორიულ სარტყელზე გამავალი სავაჭრო გზების გაკონტროლება სასანიანი შაჰების საგარეო პოლიტიკურ მიზნად გადაიქცა. სასანიანები ამას დიპლომატიური თუ სამხედრო ხერხებით აღწევდნენ.

ნაშრომის ერთ-ერთი დასკვნა ასევე იყო ის, რომ გვიან ანტიკურ პერიოდში სამხრეთ კავკასიაზე სავაჭრო მცირე და საშუალო მასშტაბის გზების მთელი ქსელი გადიოდა, რომელიც რეგიონს ბიზანტიასთან და ირანთან აკავშირებდა. გადიოდა თუ არა დიდი სავაჭრო გზები სა-

ქართველოზე გვიან ანტიკურ ხანაში? ჩვენმა მსჯელობამ აჩვენა, რომ კითხვის ასეთი ფორმულირება არ ასახავს იმ რეალობას, რომელიც VI საუკუნის მახლობელ აღმოსავლეთში და საქართველოში სუფევდა. როგორც დავინახეთ, ირანზე და ბიზანტიაზე გამავალი დიდი სავაჭრო გზების მარშრუტები იცვლებოდა. სავაჭრო გზების გამოყენების ინტენსივობა, დიდწილად, დამოკიდებული იყო როგორი პოლიტიკური ვითარება სუფევდა იმ დროს მახლობელ აღმოსავლეთში: ბიზანტიურ-სპარსული ომები; მშვიდობა (მაგალითად, როგორც ეს V საუკუნეში იყო), ეკონომიკური კრიზისი და ა. შ. შესაბამისად, ცალსახად იმის უარყოფა, რომ საქართველოს ტერიტორიაზე სავაჭრო გზები არ გადიოდა, არ უნდა იყოს მართებული.

კიდევ ერთი დასკვნა არის ის, რომ კავკასიონის როგორც გადაულახავი ბარიერის წარმოდგენა ხშირ შემთხვევაში გადაჭარბებულია. არქეოლოგიური მონაცემები მოწმობს, რომ მიმოსვლა მთების გასწვრივაც მიმდინარეობდა, რაც მეტყველებს ერთ რამეზე: აღნიშნული გზა ალტერნატიულ (დამატებით) მარშრუტს წარმოადგენდა, რომლის გამოყენების ინტენსივობა მახლობელ აღმოსავლეთში გაუარესებულ ეკონომიკურ/პოლიტიკურ ვითარებაზე იყო დამოკიდებული.

ნაშრომში ასევე ნაჩვენებია, რომ საქართველო (იშვიათი გამონაკლისების გარდა) დაშორებული და ამის გამო მეტნაკლებად გამოთიშული იყო ამ სავაჭრო მაგისტრალებისგან, რაც, პირველ რიგში, მისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობით იყო გამოწვეული. თუმცა მთავარი სავაჭრო მაგისტრალების გარდა, ჩვენ ასევე გამოვყავით შედარებით მცირე მასშტაბების სავაჭრო-ეკონომიკური გზები, რომლებიც X-XIII საუკუნეებში უშუალოდ საქართველოს საზღვრებთან ახლოს, არანის, შარვანის, აზერბაიჯანის (ირანის ჩრდილოეთ ნაწილი) და არმენი-

ის (ისტორიული სომხეთი) ტერიტორიებზე გადიოდა. ამ სავაჭრო გზების შემთხვევაშიც საქართველო (თბილისის გარდა) ერთგვარ პერიფერიაზე მდებარეობდა. თუმცა ამ გზების სიახლოვე საქართველოს საზღვრებთან ერთიანი ქართული სახელმწიფოს მმართველებს საშუალებას აძლევდა ეს უარყოფითი ვითარება სამხედრო ძალით გამოესწორებინათ: ტერიტორიების პირდაპირი შემოერთებით ან ყმადნაფიცობის გავრცელებით სავაჭრო გზებზე კონტროლი დაემყარებინათ.

უცხოური წყაროების დეტალური ანალიზის შედეგად, ნაჩვენები იყო, რომ საქართველოს სამხრეთ, სამხრეთ-დასავლეთ, სამხრეთ აღმოსავლეთ და ზოგ შემთხვევაში აღმოსავლეთ მიმართულებებზე ქვეყანას გარს ერტყა მსხვილი და საშუალო ზომის სავაჭრო გზების საკმაოდ ფართო ქსელი. სხვადასხვა ისტორიული წყაროს ანალიზი ცხადყოფს, რომ არანის, შირვანის, აზერბაიჯანის და სომხეთის ქალაქები ერთმანეთთან მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებულები. ამ გზებზე არსებული სავაჭრო მიმოქცევა დიდი მასშტაბის უნდა ყოფილიყო, რადგან ეს ქალაქები და გზები სამხრეთით, სირიის, ერაყის, ცენტრალური ირანის და ცენტრალური აზიის ქალაქებთანაც კი იყვნენ საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართულები. აქედან მომდინარეობს მოსაზრება, რომ აღნიშნული გზების გაკონტროლება ქართველი მეფეებისთვის დიდ ფინანსურ და პოლიტიკურ მოგებასთან იქნებოდა დაკავშირებული.

