



ეჟილ ავდალიანი

საქართველო და აბრეშუმის  
საზღვრო ვიწები  
(XV-XVIII სს.)

წიგნი მესამე



ემილ ავდალიანი

საქართველო და აზრეუმი  
სავეჭრო გზები  
(XV-XVIII სს.)

წიგნი მესამე

თბილისი 2024

ნაშრომში განხილულია XV-XVIII საუკუნეებში ახლო აღმოსავლეთსა და კავკასიაში გამავალი სავაჭრო გზები. დეტალურადაა მოცემული ოსმალეთის, სეფიანთა ირანის და რუსეთის სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესები საქართველოსა და, ზოგადად, კავკასიასთან მიმართებაში.

ნიგნში მიმოხილულია საქართველოში და მის გარშემო ტერიტორიებზე XV-XVIII საუკუნეების სავაჭრო გზებზე არსებული ქართული და უცხოური ისტორიოგრაფია. გამოყენებულია ქართული, რუსული, სპარსული, არაბული და ევროპული წყაროები. ზოგ შემთხვევაში გამოთქმულია მოსაზრებები ისტორიოგრაფიაში დამკვიდრებული იდეების გადასაფასებლად.

ნიგნი განკუთვნილია როგორც საქართველოს და ახლო აღმოსავლეთის ისტორიის მკვლევრებისთვის, ასევე, ზოგადად, ისტორიით დაინტერესებული მკითხველისთვის.



საგრანტო პროექტი განხორციელდა შოთა რუსთაველის საქართველოს ეროვნული სამეცნიერო ფონდის მხარდაჭერით [YS-22-1975] / This work was supported by Shota Rustaveli National Science Foundation of Georgia (SRNSFG) [YS-22-1975]

რეცენზენტი – ნათია ფიფია

სტილისტ-რედაქტორი – ციციწო ბუღეაძანი

© ემილ ავდალიანი

ISBN 978-9941-8-7370-6

ავტორი მადლობას უხდის კოლეგებს  
ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო  
უნივერსიტეტიდან წიგნზე მუშაობისას გაზიარებული  
რჩევებისთვის და ლიტერატურით მომარაგებისთვის.  
ასევე, ავტორი მადლიერებას გამოხატავს გელა  
ჩარკვიანისადმი ნაშრომის გამოცემის პროცესში  
განეული დახმარებისთვის.

## CONTENTS

INTRODUCTION.....	7
MAJOR GEOPOLITICAL SHIFTS IN THE MIDDLE EAST IN 15 <sup>TH</sup> CENTURY.....	20
GEORGIA AND COMMERCIAL CONTACTS BETWEEN THE OTTOMAN EMPIRE AND SAFAVID IRAN IN 16 <sup>TH</sup> -17 <sup>TH</sup> CENTURIES .....	33
GEORGIAN MERCHANTS AND FOREIGN TRADE OF GEORGIAN KINGDOMS IN 15 <sup>TH</sup> -18 <sup>TH</sup> CENTURIES.....	60
SILK ROADS AND RUSSIA’S INTEREST IN THE CAUCASUS .....	98
GEORGIA AND SILK ROADS IN 18 <sup>TH</sup> CENTURY .....	124
CONCLUSION .....	135
GEORGIA AND SILK ROADS IN 15 <sup>TH</sup> -18 <sup>TH</sup> CENTURIES BOOK III. (SUMMARY) .....	142
BIBLIOGRAPHY .....	151

## სარჩევი

შესავალი.....	7
დიდი გეოპოლიტიკური ძვრებიასლო აღმოსავლეთში (XV ს.).....	20
საქართველო და სპარსეთ-ოსმალეთის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები XVI-XVII საუკუნეებში.....	33
ქართული სამეფოების საგარეო ვაჭრობა და ქართველი ვაჭრები XV-XVIII საუკუნეებში.....	60
აზრეშუმის სავაჭრო გზები და რუსეთის დაინტერესება კავკასიით.....	98
საქართველო და სავაჭრო გზები XVIII საუკუნეში.....	124
დასკვნა.....	135
GEORGIA AND SILK ROADS IN 15 <sup>TH</sup> -18 <sup>TH</sup> CENTURIES .....	142
გამოყენებული ლიტერატურა.....	151



## შესავალი

წინამდებარე ნაშრომი 2019<sup>1</sup> და 2022<sup>2</sup> წლებში საქართველოსა და აბრეშუმის სავაჭრო გზების ისტორიაზე გამოქვეყნებული ორი წიგნის გაგრძელებაა. მესამე ნაწილში მოთხრობილია XV-XVIII საუკუნეებში საქართველოზე და მის მეზობლად გამავალ სავაჭრო გზებზე. მსგავსად პირველი ორი წიგნისა, აღნიშნული ისტორიული პერიოდის საქართველოს სავაჭრო გზებზე საუბრისას შეუძლებელია ამ საკითხის ევრაზიაში განვითარებული მოვლენებისგან იზოლირება. ზუსტად ამიტომ, მომდევნო თავებში მიმოხილულია სეფიანთა ირანის, ოსმალეთის და რუსეთის სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესები და ასევე ის, თუ როგორ იკვეთებოდნენ ისინი უშუალოდ კავკასიაში.

XV-XVIII საუკუნეები საქართველოს ისტორიაში ტრადიციულად ქვეყნის დაქვეითების და საბოლოო დანაწევრების პერიოდად არის დახასიათებული. რთულია, ამ აზრს არ დავეთანხმოთ, რადგან ამ პერიოდის პოლიტიკური ისტორია სავსეა უცხო ძალების შემოსევებით, ქართული ტერიტორიების ანექსიით, მოსახლეობის ძალადობრივი გადასახლება-ბითა და გატაცებებით. ამის ერთ-ერთ მაგალითს წარმოადგენს 1440 წელს, თბილისზე თავრიზის მფლობელის, ჯეჰან შაჰის ლაშქრობა, როდესაც მან ქალაქის გარშემო არსებული სოფლები გაანადგურა. ამას მოყვა თბილისზე უზუნ ჰასანის

<sup>1</sup> ე. ავდალიანი. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (VI-XIII სს.)*. თბილისი. 2019.

<sup>2</sup> ე. ავდალიანი. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (XIII-XIV სს.)*. თბილისი. 2022.



1447 წლის ლაშქრობაც. ნაწილობრივ ამის და რთული ეკონომიკური ვითარების შედეგი უნდა ყოფილიყო თბილისის ის აღწერა, რომელიც იოსაფატ ბარბარომ და ამბროჯიო კონტარინიმ დაგვიტოვეს. 1470-იან წლებში, თბილისში მოგზაურობისას, იტალიელ ელჩებს ქალაქი მოსახლეობისგან დაცლილი დახვდათ<sup>1</sup>. ვითარება არც ერთი საუკუნის შემდეგ შეცვლილა, როდესაც ჯერ ლალა მუსტაფა ფაშას, შემდეგში კი სინან ფაშას მეთაურობით ოსმალებმა თბილისი დაიკავეს<sup>2</sup>. აღნიშნულ ისტორიულ პერიოდში საქართველოში, ზოგადად, დაეცა საქალაქო ცხოვრების დონე, რამაც რამდენიმე ქალაქის გაქრობა გამოიწვია<sup>3</sup>. მსხვილი სავაჭრო გზები, რომლებიც საქართველოს ისედაც ჩამოსცილდნენ<sup>4</sup> მონღოლურ-თემურიანულ პერიოდში, XV-XVI საუკუნეებში კიდევ უფრო განსხვავებული მიმართულებით ჩამოყალიბდნენ.

