



საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემია

ქართული ენციკლოპედიის ი. აბაშიძის სახელობის მთავარი სამეცნიერო რედაქცია

ამიერკავკასიის ძველი სავაჭრო-სატრანზიტო გზები

ამიერკავკასიის ძველი სავაჭრო-სატრანზიტო გზები, ისტორიულად არსებული სახმელეთო, საზღვაო და სამდინარო საერთაშორისო სავაჭრო გზათა სისტემის შემადგენელი ნაწილი.

ამიერკავკ. თავისებურმა გეოგრ. მდებარეობამ ევროპისა და აზიის მიჯნაზე ძველთაგანვე განაპირობა მისი დიდი მნიშვნელობა აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ურთიერთობაში. საკმაოდ მრავალფეროვანი არქეოლ. მასალის საფუძველზე უკვე ბრინჯაოს ეპოქის ადრინდ. ეტაპებიდანვე (ძვ. წ. III ათასწლ.) შეიძლება გავადევნოთ თვალი კავკ. გზით ძვ. აღმოსავლეთის სამყაროს სატომთაშორისო კავშირებს აღმ. ევროპის ზოგიერთ ქვეყანასთან, განსაკუთრებით კი სამხრ. რუსეთსა და დუნაისპირეთთან. ამგვარ კავშირს თან სდევდა ტექ. და კულტ. მიღწევათა გაზიარებაც. მაგრამ დას. და აღმ. სამყაროს შორის ურთიერთობას ამიერკავკ. გზით მაშინ (ძვ. წ. III-II ათასწლ.) მაინც არარეგულარული და შემთხვევითი ხასიათი ჰქონდა. მხოლოდ ძვ. წ. VIII-VII სს-ში, ე. წ. დიდი ბერძნ. კოლონიზაციის ხანაში, კოლხეთში შავი ზღვის სამხრ.-აღმ. და აღმ. სანაპიროებზე ბერძნ. სავაჭრო ფაქტორიების დაარსების შემდეგ იქმნება ობიექტური წანამძღვრები სამხრ. ამიერკავკასიის გზით შუა და ცენტრ. აზიასთან ეკონ. კონტაქტისათვის. დას. ამიერკავკასიასთან ბერძნ. სამყაროს სავაჭრო-ეკონ. ურთიერთობათა ადრინდ. ეტაპზე (ძვ. წ. VI ს.) აქტ. როლს აღმოსავლურ-ბერძნ. (იონიური) სავაჭრო-სახელოსნო ცენტრები ასრულებდნენ. უკვე ძვ. წ. VI ს. შუა წლებიდან ბერძნ. იმპორტი რიონ-ყვირილის გზით აღწევს კოლხეთის შიდა რაიონებსა და აღმ. საქართველოში. მაგრამ განსაკუთრებული გააქტიურება რიონ-ყვირილის სავაჭრო მაგისტრალზე აღინიშნება ძვ. წ. V-IV სს-ში, როდესაც შავიზღვისპირეთთან ვაჭრობაში გაბატონებულ მდგომარეობას აღწევს ე. ათენი. ამ დროს ბერძნ. ნაწარმი გვხვდება რიონ-ყვირილის მაგისტრალზე განლაგებულ თითქმის ყველა მნიშვნელოვან ცენტრში (ფასისი, ვანი, დაბლაგომი, ქუთაისი, საჩხერე, ითხვისი). იმავე ხანს მდ. რიონის ზემო დინების