ვაჭრობა და მისგან მიღებული ფინანსური მოგება ხშირად სხვადასხვა მტრულ ძალას შორის მშვიდობის დამყარების მიზეზია. თუმცა ასევე ხშირია, როდესაც ზუსტად სავაჭრო გზების ხელში ჩასაგდებად მიმდინარეობს გამუდმებითი ბრძოლები. წმინდა პოლიტიკური მიზეზები თუ გეოგრაფიული ფაქტორები მნიშვნელოვანია, მაგრამ ჩვენ ვაჩვენეთ, რომ X-XIII საუკუნეებში სამხრეთ

კავკასიაში, ისტორიული სომხეთის და ჩრდილოეთ ირანის (აზერბაიჯანში) ტერიტორიებზე ქართველების მიერ წარმოებული ომები სავაჭრო გზების და მათზე გამავალი ფინანსური რესურსების ხელში ჩაგდებით იყო გამოწვეული.

ქართველების სამხედრო კამპანიების უკან ასევე უნდა ყოფილიყო სომხეთის, არანის და შირვანის მიწებზე არსებული მდიდარი ბუნებრივი რესურსების საბადოების ხელში ჩაგდების სურვილი.

რაც შეეხება თბილისს, ქალაქი X საუკუნიდან, თუმცა შეიძლება უფრო ადრეული პერიოდიდანაც, მიბმული იყო არანში, შირვანში და სომხეთში არსებულ გზებთან. რადგან ეს გზები დაკავშირებული იყო მახლობელ აღმოსავლეთში გამავალ ძირითად სავაჭრო მაგისტრალებთან, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ თბილისში წარმოებული პროდუქცია, მარტივად გადიოდა საქართველოდან შორეულ ბაზრებში. ზუსტად თბილისის, როგორც „არაბული ქალაქის", სავაჭრო მიბმას ისლამურ სამყაროსთან უნდა გამოეწვია მისი საგრძნობი ეკონომიკური ზრდა.

ამრიგად, გაერთიანებული ქართული მონარქიის სამხრეთის მიმართულებით ექსპანსიის მიზეზი, სამხედრო-სტრატეგიულთან ერთად, წმინდა ეკონომიკურიც არის: საქართველოს საზღვრებთან ახლომდებარე მნიშვნელოვან სავაჭრო გზებზე გასვლა, მათი გაკონტროლება და ექსპლოატაცია.

მეტიც, წყაროებში მთელი რიგი მინიშნებები გვაქვს, რომ არანზე, შირვანსა და სომხეთზე გამავალი გზების გაკონტროლების მცდელობით, ქართველი მეფეები გააზრებულ გრძელვადიან საგარეო პოლიტიკას ატარებდნენ. სხვაგვარად, შეუძლებელია აიხსნას სამხრეთით თითქმის ორსაუკუნუვანი პერმანენტული სამხედრო ექსპანსია. წყაროებში შემონახული ცნობები გვაფიქრებინებს, რომ

ქართველ მეფეებს უფრო შორეულ და ბევრად მდიდარ მიწებზეც კი ეჭირათ თვალი, რაც ირანში და ხლათზე ლაშქრობებით დაგვირგვინდა.

ნაშრომში ასევე განსაკუთრებული ყურადღება დაეთმო სამხრეთ კავკასიის გეოგრაფიას, რომელიც ფრიად მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენდა რეგიონში სამხედრო თუ სავაჭრო-ეკონომიკური გზების ჩამოყალიბებაში. ნაშრომში ნაჩვენებია, რომ მთები, ხევები, მდინარეები და სხვა ბუნებრივი ბარიერები მრავალმხრივ განაპირობებდა ქართული სამეფოს ექსპანსიას სამხრეთისკენ, განსაკუთრებით კი შირვანის მიმართულებით.

ქართული სამეფოსთვის განსაკუთრებული მნიშვნელობა ჰქონდა მდინარეების გაკონტროლებას. აქტიურად ხდებოდა მტკვარ-არაქსის გამოყენება სავაჭრო საქმიანობისთვის. ამასთან ერთად, მდინარეები ერთგვარი ბუნებრივი საზღვრის როლსაც ასრულებდნენ, რითაც იზღუდებოდა მტრის მიერ ამ ორი არტერიის გამოყენება სამხრეთ კავკასიაში გადაადგილებისთვის.

ამრიგად, XIII საუკუნის დასაწყისისთვის ბაგრატიონებს, საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში გატარებული ინტენსიური სამხედრო კამპანიების შედეგად, რეგიონში არსებულ ბევრ მნიშვნელოვან სავაჭრო-ეკონომიკურ გზას დაეპატრონენ.

Georgia and Silk Roads (VI-XIII cc.)

(Summary)

Regional or international trade has always played an important role in the history of Georgia. Trade routes made it possible to establish close political, cultural and economic relations with neighboring as well as distant countries.

Nevertheless, the study of trade and economic questions of 6th-13th centuries Georgia so far have got far ess attention in the Georgian historiography than, for example, various military-political topics/questions of the same period.