მეტიც, დაქვეითებული საქალაქო ცხოვრების ფონზე შეიცვალა და ხშირ შემთხვევაში, მოიშალა საქართველოს შიდა სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები. ოსმალებისა და სეფიანთა ირანის ჩამოყალიბებით და მათ მიერ საქართველოს ორ, დასავლეთისა და აღმოსავლეთის გავლენის სფეროებად გადანაწილებით მოხდა მოსალოდნელი რამ – დასა-

---

<sup>1</sup> *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini. Translated from the Italian by William Thomas, Clerk of the Council to Edward, and by S. A. Roy, Esq. and edited, with introduction, by Lord Stanley of Alderley.* London. 2010, გვ. 90, 138; *თბილისის ისტორია*. ტ. I. თბილისი. 1990, გვ. 201.

<sup>2</sup> G-T. Minadoi. *The War between the Turks and the Persians: Conflict and Religion in the Safavid and Ottoman Worlds.* Translated by A. Hartwell. I.B. Tauris. 2019, გვ. 115; რ. შარუმაშვილი. *ამიერკავკასიის ქვეყნების მდგომარეობა ოსმალთა ბატონობის დროს (1578-1603 წწ.)*. ისტორიის მეცნიერებათა კანდიდატის სამეცნიერო ხარისხის მოსაპოვებლად წარდგენილი დისერტაცია. თბილისი. 2005, გვ. 24-51.

<sup>3</sup> შ. მესხია. *საისტორიო ძიებანი*. ტომი II. თბილისი. 1983, გვ. 135-136.

<sup>4</sup> ე. ავდალიანი. *საქართველო და აზრეშუმის სავაჭრო გზები (XIII-XIV სს.)*, გვ. 38-51, 122-133.

ვლეთის ნაწილი ეკონომიკურად მიება ოსმალეთის იმპერიას, ხოლო აღმოსავლეთი კი სპარსეთს.

ეს არ ნიშნავს იმას, რომ სავაჭრო კონტაქტები საქართველოს ორ ნაწილს შორის არ არსებობდა, ან, რომ, მაგალითისთვის, სპარსული საქონელი დასავლეთ საქართველომდე, ხოლო ოსმალური თბილისამდე არ აღწევდა. არსებულ ისტორიულ წყაროებში მრავალი მაგალითი მოგვეპოვება, რომელიც ზუსტად ამ კონტაქტებზე მიუთითებს. თუმცა ზოგადი ტენდენცია მაინც საქართველოს ორი ნაწილის ეკონომიკურ სეგრეგაციას გულისხმობდა. თანამედროვე ტერმინოლოგია რომ გამოვიყენოთ, ასეთ „გეო-ეკონომიკურ“ ვითარებას მხოლოდ ნეგატიური გავლენის მოხდენა შეეძლო საქართველოზე.

სპარსეთისა და ოსმალეთის იმპერიისთვის საქართველო ეკონომიკურ ეპიცენტრს არ წარმოადგენდა. ეს ხაზგასმით შეიძლება ითქვას დასავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზე. ალბათ, ფრანგი მოგზაური ჟან შარდენი, რომელიც ირანში მოსახვედრად საქართველოს ტერიტორიას გადიოდა, ნაწილობრივ ამას გულისხმობდა, როდესაც აღნიშნა, რომ ოსმალებმა დასავლეთ საქართველოს დაპყრობაზე უარი თქვეს და მხოლოდ მონების შესყიდვით კმაყოფილდებოდნენ<sup>1</sup>. აქ საინტერესო პარალელის გავლება შეიძლება ტურნეფორის ცნობასთან, სადაც ის აღნიშნავს, რომ „სპარსეთის ხელმწიფეს საქართველოში ბევრად მეტი ეხარჯება, ვიდრე აქედან შემოსდის“. მთავარი მიზეზი, თუ რატომ ცდილობს შაჰი ქართველებთან დამეგობრებას, ისევ და ისევ ოსმალები არიან: „ქართველები რომ აჯანყდნენ, ვიდრე ამ ამბავს სპარსეთის

---

<sup>1</sup> ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში (ცნობები საქართველოს შესახებ). ფრანგულიდან თარგმნა, გამოკვლევა და კომენტარები დაურთო მზია მგალობლიშვილმა. თბილისი. 1975, გვ. 204.

კარზე შეიტყობენ, ისინი მოასწრებენ დაუკავშირდნენ არა მარტო თურქებს, არამედ თათრებსა და ქურთებსაც კი<sup>1</sup>.

XV საუკუნეში და XVI-ის პირველ ათწლეულებში საქართველო ერთგვარ სავაჭრო-ეკონომიკურ იზოლაციაში აღმოჩნდა. საქართველოზე ჩრდილოეთისკენ გამავალი სავაჭრო გზები არ იყო მსხვილი მასშტაბისა, ხოლო შავი ზღვის სანაპირო პრაქტიკულად ოსმალების გავლენას ექვემდებარებოდა. სამხრეთით გამავალი გზები კი ხშირად, ან იკეტებოდა ირან-ოსმალეთის ომების დროს, ან საქართველოს საზღვრებიდან მოშორებით მდებარეობდა. ერთადერთი მნიშვნელოვანი გზა მაინც კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე გადიოდა, რომელიც ასევე არ ექვემდებარებოდა ქართველი მეფეების გავლენას.

სამეზობლოში ცვალებად მდგომარეობას ემატება მკვეთრად შეცვლილი გლობალური კონტექსტი. პირველია, XV-XVI საუკუნეების მიჯნიდან დასავლეთ ევროპის სამხედრო-ეკონომიკური ექსპანსია. ახალი საზღვაო გზების გამოყენებამ ახალი მიწების აღმოჩენას შეუწყო ხელი. თუმცა ევროპის გაფართოება მხოლოდ ზღვით არ ხდებოდა. იდენტურ პროცესად შეიძლება მივიჩნიოთ ევრაზიის ჩრდილოეთით მოსკოვის სამთავროს (შემდგომში რუსეთის) სახმელეთო ექსპანსია ციმბირში. ხოლო მეორეა, XVI საუკუნეში ისლამური სამყაროს მოძლიერება და გაფართოება. ოსმალეთი, სეფიანთა ირანი და მოგოლთა იმპერია ინდოსტანის ნახევარკუნძულის ჩრდილოეთ და ცენტრალურ ნაწილებში, მეტად ძლიერ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ ერთეულებად ჩამოყალიბდნენ<sup>2</sup>. ევრაზიის და მსოფლიო რუკის ასეთ ცვლილებას, შედარე-

<sup>1</sup> ჟ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*. ფრანგულიდან თარგმნა, შესავალი და კომენტარები დაურთო მზია მგალობლიშვილმა. თბილისი. 1988, გვ. 68.