გაყოფილი ბერძნ. კერამიკა და ეგვ. ნაწარმი აღწევს კოლხეთის მთიან რ-ნებსაც და იქიდან გზას იკვლევს ჩრდ. კავკასიისა და აგრეთვე ჩრდ. შავიზღვისპირეთისაკენ. არქეოლ. მასალის მოშველიებით ამიერკავკასიის ტერიტორიაზე ისახება სატრანზიტო გზის ცალკეული მონაკვეთები, რ-თა მეოხებითაც ძვ. წ. VI-V სს-ში ადგილ. მოსახლ. სავაჭრო-ეკონ. ურთიერთობა ჰქონია აღმ. შავიზღვისპირეთის ბერძნ. სავაჭრო ფაქტორებთან, მათი მეშვეობით კი – მცირე აზიასა და ხმელთაშუაზღვისპირა ქვეყნებთან. ძვ. წ. IV-III სს-იდან კი, როდესაც ელინიზმის ხანაში ვაჭრობამ „მსოფლიო“ ხასიათი მიიღო და სავაჭრო ურთიერთობათა მეტნაკლებად ერთიან პროცესში მოექცა არა მხოლოდ მცირე აზია, მესოპოტამია და ეგვიპტე, არამედ შუა აზიის, ინდ. და ჩინ. შორეული რ-ნებიც, შეიქმნა ერთიანი დიდი სავაჭრო-სატრანზიტო გზა ინდოეთიდან შავი ზღვის სანაპიროებამდე ამიერკავკასიის გავლით. ბერძენ-რომაელ ავტორთა (პატროკლე, არისტობულე, ერატოსთენე, სტრაბონი, ვარონი, პლინიუსი) ცნობებით ირკვევა, რომ ეს გზა ინდოეთიდან კასპიის ზღვამდე მოემართებოდა სანაოსნო მდ. ოქსოსის (ახლანდ. ამუ-დარიის) მეშვეობით, შემდეგ ამიერკავკ. ტერიტორიაზე გავლით – მდ. მტკვარი, სურამის გადასასვლელი, მდ. ფასისი (რიონ-ყვირილის მაგისტრალი) – აღწევდა შავი ზღვის სანაპიროებს ქ. ფასისთან, საიდანაც უკვე ზღვით უკავშირდებოდა მცირე აზიისა და ხმელთაშუაზღვისპირეთის ქ-ებს. ანტ. ხანაში ამიერკავკ. ტერიტორიაზე მოქმედებდა კიდევ ერთი საკმაოდ მნიშვნელოვანი სავაჭრო-სატრანზიტო გზა, რ-იც მცირე აზიიდან მიემართებოდა და სომხ. ქალაქ არტაშატის გავლით აღწევდა ქართლის სამეფოს დედაქალაქ მცხეთამდე. აქედან კი არაგვის ხეობით გადადიოდა ჩრდ. კავკასიაში. სავაჭრო-ეკონ. ურთიერთობა აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის ადრინდ. ქრისტ. ხანაშიც ვითარდებოდა. სასანიანთა ირანისა (III ს.) და ბიზანტ. იმპერიის (IV ს.) წარმოქმნისთანავე. ამიერკავკასიამ მათთან პოლიტ. და ეკონ. კონტაქტი დაამყარა და სავაჭრო-სატრანზიტო ტერიტ. მნიშვნელობა შეინარჩუნა. საგანგებო საბაჟო მეთვალყურეობის ედიქტის მიხედვით (408-409 წწ.), სავაჭრო ოპერაციების ჩატარება ამ ორ იმპერიას შორის დაშვებული იყო მხოლოდ სამ სასაზღვრო ქალაქში, რ-თა შორის ერთ-ერთი იყო არტაშატი – სომხ. უძველესი დედაქალაქი. ამ უკანასკნელის მეშვეობით მთელი ამიერკავკასია ჩართული იყო საერთაშ. ვაჭრობაში. ამას ადასტურებს IV ს. II ნახ. რომაელი გეოგრაფის კასტორიუსის მიერ შედგენილი „მსოფლიო საგზაო რუკა“, რ-იც მეცნიერებაში ცნობილია „Tabula Peutingeriana“-ს სახელწოდებით. ამ დოკუმენტიდან აშკარა ხდება, რომ არტაშატი, რ-იც სავაჭრო მაგისტრალებით უკავშირდებოდა ბიზანტ. და ირან. მთავარ სავაჭრო ცენტრებს, თავის მხრივ დაკავშირებული იყო იბერიის, ალბ. და ეგრისის სამეფოებთან. კერძოდ, იბერიის დედაქალაქ მცხეთას (არმაზს) არტაშატთან ორი მაგისტრალი აერთებდა, რ-თაგან ერთი დაახლ. ისეთივე მიმართულებისა იყო, როგორც ერევან-თბილისის დამაკავშირებელი დღევანდელი საავტ. გზაა, ხოლო მეორე ზემოხსენებულს გამოეყოფოდა დღევანდელ ყაზახთან (აზერბ. რესპ.), მიემართებოდა ალბ. ტერიტორიაზე მტკვრის მარჯ. ნაპირის დაყოფებით, მინგეჩაურთან გადაკვეთდა მტკვარს, ჩრდ-ით მიადგებოდა ალბ. დედაქალაქ ყაბალას, შემდეგ შემობრუნდებოდა დას-კენ, იბერიისკენ და კახეთზე გავლით თბილისში უერთდებოდა პირველ მაგისტრალს. გზის ამგვარ მიმართულებას ადასტურებს ამიერკავკასიაში V-VII სს. ირან. ვერცხლის მონეტათა