Throughout its history, Georgia has always had empires as neighboring states. Wars or piece agreements between those empires always influence the development of the country. Indeed all the empires (Byzantium, Sasanian Iran, the Arab state) discussed in this book had economic interests in Georgia or in trade-economic routes which run near the Georgian territory.

The present book deals with Sasanian Iran's trade interests in Lazica in the 6th century. Particular focus is made on the role of geography in Sasanian empire's foreign policy. The empire's relative poverty (in comparison with the Roman/Early Byzantine empire), conditioned by geographic factors, caused the empire's projection of power to nearby rich lands which surrounded the populous, but poor Iranian Plateau. This was

one of major reasons of century-long wars with Byzantium in late antiquity. Projection of power to Syria, Arabian Peninsula, South Caucasus and Asia Minor also led to attempts by Sasanian rulers to reach the Mediterranean and the Black Seas. Thus, it should come as no surprise that at the time of Khosrow I Anushirvan, the Sasanian empire was simultaneously trying to reach the seashores of both the Black and Red Seas. Along with military reasons, Iran clearly wanted to control regional trade routes and reach transcontinental highways linking the Mediterranean in the south with India and to the north via Eurasian steppes with the Central Asia.

Then came the 7th-10th centuries when two major foreign policy developments played an important role in Georgian history. First was the emergence of the Arabs and the spread of Islam and second – formation of a powerful semi-nomadic state by the Khazars to the north of the Caucasus in the lower reaches of the Volga River.

The wars between the Arabs and the Byzantines as well as a long conflict between the Arabs and the Khazars severely undermined the economic potential of the South Caucasus. Famous for various trade routes in late antiquity, those corridors almost ceased to operate in the 7th century. However, it was at this time that new trade routes (corridors) slowly began to be formed. From the turn of the 7th-8th centuries, economic activity began to shift from Armenian cities to the Kura-Araxes basin, which led to the growth of Tbilisi and various cities in Arran and Shirvan.

Another important factor contributing to the economic growth of the eastern part of the South Caucasus were close economic contacts which from the end of the 8th century were formed between the Islamic world and the Khazars. The economic development and furthering of trade relations should

have also been caused by the Abbasids' decision to move the capital from Damascus to Baghdad, relatively closer to the South Caucasus and the Khazars. 9th-century dirhams were reaching southern parts of modern Russia and eastern Europe from the mint of Baghdad and other Mesopotamian cities. This, in turn, should indicate that the South Caucasus (more likely the western coast of the Caspian Sea, through Derbend) in late 8th and 9th centuries was at the epicenter of economic activity between the Arabs and the Khazars, virtually becoming a major transit area.

However, it should be noted that Georgia was at the periphery of various major trade routes running through modern-day Russia, Caspian Sea, Byzantium and Mesopotamia. Georgia's non-participation was primarily due to its geographical location as it was seperated by the seas and most importantly the Caucasus mountain range.

Under the Abbasid rule Georgian and particularly Armenian cities experienced a significant development due to a general economic growth taking place in the South Caucasus and the Middle East. It is notable that a long and difficult process of unification of Georgia coincided with the above-mentioned distinct economic growth of Georgian cities and villages. Another important process was a slow dissolution of the Abbasid state, which had become an inevitable process since the beginning of the 10th century.

These economic and political reasons have led to the development of a whole network of regional trade routes along Georgia's borders, which in turn were linked to much larger, transcontinental trade routes running through Mesopotamia, northern Iran and Byzantium.

The appearance of the Seljuks in the second half of the 11th century only slightly slowed the functioning of trade routes

near the Georgian borders. From the 11th-12th centuries we again see the economic growth of the cities of Arran, Shirvan, and Armenia well evident in the Georgian, Persian-Arabic and Armenian written sources.

Thus, like large transcontinental routes, the roads of regional importance too were located outside the Georgian territory, but near the borders of the Kingdom of Georgia. This meant that at the time of the unification of Georgia (late 10th c.) the country (except for Tbilisi and Dmanisi which were outside of Georgian control) was again at the periphery of major economic activity in the region.

Since the establishment of the trade-economic routes running through Arran, Shirvan and Armenia took place simultaneously with the formation of a united Georgian monarchy, a central question in this book is how the Bagrationis (ruling Georgian dynasty) were trying to correct the peripheral trade and economic position of their newly-created kingdom. One suggestion is that the 11th-13th centuries Georgian territorial expansion towards Arran, Shirvan, and Armenia was largely driven by economic and trade reasons, namely the desire to master the regional trade routes which criss-crossed Dvin, Barda, Ganja, Tbilisi, Ani, Trebizond, Ahlat, Tabriz and many other major cities.

The book will also focus on trade and economic potential of Arran, Shirvan, Armenia and Georgian cities. It will describe the measures taken by Georgian kings to encourage trade once they controlled them; the importance of the spoils gained by the Bagrationis during military campaigns; the status of foreign merchants in Georgia; examples of Georgian merchants traveling to or from neighboring countries. The topic of special discussion will be Tbilisi and its role in trade relations with the cities of Arran and Shirvan.