<sup>2</sup> S. F. Dale. *The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids, and Mughals*. Cambridge University Press. 2010, გვ. 48-76.

ბით ხანმოკლე ისტორიულ პერიოდში, დიდი ცვლილებები მოყვა სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებში. ამერიიდან ევრაზიის შუაგული, ცენტრალური აზია, აღარ წარმოადგენდა ისტორიის მამოძრავებელ სივრცეს. თურქ-სელჩუკების, განსაკუთრებით კი მონღოლთა ლაშქრობებიდან მოყოლებული, თემურ-ლენგის ეპოქით დასრულებული, მომთაბარეებს მნიშვნელოვანი როლი შეუსრულებიათ ევრაზიის როგორც პოლიტიკურ, ასევე სავაჭრო-ეკონომიკურ სფეროებში. მეტიც, მომთაბარეებს ამ საუკუნეებში მსოფლიო იმპერიის აგება სურდათ ცენტრით სტეპებში. თემურ-ლენგის გარდაცვალებით კი ასეთი მცდელობები დასრულდა და ასპარეზზე გამოვიდნენ, ძირითადად, ევრაზიის პერიფერიებში არსებული ძლიერი სახელმწიფოები. ამრიგად, XV საუკუნიდან იწყება ახალი ეპოქა. წინა საუკუნეებში ნომადების მიერ შექმნილმა იმპერიებმა საბოლოო მარცხი განიცადეს. სახელმწიფო მართვის და იმპერიის აშენების ჩინგიზიდური იდეები ჩანაცვლდა ოსმალური, სეფიანთა, მოგოლთა იმპერიების და მოსკოვის სამთავროს მიერ ევრაზიის სივრცის გადანაწილების განსხვავებული კონცეფციებით.

აღნიშნული ფუნდამენტური ცვლილებები შეეხო სავაჭრო გზების ფუნქციონირებასაც. ევრაზიის სხვადასხვა კუთხეში ერთდროულად ჩამოყალიბებული რამდენიმე იმპერიული ცენტრი, ერთგვარად, კონტინენტის უკიდურეს დანაწევრებასაც მოასწავებდა. ეს ნიშნავდა იმას, რომ მონღოლთა და შემდეგ უკვე თემურ-ლენგის დროს პან-ევრაზიული სავაჭრო გზების დაარსების მცდელობებმა სახე იცვალა და გეოგრაფიულად შეზღუდული მასშტაბები შეიძინა. ექსკლუზიური კონტროლის დამყარება ევრაზიულ სავაჭრო გზებზე ერთი წერტილიდან მეორემდე, იშვიათი გამონაკლისების გარდა, უკვე შეუძლებელი გახდა.

ამას უნდა დაემატოს, XVI-XVII საუკუნეებში გლობალიზაციის ახალი ტალღა, რომელიც ხელს უწყობდა ახალი იმპერიების მეტად გაძლიერებას: ინფორმაციის (და, შესაბამისად, ტექნოლოგიების) მიმოცვლის დონე და ეკონომიკური სარგებლის ეფექტიანად გამოყენება, შედარებით ძლიერი ბიუროკრატიული აპარატის მეშვეობით, ამყარებდა ნომადებსა და სახმელეთო იმპერიებს შორის არსებულ დისბალანსს. სხვა სიტყვებით, სავაჭრო-ეკონომიკურ საკითხებში, სადაც ნომადებს ხშირად უპირატესობა ჰქონდათ, აღნიშნული პერიოდიდან ძალთა ბალანსი (საუკუნეების განმავლობაში ნომადების ხელში არსებული აბრეშუმის სავაჭრო გზები) ახლად შექმნილი იმპერიებისკენ გადაიხარა.<sup>1</sup>

კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი სპარსეთ-ოსმალეთის ომები იყო, რომელიც მესოპოტამიიდან სამხრეთ კავკასიამდე გამავალ საზღვარზე მიმდინარეობდა. ეს ის გეოგრაფიული არეალია, სადაც ძირითადი სავაჭრო გზები გადიოდა და XVI-XVIII საუკუნეებში ყველაზე ღირებული საქსპორტო პროდუქტი, აბრეშუმი, იწარმოებოდა. ის ლაშქრობები, რომლებიც შაჰ-თამაზმა და შემდეგში შაჰ-აბასმა აწარმოეს სამხრეთ კავკასიაში, კერძოდ კი, საქართველოს წინააღმდეგ, წმინდა პოლიტიკურ მიზეზებთან ერთად, სავაჭრო-ეკონომიკური ბერკეტების ხელში ჩაგდებასაც ისახავდა მიზნად. სეფიანებს, როგორც საქართველოზე გამავალი გზების გაკონტროლების, ასევე აქ აბრეშუმის წარმოების სრულად ხელში ჩაგდების, ან ამ ინდუსტრიის განადგურების სურვილი ამოძრავებდათ, რადგან ის ეწინააღმდეგებოდა საკუთრივ სპარსეთის მეაბრეშუმეობას.

---

<sup>1</sup> Th. T. Allsen. "Eurasia after the Mongols". *The Cambridge World History*. Vol. VI. *The Construction of a Global World, 1400–1800 ce*. Part 1: Foundations. Edited by J. H. Bentley, S. Subrahmanyam, M. E. Wiesner-Hanks. Cambridge University Press. 2015, გვ. 177-178.

XVI საუკუნეში საქართველოსა და მის გარშემო მდებარე ტერიტორიების დაქვეითება განსაკუთრებით შესამჩნევი ხდება სპარსეთ-ოსმალური ომების ფონზე. ისეთი ქალაქები, როგორებიცაა თბილისი და შემახა კარგავენ სავაჭრო მნიშვნელობას. ისეთები კი, რომლებმაც შეინარჩუნეს თავისი როლი ომიანობის პირველ ეტაპზე, XVII საუკუნეში მაინც ვერ გადაურჩნენ განადგურებას. ამის კარგ მაგალითს წარმოადგენს ქალაქი ჯულფა, ან შაჰ-აბასის ლაშქრობების შედეგად დაქვეითებული კახეთის რამდენიმე ქალაქი.

XV-XVIII საუკუნეები ბევრად განსხვავდება საქართველოს ისტორიის წინა პერიოდებისგან. ამის ერთ-ერთი საფუძველია წყაროების სიუხვე. უცხოელი მოგზაურების მიერ დატოვებული მონათხრობები ფასდაუდებელ დეტალებს გვანვდიან არა მარტო საქართველოს, არამედ ოსმალეთის და სპარსეთის სავაჭრო გზებსა და პროდუქციაზე, რომელიც ახლო აღმოსავლეთში იყო მიმოქცევაში<sup>1</sup>.