განძების აღმოჩენის ტოპოგრაფია, რ-იც მიუთითებს სავაჭრო მაგისტრალის მიმართულებას. საქართვ. ტერიტორიაზე აღმოჩენილი ირან. და ბიზანტ. ნუმიზმატიკური მასალა მოწმობს, რომ მცხეთიდან სავაჭრო გზა დას-ით, მტკვრის აყობებით, ურბნისისაკენ გრძელდებოდა, დას. საქართველოში გადადიოდა და ვარდციხესთან (როდოპოლისი, ახლანდ. ვარციხე) უერთდებოდა კასტორიუსის რუკაზე აღნიშნულ კიდევ ერთ მაგისტრალურ გზას, რ-იც არტაშატს სებასტოპოლისთან (სოხუმი) აკავშირებდა. ეს მაგისტრალი არტაშატიდან მოემართებოდა ჩრდ.-დას-ით, ჯავახეთზე (ნუნდა) გავლით ჩადიოდა სამცხეში (ოძრხე) და შემდეგ ბეკარის უღელტეხილით გადადიოდა ეგრისში, ვარდციხეში. აქედან რიონის მარჯვ. ნაპირით და ნოქალაქევის (არქეოპოლისი) გავლით აღწევდა სებასტოპოლისს. ეს უკანასკნელი თავის მხრივ საგანგებო მაგისტრალით, რ-იც შავი ზღვის აღმ. ნაპირს შემოუყვებოდა, ტრაპეზუნტთან და მისი მეშვეობით ბიზანტიის აღმ. პროვინციებთან იყო დაკავშირებული. გემოხსენებული სავაჭრო-სატრანზიტო მაგისტრალებით აღმ-იდან ბიზანტიას შემოჰქონდა აბრეშუმი, ნელსაცხებელი, სპილოს ძვალი, თვალ-მარგალიტი, ოქრო და სხვ., გაჰქონდა მინის ნაწარმი, ღვინო, საფეიქრო ნაწარმი, ძონეული და სხვ.