გამოყენებული ლიტერატურა

წერილობითი წყაროები:

1. ბასილი ეზოსმოძღუარი. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა თამარისი. ქართლის ცხოვრება. ტ. II. თბ. 1959.
2. ბერაძე გ. „მასალები XII საუკუნის საქართველოს ისტორიისათვის იბნ ისფანდიარის თხზულებაში". საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 54-77.
3. გეორგიკა. ტ. II. თბ. 1965.
4. გეორგიკა. ტ. III. თბ. 1936.
5. გეორგიკა. ტ. V. თბ. 1963.
6. ზაქარია ალ-კაზვინის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თარგმანი და კომენტარები ო. ცქიტიშვილის. თბ. 1975.
7. ისტორიანი და აზმანი შარავანდედთანი. ქართლის ცხოვრება. ტ. II. თბ. 1959.
8. ისთახრი, ჰოდუდ ალ-ალემი, ჰამდალაჰ ყაზვინი. თარგმანი შენიშვნებითა და საძიებლითურო ვ. ფუთურიძისა. თბ. 1937.
9. იაკუთის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ.

არაბული ტექსტი ქართული თარგმანითა და შესავლით გამოსცა ე. სიხარულიძემ. თბ. 1964.

10. მატიანე ქართლისა. თბ. 1955.

11. ლაშა-გიორგის დროინდელი მემატიანე. ქართლის ცხოვრება. თბ. 1955.

12. „სამყაროს საკვირველებათა" ცნობები საქართველოს შესახებ. სპარსული ტექსტი ქართული თარგმანით, შესავლითა და შენიშვნებით გამოსცა რ. კიკნაძემ. თბ. 1978.

13. სიხარულიძე ე. ალ-ფარიკი საქართველოში. სემიტოლოგიური ძიებანი. II. თბ. 1985. გვ. 83-90.

14. სიხარულიძე ე. „ას-სამანის ცნობები საქართველოს შესახებ". საქართველოს ისტორიის საკითხები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 45-53.

15. სიხარულიძე ე. „იბნ ჰაუკალი თბილისის შესახებ". საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 31-39.

16. სტრაბონი. გეოგრაფია. თბ. 1957.

17. ქართლის ცხოვრება (ანა დედოფლისეული ნუსხა). თბ. 1942.

18. შოთა რუსთველი. ვეფხისტყაოსანი. თბ. 1963.

19. ცხოვრება მეფეთ-მეფისა დავითისი. ქართლის ცხოვრება. ტ. I. თბ. 1955.

20. Agathias. The Histories. Trans. J. D. Frendo. Berlin-New York. 1975.

21. Ammianus Marcellinus. Res Gestae. ed. and trans. J. C. Rolfe. Cambridge (Massachusetts). 1935-1939.

22. Cosmas Indicopleustes. The Christian Topography of Cosmas, an Egyptian Monk. London. 1897.

23. Ibn Fadlān and the Land of Darkness. Arab Travellers in the Far North. Translated with an Introduction by P. Lunde and C. Stone. London. 2012.

24. Menander Protector. The History of Menander the Guardsman. ed. and trans. R. C. Blockley. Liverpool. 1985.

25. Michael Attaleiates. The History. Transl. A. Kaldellis. D. Krallis. London.

26. Procopius. Works. ed. and trans. H. B. Dewing. Cambridge (Massachusetts). 1914-1940.

27. The Chronicle of Theophanes Confessor. Oxford. 1997.

28. 'Аджа'иб ад-дунйа (Чудеса мира). Критический текст, перевод с персидского, введение, комментарий и указатели Л. П. Смирновой. М. 1993.

29. Анонимный Географический трактат «Полное описание вселенной и народов». С. В. Полякова. И. В. Феленковская. Византийский временник. т. VIII.

30. Аристакэс Ластиверци. Повествование вардапета Аристакэса Ластиверци. пер. К. Н. Юзбашяна. М. 1968.

31. Всеобщая история Вардана Великого. Пер. Н. О. Эмина. М. 1861.

32. Гай Плиний Секунд Старшый. Пер. Г. А. Тарояна. М. 2007.

33. Иакуби. Книга стран (Китаб ал-булдан). Вступителная статья, перевод, комментарии и указатели Л. А. Семеновой. М. 2011.

34. Ибн ал-Асир. Ал-камил фи-т-та›рих. (Полный свод

истории). Ташкент. 2006.

35. Ибн-Хордадбех. Книга путей и стран. Перевод с арабского, комментарии, исследование, указатели и карты Н. Велихановой. Баку. 1986.

36. Киракос Гандзакеци. История Армении. М. 1978.

37. Константин Багрянородный. Об управлении империей. М. 1991.

38. Материалы по истории Азербайджана из Тарих-ал-камиль (полного свода истории) Ибн-ал-Асира. Баку. 1940.

39. Неизвесного автора «Перипл Эритрейского моря». Текст, перевод, комментарий, исследования М. Д. Бухарина. Санкт-Петербург. 2007.

40. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане: III. Ибн-Хордадбэ. (пер. Н. А. Караулова). Тифлис. 1903.