ეს პერიოდი (XV საუკუნის გამოკლებით) ასევე ნაკლებად ქაოსური იყო, ვიდრე წინა ეპოქები. მიუხედავად სამხრეთ კავკასიაში მრავალი შემოსევისა და ხანგრძლივი ომიანობისა, სპარსულ-ოსმალური დაპირისპირება, რეგიონში, მაინც, ერთგვარ სტაბილურ გეოპოლიტიკურ წინააღმდეგობის ფაზას წარმოადგენდა. გავლენების სფეროები სამხრეთ კავკასიაში გადანაწილებული იყო და ვაჭრობა ორ იმპერიას შორის, ხანმოკლე გამონაკლისების გარდა, შეუჩერებლად მიმდინარეობდა<sup>2</sup>. სეფიანები და ოსმალები სამხრეთ კავკასიაში

<sup>1</sup> R. Matthee. "The Safavids under Western Eyes: Seventeenth-Century European Travelers to Iran". *Journal of Early Modern History*. 13. 2009, გვ. 152.

<sup>2</sup> თუმცა ოსმალები ხშირად სხვადასხვა სახის შეზღუდვებს აწესებდნენ. ასე, მაგალითად, 1555 წლის ამასიის ზავის დადების შემდეგ, თურქები კრძალავდნენ სამხედრო მასალის, ვერცხლის და ცხენების გატანას სეფიანთა ირანში. ასე მკაცრად კონტროლდებოდა ისლამის წმინდა ადგილებამდე მიმავალი ქარავნების გადაადგილებაც, ხოლო რიგითი მოსახლეობისთვის საზღვრის გადაკვეთა კი უმეტესწილად იკრძალებოდა

ერთგვარი „რეგიონალიზმის“ პრინციპითაც ხელმძღვანელობდნენ. რამდენიმე მცირე მცდელობის გარდა, როდესაც XVI საუკუნეში სპარსეთი და რუსეთი დაახლოებას ცდილობდნენ ოსმალეთის წინააღმდეგ ბრძოლისთვის. ოსმალები და სეფიანები, ძირითადად, ცდილობდნენ სამხრეთ კავკასიაში არარეგიონული ძალების გამოჩენა დაებლოკათ. ამ შემთხვევაში, ასეთ ძალას მოსკოვი წარმოადგენდა თავისი მზარდი ეკონომიკური და პოლიტიკური გავლენით. არც ოსმალეთს და არც სპარსეთს რუსების გამოჩენა არ აწყობდათ, რადგან ეს სამხრეთ კავკასიის ორ ნაწილად დანაწევრების გადახედვის საჭიროებას დააყენებდა.

ოსმალეთსა და სპარსეთს სურდათ საქართველოს სრულად დაქვემდებარება. თუმცა, როდესაც ნათელი გახდა, რომ ამის მიღწევა ერთი ძალისთვის შეუძლებელი იყო, ორივე იმპერიისთვის მნიშვნელოვანი გახდა, საქართველოს ტერიტორია არ გამხდარიყო სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობის ეპიცენტრი და კონკურენცია არ გაენია იმპერიების საკვანძო მწარმოებელი ინდუსტრიებისთვის. შაჰ-აბასის საქართველოზე ლაშქრობების მიზეზებზე საუბრისას, ქართული და უცხოური ისტორიოგრაფია, ძირითადად, ყურადღებას პოლიტიკურ მხარეებზე ამახვილებს<sup>1</sup>. ის უცხოური ნაშრომები, რომლებიც შაჰ-აბასის

---

არეულობის თავიდან აცილების მიზნით. E. Boyar. "Ottoman Expansion in the East". *The Cambridge History of Turkey. The Ottoman Empire as a World Power, 1453-1603*. Vol. 2. Edited by Suraiya N. Faroqhi, K. Fleet. Cambridge University Press. 2013, გვ. 129.

<sup>1</sup> მუსტაფა ნაიმა. *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*. თურქული ტექსტი ქართული თარგმანით, გამოკვლევითა და შენიშვნებით გამოსაცემად მოამზადა ნოდარ შენგელიამ. თბილისი. 1979, გვ. 40-41; მ. ფათემი. *სპარსული მასალები XVI-XVII საუკუნეების ქართველ მოღვაწეთა შესახებ*. თბილისი. 1982, გვ. 28-29; K. Farrokh. "The Military Campaigns of Shah Abbas I in Azerbaijan and the Caucasus (1603-1618)". *Studies on Iran and The Caucasus*. Edited by U. Bläsing, V. Arakelova, M. Weinreich with the assistance of Kh. Gevorgian. Brill. 2015, გვ. 75-96; H. Maeda. "The Forced Migrations and Reorganisation of the Regional Order in the Caucasus by Safavid Iran: Preconditions and Developments Described by Fazli Khuzani". *Reconstruction and*

ლაშქრობებს ეკონომიკური კუთხით განიხილავენ, საქართველოს მცირე ყურადღებას აქცევენ. არადა, არანაკლებ მნიშვნელოვანი მოტივატორი ზუსტად სავაჭრო-ეკონომიკური ხასიათის იყო, კერძოდ, მიზანი ქართული მეაბრეშუმეობის განადგურება, ან მისი სრულად დამორჩილება იყო.

ქართულ ისტორიოგრაფიაში გავრცელებულია მოსაზრება, რომ XV-XVIII საუკუნეები ქვეყნის დასუსტების პერიოდია. ერთი შეხედვით, რთულია ამ მოსაზრებას არ დავეთანხმოთ. საქართველოს პოლიტიკური დაშლა ზუსტად ამ პერიოდს ემთხვევა. არანაკლებ მნიშვნელოვანი იყო ქართულ სამეფოებსა და რეგიონებს შორის ეკონომიკური დანაწევრება, რაც, როგორც ზემოთ ითქვა, გამძაფრდა საქართველოს სამხრეთით ოსმალეთისა და სეფიანთა ირანის ჩამოყალიბებით, მაგრამ, როგორც ამ წიგნის მომდევნო თავებში იქნება ნაჩვენები, XVI-XVIII საუკუნეების წარმოდგენა, როგორც საქართველოს უკიდურესი დაცემის ხანა, შესაძლოა, ნაწილობრივ გადახედვას საჭიროებდეს. ასეთი საკითხია სავაჭრო გზები და საქართველოს, ყოველ შემთხვევაში, მისი აღმოსავლეთი ნაწილის, ჩართულობა ახლო აღმოსავლეთის სავაჭრო-ეკონომიკურ პროცესებში. მართალია, შედარებით ხანმოკლე პერიოდით, მაგრამ ქართლი და განსაკუთრებით კახეთი მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა ახლო აღმოსავლეთში აბრეშუმით და სხვა ნივთებით ვაჭრობაში. იქნებოდა ეს ჯუღლფელი სომეხი გადაამყიდველების თუ საკუთრივ ქართველი ვაჭრების მეშვეობით, ქართული აბრეშუმი შესამჩნევ ადგილს იკავებდა ალექსანდრია და სხვა დიდი ქალაქების ბაზრებზე. მართლაც, საქართველოს მოქცევა სამ იმპერიას შორის, როგორც მრავალი პოლიტიკური დაბრკოლების, ასევე ქართველი ვაჭრებისთვის დიდი ეკონომიკური

---

*Interaction of Slavic Eurasia and Its Neighboring Worlds*. Edited by I. Osamu and U. Tomohiko. Slavic Research Centre. 2006, გვ. 237-271; H. Maeda. "Against all Odds. The Safavids and the Georgians". *The Safavid World*. Edited by R. Matthee. Routledge. 2022, გვ. 125-143.