VII ს. 40-50-იან წლებში, როდესაც არაბთაგან დამარცხებული ირანის მაგივრად აღმოსავლეთში ბიზანტიას არაბთა სახალიფო დაუპირისპირდა, განუწყვეტელი ბრძოლების შედეგად სავაჭრო-ეკონ. ურთიერთობა ამ ორ სახელმწიფოს შორის კარგა ხნით შეუძლებელი შეიქნა. ამან პირდაპირი გავლენა მოახდინა ამიერკავკ. სატრანზიტო ვაჭრობაზე. ამიერკავკ. ვაჭრობის აღორძინება არაბ. სამყაროსთან VIII ს. II ნახევრიდან დაიწყო და განვითარების უმაღლეს წერტილს X ს. შუა წლებში მიაღწია. პარალელურად გაიზარდა ამიერკავკასიის სატრანზიტო მნიშვნელობაც, მაგრამ სრულიად სხვა მიმართულებით; ბიზანტიასთან ვაჭრობის შეწყვეტის საკომპენსაციოდ სახალიფო ცხოველ სავაჭრო ურთიერთობას ამყარებს ჩრდ. კავკასიასთან, ვოლგისა და დონის აუზის ქვეყნებთან: კვლავ აყვავდა საერთაშ. ვაჭრობა აღმოსავლეთსა და დასავლეთს შორის. ახლა სომხ. ქ-ებზე უფრო დიდი მნიშვნელობა ჩრდ. ამიერკავკასიის ქ-ებმა მოიპოვეს, კერძოდ, თბილისმა, განჯამ, დარუბანდმა და ბარდავმა (ალბანეთის იმდროინდელი დედაქალაქი).

აღმოსავლური აბრეშუმის, საფეიქრო ნაწარმის, ხალიჩების და ნელსაცხებლების სანაცვლოდ ჩრდ-იდან შემოჰქონდათ სხვადასხვაგვარი ძვირფასი ბეწვეული, ქარვა; მოჰყავდათ ტყვები და სხვ. არაბ. ვერცხლის მონეტების განძები, რ-ებშიც საკმაო რაოდენობით არის ამიერკავკასიის ბარაფხანებში მოჭრილი ცალებიც, გვხვდება აღმ. ევროპის მთელ ტერიტორიაზე თეთრ ზღვამდე, ფინეთში, სკანდინავიაში, ჩრდ. გერმანიაში, ინგლისში და ისლანდიაშიც კი. XI ს. დასაწყისში სახალიფოს ვაჭრობა ჩრდილოეთთან მკვეთრად დაეცა. ამავე დროს IX ს. II ნახევრიდან ისევ გაცხოველდა სავაჭრო-ეკონ. ურთიერთობა ბიზანტიასთან. ამ ვაჭრობაში ამიერკავკასია ისევ სატრანზიტო ტერიტორიას წარმოადგენდა. სავაჭრო მაგისტრალებზე წარმოიქმნა ახ. ქ-ები: ანისი, ყარსი, არცნი – სომხეთში; არტანუჯი – ტაო-კლარჯეთის ქართ. სამეფოში. ამ დროს (X ს.) არაბ. სამყაროსა

და ბიზანტიას შორის უმნიშვნელოვანესი სატრანზიტო-სავაჭრო ცენტრი იყო ტრაპიზონი. XI ს. I ნახევრიდან 70-80-იან წლებამდე ბიზანტი. ოქროს მონეტების განძები მთელ ამიერკავკასიას ფარავს კასპიის ზღვამდე. XI ს. II ნახევარში თურქ-სელჩუკების შემოსევამ დროებით შეაჩერა ამ ურთიერთობის განვითარება. XII ს. 20-იან წლებში დავით აღმაშენებლის ენერგიული მცდელობის შედეგად თითქმის მთელი ამიერკავკასია გაერთიანდა. XII ს-ში და XIII ს. I მეოთხედში საქართველო წარმოადგენდა ერთ-ერთ უძლოერეს სახელმწიფოს ახლო აღმოსავლეთში, რ-ის ფარგლებში გაერთიანებული იყო ჩრდ. სომხეთი მდ. არაქსამდე და დას. აზერბაიჯანი (შირვანი). ეს იყო უაღესად ხელსაყრელი ხანა საერთაშ. სატრანზიტო ვაჭრობისათვის. საქარავნო ვაჭრობა განვითარებული იყო ირანსა და ამიერკავკასიის ქ-ებს თბილისს, დმანისსა და განძას შორის. დმანისიდან, ყარსიდან და ბარდავიდან ირანში გაჰქონდათ აბრეშუმი, საქართველოში შემოჰქონდათ ალექსანდრიული მატყელი, ბიზანტი., ირან. და ჩინ. ჭურჭელი. საქართვ. მთელ ტერიტორიაზე გავრცელებულია XI-XIII სს. ბიზანტი. ოქროს, ტრაპიზონის ვერცხლის და სხვადასხვა მუსლ. ქვეყნების სპილენძისა და ვერცხლის მონეტები.