41. Сведения арабских писателей о Кавказе, Армении и Адербейджане. VIII. Мас›уди. (пер. Н. А. Караулова). Тифлис. 1908.

სამეცნიერო ლიტერატურა:

42. ავდალიანი ე. რომი, ბიზანტია და საიმპერიო თავდაცვითი სისტემა IV-VII საუკუნეებში. თბ. 2017.

43. აფრასიძე გ. საქართველოს შუა საუკუნეების ქალაქები. თბ. 1984.

44. ალექსიძე ლ. „უცხოელთა და უცხო სარწმუნოების მიმდევართა უფლებრივი მდგომარეობა". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები. ტ.125. თბ. 1968, გვ. 141-170.

45. ასათიანი ნ. „საქართველო-შარვანის პოლიტიკური ურთიერთობა XII საუკუნეში". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები, ტ.125. თბ. 1968, გვ. 7-54.

46. ბერძენიშვილი ნ. გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში. თბ. 1966.

47. ბერძენიშვილი ნ. საქართველოს ისტორიის საკითხები. ტ. VI. თბ. 1973.

48. ბოშიშვილი ა. „ლორე: ისტორია და თანამედროვე მდგომარეობა". თსუ შრომები. დავით აღმაშენებლი და მისი ეპოქა. თბ. 2012, გვ. 90-99.

49. გაბაშვილი ვ. „საქართველოს ქალაქების ისტორიიდან (არტანუჯი და უჯარმა)". საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წიგნი I. თბ. 1976, გვ. 3-18.

50. გაბაშვილი ვ. „საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიიდან (XI-XII სს.)". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები. ტ. 125. ისტორიულ მეცნიერებათა სერია. თბ. 1968, გვ. 55-82.

51. გაბაშვილი მ. „საქართველოს ქალაქები XI-XII სს.". საქართველოს სსრ მეცნიერებათა აკადემიის მაცნე. თბ. 1973. N4, გვ. 53-68.

52. გაბაშვილი ვ. „საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობანი XII საუკუნეში". თსუ შრომები, 121, აღმოსავლეთმცოდნეობის სერია. VII. თბ. 1967, გვ. 201-224.

53. გაბაშვილი ვ. „ქართული წყაროების „რომ გური"". მაცნე.

თბ. 1971, გვ. 124-130.

54. გასვიანი გ. „ბიზანტია-ირანის ბრძოლა ეგრის-სვანეთის გამო". ქართული დიპლომატია. ტ. 2. თბ. 1995, გვ. 143-144.

55. გვრიტიშვილი დ. ნარკვევები საქართველოს ისტორიიდან. თბ. 1962.

56. გოილაძე ვ. აბრეშუმის სავაჭრო გზა და საქართველო. თბ. 1997.

57. გოზალიშვილი გ. ლაზიკის საგარეო ურთიერთობა მეექვსე საუკუნეში. თბ. 1973.

58. დუნდუა თ. „ტრანსკავკასიური გზის შესახებ". საქართველოს უძველესი და ძველი ისტორიის ნარკვევები. დამატება. თბ. 2019, გვ. 28-38.

59. დუნდუა თ. დუნდუა გ. ქართული ნუმიზმატიკის კატალოგი. ტ. III. Catalogue of Georgian Numismatics. Part III. თბ. 2015

60. თაბუაშვილი ა. ფასები ფეოდალური ეპოქის საქართველოში. თბ. 2019.

61. თბილისის ისტორია. ტ. I. თბ. 1990.

62. თორთლაძე ნ. „XI საუკუნის საქართველოს ისტორიის ზოგიერთი საკითხი სამუელ ანეცის ცნობების მიხედვით". ამირანი. I. თბ. 1999, გვ.

63. თოფურია პ. აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის პოლიტიკური ერთეულები XI-XII საუკუნეებში. თბ. 1975.

64. კიკნაძე რ. „არაბული და სპარსული ისტორიული წყაროები XI-XIII ს.ს. თბილისის შესახებ". ცისკარი. 10. 1958, გვ. 163-168.

65. კიკნაძე რ. „XI-XIII საუკუნეთა თბილისის ისტორიიდან".

ივ. ჯავახიშვილის სახელობის ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. V. ნარკვ. I. თბ. 1960, გვ. 109-137.

66. ლომთათიძე გ. „რუსთავში წარმოებული თხრის უმნიშვნელოვანესი შედეგები". მასალები საქართველოს და კავკასიის არქეოლოგიისთვის. ტ. I. 1958, გვ. 171-210.

67. ლორთქიფანიძე მ. „არაბთა მფლობელობის ხასიათი საქართველოში". მასალები საქართველოსა და კავკასიის ისტორიისათვის. ნაკვ. 34. თბ. 1963, გვ. 71-96.

68. ლორთქიფანიძე მ. „ანისისათვის ბრძოლის ისტორიიდან XII ს. საქართველოში". საქართველოს ფეოდალური ხანის ისტორიის საკითხები. ტ. I. თბ. 1970, გვ. 104-119.

69. ლორთქიფანიძე მ. „საქართველოსა და სომხეთის ურთიერთობების წარსულიდან". XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ შრომები. ტ.125. თბ. 1968, გვ. 123-140.