შესაძლებლობების შემქმნელი იყო. საქართველოდან გასული ვაჭრები აღწევდნენ ინდოეთს, სპარსეთის ყურეს, ირანისა და რუსეთის მსხვილ ქალაქებს. ასევე შესამჩნევი აქტიურობა იყო ხმელთაშუა ზღვის მიმართულებით, სადაც ქართველი ვაჭრები ხშირად სტუმრობდნენ ალექსოს, კონსტანტინოპოლსა და იტალიურ ქალაქებს.

ამრიგად, XVI საუკუნიდან აღმოსავლეთ საქართველო მჭიდროდ იყო ჩაბმული საერთაშორისო სავაჭრო სისტემაში. ამის მიღწევა შესაძლებელი იყო, როგორც ქართველი მეფეების საგარეო პოლიტიკის გამჭრიახობით, ასევე გარკვეული პოლიტიკური გამართლებით. მაშინაც კი, როდესაც აღმოსავლეთ საქართველოს შაჰ-აბასის შემოსევები დაატყდა თავს და ადგილი ჰქონდა აზრეშუმის სავაჭრო გზებიდან ქართლისა და კახეთის მიზანმიმართულ გამოთიშვას, ამ ორი რეგიონის სრული დაქვეითება მაინც არ მომხდარა. რთულ XVII-XVIII საუკუნეებშიც კი მიმდინარეობდა აღმოსავლეთ საქართველოს აქტიური მონაწილეობა საერთაშორისო ვაჭრობაში. ქართველი ვაჭრები ხეირობდნენ ირანთან და ოსმალეთთან მჭიდრო პოლიტიკური და ეკონომიკური კავშირებით.

წინამდებარე ნაშრომი ასევე მიზნად ისახავს ქართული სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობა ფართო რეგიონულ ქრილში განიხილოს. სავაჭრო გზებზე არსებულ ისტორიოგრაფიაში დიდი ხნის განმავლობაში მიღებული იყო მოსაზრება, რომ XVI საუკუნეში და განსაკუთრებით კი XVII-ში აზიაში სახმელეთო-საქარავნო ვაჭრობამ კლება იწყო. ამის უმთავრეს მიზეზად ევროპელების მიერ საოკეანო სავაჭრო გზების განვითარება და აზიაში პოლიტიკური ვითარების დამძიმება მიიჩნეოდა<sup>1</sup>. ეს მოსაზრება, დიდწილად, მცდარია. მართა-

---

<sup>1</sup> M. Rossabi. "The "decline" of the central Asian caravan trade". *The Rise of Merchant Empires Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Edited by James D. Tracy. Cambridge University Press. 1990, გვ. 351-371.

ლია, საოკეანო მიმართულებით სავაჭრო ურთიერთობებმა მართლაც დიდი განვითარება პოვა, მაგრამ ეს მაინც უფრო XVIII საუკუნის მეორე ნახევარში მოხდა. მეტიც, სახმელეთო ვაჭრობა არსად გამქრალა და, როგორც ეს ნაჩვენებია იქნება მომდევნო თავებში, ქართველი (ასევე სომეხი, ინდოელი და სხვ.) ვაჭრების განსაკუთრებული აქტიურობა ზუსტად სახმელეთო ვაჭრობის მდგრადობაზე მიანიშნებს.

როდესაც XVI-XVII საუკუნეებში სავაჭრო-საქარავნო დინამიკაზე ვსაუბრობთ, მნიშვნელოვანია, გავითვალისწინოთ, რომ აღნიშნული პერიოდი ევრაზიაში, ხმელთაშუა ზღვიდან ჩინეთამდე, მოსკოვიდან მოგოლთა იმპერიამდე პოლიტიკური ფრაგმენტაციით ხასიათდებოდა. არაბების, მონღოლების, ან თემურ-ლენგის პერიოდებისგან განსხვავებით, არცერთ პოლიტიკურ ძალას არ გააჩნდა საკმარისი ძალა მთლიანი სავაჭრო-საქარავნო დერეფანი გაეკონტროლებინა. ტრადიციული „აბრეშუმის სავაჭრო გზა“ დანაწევრებული იყო რამდენიმე ერთმანეთთან მოქიშპე ძლიერ სახელმწიფოს შორის. გრძელვადიან პერსპექტივაში ამას არ შეიძლება საოკეანო მიმართულებაზე გადართვა არ გამოენვია, მაგრამ ეს მხოლოდ XVIII საუკუნეში მოხდა და არა მანამდე. სეფიანების მრავალი მცდელობის მიუხედავად, ძირითადი სავაჭრო მიმართულება მაინც ოსმალეთის პორტები იყო, სადამდეც ქარავნები ხმელეთით აღწევდნენ. თუმცა XVIII საუკუნეშიც კი სახმელეთო სავაჭრო-საქარავნო ურთიერთობები არსად გამქრალა. ფრანგი მოგზაური ტურნეფორი კარგად აღგვინერს XVII-XVIII საუკუნეების მიჯნაზე ოსმალეთ-სპარსეთის საზღვრისპირა რეგიონებში ერთი იმპერიიდან მეორეში გადასულ მსხვილ სავაჭრო ქარავნებს.

ამრიგად, XV-XVIII საუკუნეებში საქართველოს სავაჭრო ურთიერთობებზე საუბრისას რამდენიმე პერიოდის გამოყოფა შეიძლება: 1. XV საუკუნე, როდესაც თემურ-ლენგის იმპე-

რიის დაშლის შედეგად, ახლო აღმოსავლეთში სავაჭრო გზების დანაწევრება მიმდინარეობდა, რაც ხმელთაშუა ზღვიდან ცენტრალურ აზიამდე/ჩინეთამდე არსებულ გზებს ნაკლებად უსაფრთხოს ხდიდა; 2. მთელი XVI და XVII საუკუნის პირველი ათწლეულები, როდესაც სეფიანები, ოსმალები და მოგოლთა იმპერია, ხოლო ჩრდილოეთით კი მოსკოვის სამთავრო ბრძოლას იწყებენ ევრაზიაში სავაჭრო გზების გასაკონტროლებლად. ამას მოჰყვა ომები და ახლო აღმოსავლეთში სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით მეტად ქაოსური პერიოდი<sup>1</sup>; 3. შედარებით სტაბილური XVII საუკუნე (პირველი მეოთხედის გამოკლებით, როდესაც შაჰ-აბასის მიერ წამოწყებული გამათავისუფლებელი ომი მიმდინარეობდა), როდესაც დიდი ევრაზიული ძალები მეტ-ნაკლებად პატივს სცემდნენ არსებულ ძალთა ბალანსს, რაც, თავის მხრივ, სახმელეთო ვაჭრობის განვითარებას უწყობდა ხელს. არცერთ ზემოთ მოყვანილ პერიოდში ახლო აღმოსავლეთსა და კავკასიაში სავაჭრო-საქარაავნო აქტივობა არ შეწყვეტილა. მაშინაც კი, როდესაც შაჰ-აბასმა XVII საუკუნის დასაწყისში ოსმალებს ომი გამოუცხადა, ვაჭრობა ორ იმპერიას შორის მაინც გრძელდებოდა. მაგალითად, როგორც ამას ანონიმი ვაჭრის მონათხრობში ვკითხულობთ, XVI საუკუნის დასაწყისშიც კი, როდესაც სეფიანებსა და ოსმალებს შორის გამძაფრებული შეტაკებები მიმდინარეობდა, ვაჭრობა სირიიდან/მცირე აზიიდან თავრიზამდე არსებულ გზებზე არ შეწყვეტილა<sup>2</sup>.