ამგვარი გაცხოველებული სავაჭრო-ეკონ. ურთიერთობა ინერციით კარგა ხანს გრძელდება XIII ს-შიც, მიუხედავად მონღოლთა შემოსევისა, მაგრამ XIII ს. ბოლოდან და XIV ს-ში ჯერ მონღოლთა და შემდეგ თემურლენგის ურდოების დამანგრეველი თარეშის შედეგად ქვეყნის ეკონომიკა მოიშალა, ქ-ები დაკნინდა და მოსახლეობისაგან დაცარიელდა. დასავლეთისა და აღმოსავლეთის შემაერთებელმა სავაჭრო მაგისტრალებმა შექმნილი პოლიტიკ. ვითარების გამო სამხრ-კენ გადაინაცვლა. XIV ს-ში ოსმ. სახელმწიფოს წარმოქმნამ, განსაკუთრებით კი 1453 ოსმალთა მიერ კონსტანტინოპოლის აღებამ ამიერკავკასია დიდი ხნით მოსწყვიტა დასავლეთს, თვით საქართველო ცალკეულ სამეფო-სამთავროებად დანაწილდა. შემდგომშიც ახლო აღმოსავლეთში პოლიტიკ. მოვლენები არაკეთილსასურველად წარიმართა და თუმცა გვიან საუკუნეებში ხელსაყრელი პოლიტიკ. მდგომარეობის პერიოდებში ამიერკავკასია ალექსოს ნავსადგურით ხმელთაშუა ზღვიდან, აგრეთვე აღმ. აზერბაიჯანზე გამავალი ირან-რუს. სავაჭრო მაგისტრალით უკავშირდებოდა ევროპას, მაინც მისი ოდინდელი მნიშვნელობა საერთაშ. ვაჭრობაში დასავლეთსა და აღმოსავლეთს შორის დაეცა (იხ. აგრეთვე აბრეშუმის დიდი გზა).

ლიტ.: ლ ო მ ო უ რ ი ნ., ძველი საქართველოს სავაჭრო გზების საკითხისათვის, «ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინ-ტის შრომები», 1958, ტ. 4, ნაკვ. 1; ლ ო რ თ ქ ი ფ ა ნ ი ძ ე ო., ანტიკურ ხანაში ინდოეთიდან შავი ზღვისაკენ მიმავალი სატრანზიტო-სავაჭრო გზის შესახებ, «საქ. სსრ მეცნ. აკადემიის მოამბე», 1957, ტ. 19, № 3; მ უ ს ხ ე ლ ი შ ვ ი ლ ი დ., ფეოდალური ხანის საქართველოს და ამიერკავკასიის მნიშვნელობა საერთაშორისო ვაჭრობაში, «ცისკარი», 1970, № 11; Б а р т о л ь д В. В., Место прикаспийских областей в истории мусульманского мира, Соч., т. 2, ч. 1, М., 1963; Г о з а л и ш в и л и Г. К., О древнем торговом пути в Закавказье, «ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინ-ტის შრომები». 1956 ტ. 2; Е р е м я н С. Т., Торговые пути Закавказья в эпоху Сасанидов по Tabula Peutingeriana, «Вестник древней истории», 1939, № 1;

М а н а н д я н Я. А., О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времён, Ер., 1954; Я м п о л ь с к и й З. И., К изучению древнего пути из Каспийского моря по реке Куре через Грузию к Чёрному морю, «ივ. ჯავახიშვილის სახ. ისტორიის ინ-ტის შრომები», 1956, ტ. 2.

ო. ლორთქიფანიძე

დ. მუსხელიშვილი