70. მეტრეველი რ. დავით IV აღმაშენებელი. თბ. 1990.

71. მეტრეველი რ. მეფე თამარი. თბ. 1991.

72. მიქელაძე ნ. დმანისი ფეოდალურ ხანაში. თბ. 2015.

73. მუსხელიშვილი დ. „ფეოდალური ხანის საქართველოს და ამიერკავკასიის მნიშვნელობა საერთაშორისო ვაჭრობაში IV-XIII ს.ს.)". ცისკარი. N11. 1970, გვ.127-137.

74. მუსხელიშვილი ლ. „დმანისი (ქალაქის ისტორია და ნაქალაქარის აღწერა)". შოთა რუსთაველის ეპოქის მატერიალური კულტურა. თბ. 1938.

75. მესხია შ. დიდგორის ბრძოლა. თბ. 1965.

76. მესხია შ. ძლევაი საკვირველი. თბ. 1972.

77. ნალბანდიანი ვ. თბილისი ძველ სომხურ მწერლობაში.

თბ. 1959.

78. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბ. 1957.

79. პაპასქირი ზ. შუა საუკუნეების საქართველო. თბ. 1991.

80. რთველაძე ე. უზბეკეთის ისტორიული წარსული. თბ. 2009.

81. სამუშია ჯ. არტანუჯის ციხე-ქალაქი (ისტორიული ნარკვევი). თბ. 2008.

82. საქართველოს ისტორიის ატლასი. თბ. 2016.

83. სიხარულიძე ე. „ამიერკავკასიის სამარშრუტო გზები IX-X ს.ს. არაბული წყაროების მიხედვით". მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები. თბ. 1963, გვ. 175-189.

84. სტეფნაძე ჯ. დემეტრე პირველი. თბ. 1990.

85. სტეფნაძე ჯ. საქართველო XII ს. და XIII ს.-ის პირველ მეოთხედში. თბ. 1985.

86. სტეფნაძე ჯ. „საქართველო-აზერბაიჯანის პოლიტიკური ურთიერთობა XII-XIII საუკუნეების მიჯნაზე". საქართველოს ფეოდალური ხანის ისტორიის საკითხები. ტ. I. თბ. 1970, გვ. 120-130.

87. სტეფნაძე ჯ. „ხორასანში ლაშქრობის საკითხისათვის". საისტორიო კრებული. VII, გვ. 187-200.

88. შველიძე დ. შველიძე ე. „საქართველოსა და ხორეზმის ურთიერთობა და ქართველთა ლაშქრობა ირანში (1210 წ.)". ვალერიან მაჭარაძის 80 წლისთავისადმი მიძღვნილი სამეცნიერო ნაშრომთა კრებული. თბ. 2001, გვ. 35-45.

89. ჩხატარაიშვილი ქ. შაიშმელაშვილი ივ. დიდგორის

ბრძოლა. თბ. 1973.

90. ჭეიშვილი გ. ქვეყანა ანისისა. თბ. 2017.

91. ჯავახიშვილი ივ. საქართველოს ეკონომიკური ისტორია. თბ. 1907.

92. ჯავახიშვილი ივ. ქართველი ერის ისტორია. II. თბ. 1965. დამატება I.

93. ჯაფარიძე გ. „ოქროს მონეტის ტერმინოლოგია XI-XIII საუკუნეების საქართველოში". მაცნე. თბ. 1976, გვ. 84-95.

94. ჯაფარიძე გ. საქართველო და მახლობელი აღმოსავლეთი. თბ. 1995.

95. ჯაფარიძე გ. „ქართული ნოხების ექსპორტის შესახებ XIII საუკუნეში". ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო. თბ. 1991, გვ. 212-217.

96. Alizadeh K. "Borderland Projects of Sasanian Empire: Intersection of Domestic and Foreign Policies". in Journal of Ancient History 2(2). 2014, გვ. 93-115.

97. Arzhentseva I. A. "The Alans Neighbours of the Khazars in the Caucasus". in The World of the Khazars. გვ. 59-73.

98. Ashtor E. A Social and Economic History of the Near East in the Middles Ages. London. 1976.

99. Bennisen A. K. The Great Caliphs. Yale University Press. 2009.

100. Braund D. Georgia in Antiquity: A History of Colchis and Transcaucasian Iberia, 550 BC – AD 562. Oxford. 1994.

101. Christensen A. L'Iran sous les Sassanides. Copenhague. 1944.

102. Daryaee T. "The Fall of the Sasanian Empire to the Arab Muslims: From Two Centuries of Silence to Decline and Fall of the Sasanian Empire: the Partho-Sasanian Confederacy and the Arab Conquest of Iran". in Journal of Persianate Studies. 3. Leiden. 2010, ȝȝ. 239-254.

103. Daryaee T. K. Rezakhani. The Sasanian Empire. in King of the Seven Climes. A Hsitory of the Ancient World (3000 BCE-651 CE). 2017, ȝȝ. 155-227.

104. de la Vaissière É. Sogdian Traders. A History. Leiden. 2005.