ამასთან ერთად, ხაზგასასმელია ისიც, რომ XV-XVIII საუკუნეებში ახლო აღმოსავლეთში არსებული სავაჭრო გზები წინა პერიოდებისგან ერთი მნიშვნელოვანი თვისებით

---

<sup>1</sup> “Narrative of the Most Noble Vincentio D’Alessandri, Ambassador to the King of Persia for the Most Illustrious Republic of Venice”. *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 225.

<sup>2</sup> “Travels of a Merchant to Persia”. *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 160-173.

განსხვავდებოდა. არაბებისა და თურქ-სელჩუკების ხანა სავაჭრო გზების „დეცენტრალიზებულ“ სტილით ხასიათდებოდა, როდესაც დიდ გეოგრაფიულ არეალზე ძალაუფლება ერთ ძალას ჰქონდა გავრცელებული. არ იზღუდებოდა რეგიონული თუ კონტინენტური მნიშვნელობის ვაჭრობა რომელიმე კონკრეტული გეოგრაფიული არეალით, ან ხელოვნურად შექმნილი სასაზღვრო გასასვლელებით. საქარავნო მიმოსვლა უფრო ბუნებრივად ვითარდებოდა და ნაკლებად ექვემდებარებოდა გეოპოლიტიკურ გათვლებს. მსგავსი ვითარება იყო მონღოლების დროსაც. მიუხედავად იმისა, რომ XIII საუკუნეში მომთაბარეების გამოჩენამ მრავალი სავაჭრო გზა გარდაქმნა, ან სრულებით გაანადგურა, მონღოლებმა ახალი სავაჭრო-სატრანზიტო დერეფნებიც ჩამოაყალიბეს. ვაჭრების მიმოსვლა არ იზღუდებოდა, ხოლო სატრანზიტო გზები კი იშვიათად ექვემდებარებოდა მკაცრ შეზღუდვებს.

ამისგან განსხვავებით, XVI საუკუნესა და XVII-ის დასაწყისში ახლო აღმოსავლეთში შექმნილი ვითარება ბევრად უფრო ქაოსური და ვაჭრობის შემზღუდავი იყო. სეფიანებსა და ოსმალებს შორის შექმნილი პოლიტიკურ-ეკონომიკური ურთიერთობები ბიზანტიელებსა და სასანიანებს შორის არსებულ მდგომარეობას ჰგავდა<sup>1</sup>. მსგავსად VI საუკუნისა, ირანი და ოსმალეთი ხშირად ზღუდავდნენ ვაჭრობას და სამხედრო კუთხით მნიშვნელოვანი პროდუქტების ექსპორტს. ვაჭრობა ორ იმპერიას შორის, ისევე როგორც ეს ბიზანტიასა და სასანიურ ირანს შორის ხდებოდა, ძირითადად, განსაზღვრული მარშრუტებით მიმდინარეობდა, რაც სავაჭრო გზების განვითარების „ცენტრალიზებულ“ სცენარს წარმოადგენდა.

---

<sup>1</sup> ე. ავდალიანი. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (VI-XIII სს.)*, გვ. 26-37.

## დიდი გეოპოლიტიკური ძვრები ახლო აღმოსავლეთში (XV ს.)

1453 წელს კონსტანტინოპოლის დაკავებით ოსმალთა იმპერიის შენების პროცესის ახალი ეტაპი დაიწყო, რამაც ხელი შეუწყო ცვლილებებს, როგორც შავიზღვისპირეთის და კავკასიის, ასევე მთელი ახლო აღმოსავლეთის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებში.

ბოსფორის სრუტეზე დედაქალაქის დაფუძნებით ოსმალებმა ხელში ჩაიგდეს შავ და ხმელთაშუა ზღვებს შორის არსებული ვაჭრობა<sup>1</sup>. მოიხრდა იტალიური ქალაქ-სახელმწიფოების სავაჭრო კავშირები შავ ზღვასთან. 1454 წელს ოსმალთა სულთანმა, მეჰმედმა, დიდი ფლოტი გააგზავნა ყირიმისკენ, სადაც თათარ ხანთან, ჰაჯი გირეისთან ერთად კაფას დაესხა თავს. ეს უფრო ოსმალების მიერ თავისი ბატონობის დამყარების მიზნით განხორციელებულ სამხედრო მოქმედებას წააგავდა, ვიდრე მცდელობას, მთლიანად გაეწყვიტათ იტალიელებთან ვაჭრობა. მართლაც, დაახლოებით, მომდევნო ოცი წლის განმავლობაში კაფამ გააგრძელა არსებობა, თუმცა იტალიელები გადასახადებს უკვე ოსმალებს უხდიდნენ<sup>2</sup>.

ოსმალებმა კონსტანტინოპოლის და ყირიმის პორტების ხელში ჩაგდებათ შავ ზღვაში ვაჭრობის სრული გადახალისება მოახდინეს. აიკრძალა იმპერიის კეთილდღეობისთვის ისეთი მნიშვნელოვანი პროდუქციის ექსპორტზე გატანა, როგორც

---

<sup>1</sup> C. Finkel. *Osman's Dream. The Story of the Ottoman Empire 1300-1923*. New York. 2005, გვ. 47-49; C. M. Kortepeter. "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century". *Journal of the American Oriental Society*. 86(2). 1966, გვ. 86-113.

<sup>2</sup> C. Finkel. *Osman's Dream*, გვ. 57-59.

იყო ხორბალი, თევზი, მარილი და ზეთი. ამიერიდან, ყველა ეს პროდუქცია მიმართული იყო იმპერიის დიდი ქალაქების და განსაკუთრებით კი კონსტანტინოპოლის მოსახლეობის გამოკვებისთვის<sup>1</sup>.

ოსმალების აღზევება იმპერიას მთელ ევრაზიასთან სავაჭრო კონტაქტების დამყარებას უმარტივებდა. ამით მხოლოდ კონსტანტინოპოლი არ იყო დაინტერესებული. მეზობელ ძალებს ესაჭიროებოდათ ოსმალეთის იმპერიის ბაზარზე შეღწევა, რაც დიდი ფინანსური მოგების მომტანი იქნებოდა. ასე მოიქცა მოსკოვის სამთავრო, როდესაც 1497 წელს ყირიმელი თათრების ხელშეწყობით ოსმალებისგან სავაჭრო პრივილეგია მიიღეს.