105. de la Vaissière É. Trans-Asian Trade or the Silk Road Deconstructed. Chapter for The Cambridge History of Capitalism. Vol. 1. "The Rise of Capitalism." 2012, ȝȝ. 2-31.

106. de la Vaissière É. « Les marchands d'Asie centrale dans l'empire khazar ». Kazansky M. Nercessian A. Zuckerman C. éds., Les centres proto-urbains russes entre Scandinavie, Byzance et Orient. Paris. 2000, ȝȝ. 367-378.

107. Dunlop D. M. The History of the Jewish Khazars. New York. 1954.

108. Fisher G. Between Empires: Arabs, Romans and Sasanians in Late Antiquity. Oxford. 2011.

109. Fisher W. B. "Physical Geography". in The Cambridge History of Iran in Eight Volumes. Vol. I. Cambridge. 1968.

110. Gadjiev M. "On the Construction Date of the Derbent Fortification Complex". in Iran and the Caucasus. Leiden. 2007, ȝȝ. 1-15

111. Greatrex G. Rome and Persia at War, 502-532. Leeds. 1998.

112. Grenet F. « Les marchands sogdiens dans les mers du Sud à l'époque préislamique ». Cahiers d'Asie centrale 1/2. 1996, ȝȝ. 65-84.

113. Gajda I. Le royaume de Himyar à l'époque monothéiste: L'histoire de l'Arabie du sud ancienne de la fin du IVe siècle. Paris. 2009.

114. Haarer F. K. Anastasius I: Politics and Empire in the Late Roman World. Cambridge. 2006.

115. Hasan H. A History of Persian Navigation. London. 1928.

116. Heather P. Empires and Barbarians. Migration, Development and the Birth of Europe. London. 2009.

117. Heather P. The Fall of the Roman Empire: A new History of Rome and the Barbarians. Oxford. 2006.

118. Hourani G. F. Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times. New York. 1975.

119. Howard-Johnston J. "The Grand Strategy of the Sasanian Empire". in Untersuchungen zu Geschichte und Kultur des Nahen Ostens und des östlichen Mittelmeerraumes im Altertum. Festschrift für Josef Wiesehöfer zum 65. Geburtstag. ed. C. Binder. H. Börm, A. Luther. Duisburg. 2016, ȝȝ. 591-613.

120. Howard-Johnston J. "The India Trade in Late Antiquity", in Sasanian Persia Between Rome and the Steppes of Eurasia. Edinburgh. 2017, ȝȝ. 284-304.

121. Howard-Johnston J. "The Two Empires in Late Antiquity". in Late Antiquity: Eastern Perspectives. Oxford. 2012, ȝȝ. 87-127.

122. Jankowiak M. Dirhams for slaves. Investigating the Slavic slave trade in the tenth century. Medieval Seminar

at All Souls. 27 Feb 2012. ꙋ. 1-15.

123. Kazanski M., Mastykova A. Les Peuples du Caucase du Nord. Paris. 2003.

124. Kalinina T. M. "Al-Khazar and As-Saqaliba: Contacts. Conflicts?". in The World of the Khazars. Leiden. 2007, ꙋ. 195-206.

125. Kovalev R. K. "Circulation of Samanid Dirhams in Viking-Age Northern and Eastern Europe (based on the mints of Samarqand and Al-Shash)". ꙋ. 1-29.

126. Kovalev R. K. "Commerce and Caravan Routes Along the Northern Silk Road (Sixth-Ninth Centuries)". in ARCHIVUM EURASIAE MEDII AEVI. ed. Th. T. Allsen, P. B. Golden, R. K. Kovalev, A. P. Martinez. Vol. 14. 2005, ꙋ. 55-106.

127. Kovalev R. K. When and what regions of the Islamic World exported Sasanian and Arab-Sasanian silver coins to Early Viking-Age Northern Lands? in Myntstudier. Festskrift till Kenneth Jonsson. ed. T. Talvio. M. Wijk. 2015, ꙋ. 68-83.

128. Kovalev R. L. « L'économie de Novgorod ». Novgorod ou la Russie oublieé. Une république commerçante (XIIe-XVe siècles). 2015, ꙋ. 199-222.

129. Laiou A. E. The Byzantine Economy. Cambridge. 2007.

130. Martin J. Treasure of the Land of Darkness. The fur trade and its significance for medieval Russia. Cambridge. 1986.

131. Minorsky V. A History of Sharvan and Darband in the 10th-11th centuries. Cambridge. 1958.

132. Minorsky V. Studies in Caucasian History. London.

1953.

133. Morley C. "The Arabian Frontier: A Keystone of the Sasanian Empire", in Sasanian Persia Between Rome and the Steppes of Eurasia. Edinburgh. 2017, ȝȝ. 268-283.

134. Noonan T. "The Economy of the Khazar Khaganate, in The World of the Khazars. Leiden. 2007, ȝȝ. 207-244.

135. Pirenne H. Medieval Cities. Their Origins and the Revival of Trade. Princeton. 1946.

136. Pourshariati P. Decline and Fall of the Sasanian Empire. The Sasanian-Parthian Confederacy and the Arab Conquest of Iran. London. 2008.

137. Rezakhani Kh. "The Road That Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange. in Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East. 30 (3). 2010, ȝȝ. 420-433.

138. Rubin Z. "Byzantium and Southern Arabia – the policy of Anastasius". in The Eastern Frontier of the Roman Empire. Vol. II. Oxford. 1989, ȝȝ. 383-420.

139. Sarris P. Economy and Society in the Age of Justinian. Cambridge. 2006.

140. Sartre M. Bostra: Des origins à l'Islam. Paris. 1985.

141. Sauer E. W., Nokandeh J., Pitskhelauri K., Rekavandi H. O. Innovation and Stagnation: Military Infrastructure and the Shifting Balance of Power Between Rome and Persia. in Sasanian Persia. Between Rome and the Steppes of Eurasia. ed. E. W. Sauer.

142. Sidebotham S. E. Berenike and the Ancient Maritime Spice Route. Los Angeles. 2011.

143. Sidebotham S. "Northern Red Sea ports and their

networks in the late Roman/Byzantine period". in Byzantine trade, 4th-12th centuries: the archaeology of local, regional and international exchange: papers of the thirty-eighth Spring Symposium of Byzantine Studies. Oxford. 2009, ȣȣ. 329-352.

144. The Cambridge Histrory of Iran. Vol. I. Cambridge. 1968.

145. The Cambridge History of Early Inner Asia. ed. D. Sinor. Cambridge. 1990.

146. The Cambridge Economic History of Europe. Vol. II. Trade and Industry in the Middles Ages. ed. M. M. Postan, E. Miller. Cambridge. 1987.

147. Vasiliev A. A. Justin the First. An Intoduction to the Epoch of Justinian the Great. Harvard. 1950.

148. Wasserstein D. J. "Khazars and the World of Islam". in The World of the Khazars. Leiden. 2007. ȣȣ. 373-386.

149. Zuckerman C. "Two Notes on the Early History of the thema of Cherson". in Byzantine and Modern Greek Studies. 21. 1997, ȣȣ. 210-222.

150. Альтман М. М. Исторический очерк города Ганджи. Часть 1. Баку. 1949.

151. Ашурбеили С. А. Государство ширвашахов. Баку. 1983.

152. Берадзе Г. «О торговых связях городов Ирана в IX-XII вв. (Торговые колонии)». Ближний и средний восток. Товарно-денежные отношения при феодализме. М. 1980, ȣȣ. 27-32.

153. Берадзе Т. Н. Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии. Тбилиси. 1989.

154. Буниятов З. М. Государство атабеков Азербайджана (1136-1225 годы). Баку. 1978.

155. Гозалишвили Г. К. «О древнем торговом пути в Закавказье». ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. II. თბ. 1956, გვ. 152-160.

156. Гюзальян Л. Т. «Персидская надпись Кей-Султана Шеддада в Ани». Сборник академику Н. Я. Марру. Москва-Ленинград. 1935, გვ. 629-641.

157. Диль Ш. Юстиниан и византийская циливизация в VI веке. Санкт-Петербург. 1908.

158. Елкина И. И. Пахунов А. С. Кочкаров У. Ю. Гринько А. Е. Дэвлет Е. Г. «Шерстяные изделия из могильников мощевая и подорванная балки (VIII–X вв.): качество сырья и технология изготовления». Проблемы истории, филологии, культуры. 4. М. 2017, გვ. 223–232.

159. Ковалев Р. К. «О роле Русов и волжских Булгар в импорте североиранских дирхемов в Европу во второй половине X-начале XI в. ». 2015, გვ. 1-32.

160. Манандян Я. А. О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён. (V в. до н. э.-XV в. н. э.). Ереван. 1954.

161. Мурадалиева Э. Города Кавказа на великом шелковом пути. Баку. 2011.

162. Назаренко А. В. Древняя Русь на международных путях. М. 2001.

163. Новосельцев А. Н. «Страны Закавказья и Хазария в VIII-первой половине IX вв.» „საქართველო და აღმოსავლეთი". თბ. 1984, გვ. 186-194.

164. Перевалов С. «Без посредничества персов»:

Каспийско-Понтийский участок Великого Шелкового пути в древности. Древнейшие государства Восточной Европы-2009: Трансконтинентальные и локальные пути как социокультурный феномен. М. 2010, გვ. 118–136.

165. Пигулевская Н. Византия на путях в Индию. Москва-Ленинград. 1951.

166. Тезджан М. «Торговля с востоком в эллинистический и римский периоды и борьба за восточно-западную торговлю на Кавказе». «Кавказ и глобализация». т. №6. 2012, გვ. 142-158.

167. Ямпольский З. И. «К изучению древнего пути из Каспийского моря по реке Куре через Грузию к Черному морю». ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ II. თბ. 1956, გვ. 161-180.

Emil Avdaliani

Georgia and Silk Roads (VI-XIII cc.)
(In Georgian)

Meridian Publishers

Tbilisi

2019

გამომცემლობა „მერიდიანი“,
თბილისი, ალ. ყაზბეგის გამზ., №47
ტელ.: 239-15-22