1475 წელს ოსმალებმა დაიწყეს და რამდენიმე წელიწადში დაასრულეს ტანას, კაფას და ყირიმში სხვა მნიშვნელოვანი სავაჭრო ცენტრების საბოლოო დამორჩილება. ყირიმის და კონსტანტინოპოლის ხელში ჩაგდება, პრაქტიკულად, მოხდა ხმელთაშუა ზღვისა და ევრაზიის სტეპების ერთმანეთთან დაკავშირება. ამით მსხვილ მოგებას, პირველ რიგში, ოსმალები ნახულობდნენ<sup>2</sup>, რამაც შავიზღვისპირეთში მონებით ვაჭრობას ახალი ბიძგი მისცა. ეს არც იყო გასაკვირი, რადგან, როგორც ბევრი პრე-ინდუსტრიული სახელმწიფო, ოსმალეთის იმპერია დამოკიდებული იყო ადამიანურ შრომაზე.

ოსმალების მიერ კაფას დამორჩილების შემდეგ, ქალაქის სავაჭრო პოტენციალი არ შემცირებულა. XVII საუკუნეშიც კი ფრანგი მოგზაური, ჟან შარდენი აღნიშნავდა, რომ კაფაში რეგიონში ყველაზე დიდი ვაჭრობა იმართებოდა<sup>3</sup>. კაფა

<sup>1</sup> H. Inalcik. *The Ottoman Empire. The Classical Age 1300-1600*. Phoenix. 1973, გვ. 173.

<sup>2</sup> E. Boyar. "Ottoman Expansion in the East". *The Cambridge History of Turkey. The Ottoman Empire as a World Power, 1453-1603*. Vol. 2. Edited by Suraiya N. Faruqi, K. Fleet. Cambridge University Press. 2013, გვ. 76-77.

<sup>3</sup> ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში, გვ. 96-97.

აგრძელებდა როგორც ჩრდილოეთიდან, ასევე აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთიდან პროდუქციის მიღებას, რის შემდეგაც ის კონსტანტინოპოლსა და მცირე აზიის სხვა ოსმალურ ქალაქებში იგზავნებოდა. კაფადან, ძირითადად, ხორბალი, დამარილებული თევზი, თაფლი, ფუტკრის ცვილი, ტყავი და მონები შემოდის<sup>1</sup>. ხორბალთან ერთად, ასევე საკმაოდ მნიშვნელოვანი იყო ბენვეული, რომლის ძირითადი მომწოდებელი მოსკოვის სამთავრო იყო და კავკასიელი მონები, რომლებზეც კაფაში დიდი გადასახადი იკრიფებოდა.

რეალურად, უკვე 1475 წლამდე იტალიელების გავლენა შავ ზღვაში ნელი ტემპებით მცირდებოდა. კონკურენცია ოსმალების დაქვემდებარებაში მყოფი სხვადასხვა ეროვნების ვაჭრებისგან მოდიოდა. მათ შორის განსაკუთრებული როლი ეკავათ სომხებს, ებრაელებს და ბერძნებს<sup>2</sup>. ამასთან ერთად, კაფა-კიევი-ლვოვის გზის ნაცვლად, წინა პლანზე წამოიწია მოლდოვური დერეფანი, რომელიც პორტ აკერმანზე გადიოდა<sup>3</sup>. აკერმანის დანიშნულება XIV საუკუნეში მოხდა, როდესაც სავაჭრო გზა ლვოვამდე აღწევდა. აკერმანშივე გენუელებმა 1411 წლიდან თავისი წარმოება წამოიწყეს<sup>4</sup>. ქალაქში თავს იყრიდა მთელი რეგიონიდან წამოსული ნივთები.

ოსმალებისთვის შავი ზღვის აუზში, განსაკუთრებით კი მის ჩრდილოეთ ნაწილებში არსებული სავაჭრო პოტენციალი იაფი პროდუქციის მნიშვნელოვან წყაროს წარმოადგენდა. ჩრდილოეთიდან მოსული ხორბალი კვებავდა იმპერიის დედაქალაქს. მისი მოსახლეობის ზრდა ვერ იქნებოდა უზრუნველყოფილი, რომ არა საკვების სწრაფი და, რაც მთავარია, იაფი წყაროს არსებობა. ანატოლია კი ჩრდილოეთ შავ

<sup>1</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*. Edited by H. Inalcik, D. Quartet. Vol. I. 1300-1600. Cambridge. 1994, გვ. 281-282.

<sup>2</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*, გვ. 288.

<sup>3</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*, გვ. 277-278.

<sup>4</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*, გვ. 285-286.

ზღვისპირეთს აბრეშუმით, ბამბითა და ნოხებით ამარაგებდა. ანატოლიის ნაწარმს რამდენიმე საუკუნის განმავლობაში ვერაინ უწევდა კონკურენციას, სანამ XVIII-XIX საუკუნეებში რუსეთის და დასავლეთ ევროპის ინდუსტრიები არ გავიდნენ მოწინავე ასპარეზზე<sup>1</sup>.

შავი ზღვა არ იყო ერთადერთი სივრცე, სადაც ოსმალები გაბატონებას ცდილობდნენ. მათი პოლიტიკურ-ეკონომიკური ექსპანსიის კიდევ ერთ ფრონტს ერაყი, სირია და ეგვიპტე წარმოადგენდა. ეს უკანასკნელი წითელ ზღვაზე, ინდოეთის ოკეანეზე და აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვაში გამავალ სავაჭრო გზებისთვის ცენტრს, ერთგვარ „ჰაბს“ წარმოადგენდა. აღსანიშნავია ისიც, რომ ოსმალების სამხრეთით გაფართოება დაემთხვა და ერთგვარ პასუხსაც წარმოადგენდა წითელ ზღვასა და ინდოეთის ოკეანეში პორტუგალიელების მიერ განხორციელებულ ექსპანსიაზე<sup>2</sup>.

XV-XVI საუკუნეებში ოსმალეთის გაფართოება სამხრეთით, დიდწილად, ხმელთაშუა ზღვასა და ინდოეთის ოკეანის დამაკავშირებელ სავაჭრო გზებზე კონტროლის დამყარების სურვილით იყო ნაკარნახები. ბრძოლა პორტუგალიელების და სეფიანების წინააღმდეგ უფრო ამ კუთხით უნდა იყოს დანახული. ოსმალები დაინტერესებულები იყვნენ ქალაქ ბასრადან, ბაღდადსა და ალეპომდე მიმავალი სავაჭრო გზის დაჭერით. არაა გასაკვირი, თუ რატომ იყო ხშირი ოსმალეთ-სპარსეთის ომები მესოპოტამიისთვის. მაგალითად, ხედავდა რა მესოპოტამიაზე ოსმალების მიერ ნახალისებულ სავაჭრო გზის ფუნქციონირებას, შაჰ-აბასი ცდილობდა ამ სავაჭრო კავშირის განწყვეტას. ამ მიზანს ემსახურებოდა მისი გაბატონება კუნძულ ჰორმუზზე, ბაღდადზე, ხოლო აღმოსავლეთით კი,

<sup>1</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*, გვ. 273-275.

<sup>2</sup> S. Özbaran. "Expansion in the Southern Seas". *Süleymân the Second and His Time*. Edited by Halil Inalcik Cemal Kafadar. The Isis Press. 2010, გვ. 211-218.



ქალაქ ყანდაარზე. მიზანი ამბიციური, თუმცა საკმაოდ ცალსახა იყო: გაბატონება ინდოეთის ვაჭრობაზე<sup>1</sup>, რაც არა მარტო დიდი ფინანსური მოგების მომტანი იქნებოდა, არამედ, ასევე ავნებდა სეფიანთა მთავარ გეოპოლიტიკურ მოწინააღმდეგეს, ოსმალეთის იმპერიას.

აღმოსავლეთ ხმელთაშუაზღვისპირეთის და ეგვიპტის ხელში ჩაგდებათ ოსმალეთი, ფაქტობრივად, გადაიქცა ევრაზიაში გამავალი სავაჭრო გზების ჩამკეტად. იმპერიას ისეთივე გეოგრაფიული პოზიცია ეკავა, როგორც თავის დროზე რომაელებს, შემდეგ კი ბიზანტიელებს და ნანილობრივ მამლუქებს<sup>2</sup>.

ოსმალთა ექსპანსია იწვევდა სეფიანთა ეკონომიკურ დასუსტებასაც. რთულია იმის თქმა, რამდენად იყო ეს კონსტანტინოპოლის მიერ გამიზნულად გატარებული პოლიტიკა, თუმცა ფაქტია, სპარსელების ვაჭრობა ხშირად ზარალდებოდა. მაგალითად, ბურსასა და ალეპოში ირანული აბრეშუმის გაგზავნა დროდადრო შეუძლებელი ხდებოდა. ბურსა მნიშვნელოვანი ქალაქი იყო, რომლის დანინაურება ჯერ კიდევ XIV საუკუნეში მოხდა, სადაც თავს იყრიდნენ ახლო აღმოსავლეთიდან, განსაკუთრებით გილანიდან, შემახადან თუ თავრიზიდან წამოსული აბრეშუმით დატვირთული ქარავნები<sup>3</sup>. ბურსაშივე შემოდოდნენ იტალიელი ვაჭრები, რომლებიც ევროპულ

---

<sup>1</sup> XVI-XVII საუკუნეებში სანელებლები უმნიშვნელოვანეს სავაჭრო პროდუქტად რჩებოდა. მისი გამოყენება არა მხოლოდ საკვებში, არამედ წამლების მომზადებაშიც ფართოდ ხდებოდა.

<sup>2</sup> Carl F. Petry. *The Mamluk Sultanate. A History*. Cambridge University Press. 2022, გვ. 80-83.

<sup>3</sup> კასპიის ზღვის სამხრეთით მდებარე აბრეშუმის წარმოებით ცნობილი გილანის და მაზანდარანის პროვინციების დანინაურება XIV საუკუნეში, მონღოლთა ბატონობის დასრულების შემდგომ დაიწყო. იხ. R. P. Matthee. *The Politics of Trade in Safavid Iran. Silk for Silver, 1600-1730*. Cambridge University Press. 1999, გვ. 15-16; H. Inalcik. *The Ottoman Empire. The Classical Age 1300-1600*, გვ. 168-169; H. Inalcik. *The Ottoman Empire: Conquest, Organization and Economy*. Collected Studies. Variorum Reprints. 1978, გვ. 131-147.

ნაწარმს ცვლიდნენ სპარსულ ნაწარმზე<sup>1</sup>. ბურსასთან ერთად, სპარსული აბრეშუმისთვის ასევე საკვანძო როლს ასრულებდა ალეპო, სადაც ირანიდან წამოსული ქარავნები, ძირითადად, ერზერუმის გავლით აღწევდნენ. ამ ორი ქალაქის დაქვეითება ზუსტად ოსმალების მიერ მთელი აღმოსავლეთ ხმელთაშუაზღვისპირეთის სწრაფი დაპყრობის შემდეგ ხდება.

მიუხედავად იმისა, რომ ოსმალეთმა, ფაქტობრივად, მოახერხა ევრაზიის რამდენიმე დიდი რეგიონისთვის ტრანზიტული ქვეყანა გამხდარიყო, მის ინტერესში არ შედიოდა ევროპასა და ინდოეთს შორის ვაჭრობის ჩახშობა. მართლაც, XVI საუკუნეში ვენეციელები ჯერ კიდევ მოგზაურობდნენ ალექსანდრიაში და ახერხებდნენ დიდი რაოდენობის პროდუქციის შექენას. ოსმალებს სურდათ გადასახადების აკრეფის ცენტრად გადაქცეულიყვნენ და ამიტომაც მათ ინტერესში ასევე შედიოდა სპარსეთსა და ევროპას შორის ტრანზიტული როლის შესრულება.

ოსმალების მიერ აღმოსავლეთ ხმელთაშუაზღვისპირეთის დაკავებამ სავაჭრო გზების განვითარებასაც შეუწყო ხელი. ამ დროს დაწინაურდნენ ანტალია, ალანია და ფინიკე<sup>2</sup>. ეგვიპტის დაკავებით სულთნებს აფრიკული ვაჭრობის დიდი ნაწილი (მაგალითად, სუდანური ოქრო) დაექვემდებარა. მოგვიანო პერიოდში, ოსმალთა ექსპანსიას მოყვა იმ ქალაქების აღზევებაც, რომლებმაც თავდაპირველად, შეცვლილი სავაჭრო გზების გამო, დიდი ზარალი ნახეს. მაგალითად, XVII საუკუნეში ბურსა ისევ მნიშვნელოვან სავაჭრო ქალაქად მოიხსენიება, სადაც ნახჭევანიდან, ისფაჰანიდან და შირვანიდან მრავალი ვაჭარი ჩადიოდა. ბურსაშივე კრეფდნენ საბაჟო გადასახადე-

<sup>1</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*, გვ. 224.

<sup>2</sup> R. Mantran. "L'empire ottoman et le commerce asiatique aux 16e and 17e siècles". *Islam and the Trade of Asia. A Colloquium*. Edited by D. S. Richards. 1970, გვ. 168-179.

ბს, ხოლო აბრეშუმით ვაჭრობა მთავარ ადგილს იკავებდა<sup>1</sup> და იმდენად მსხვილი მასშტაბებისთვის მიუღწევია, რომ მხოლოდ ალექსოსა და ედირნეს ბაზრებში გაჩაღებულ ვაჭრობას თუ შეედრებოდა<sup>2</sup>.

XVI საუკუნის დასაწყისში ოსმალების ექსპანსია დაემთხვა დასავლეთ ევროპული ქვეყნების მიერ წამოწყებულ გეოგრაფიულ აღმოჩენებს, რამაც ინდოეთის ოკეანის მიმართულებით სულთნების სავაჭრო-ეკონომიკური ამბიციები დაჩრდილა. ოსმალების ექსპანსია, ძირითადად, იმპერიის სამხედრო-პოლიტიკური მიზეზებით აიხსნება. არადა, ოსმალებს XVI საუკუნეში ზუსტად იგივე რამ სურდათ, რაც დასავლეთ ევროპელებს: მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზების დაკავება, სავაჭრო-ტრანზიტულ ცენტრად გადაქცევა და სავაჭრო კონკურენტების დასუსტება<sup>3</sup>. სწრაფი გაფართოების შედეგად, ოსმალეთის იმპერიამ შემდეგი სავაჭრო-ეკონომიკური ზონები მოიცვა: 1. ბალკანეთის ნახევარკუნძული და ეგეოსის ზღვა; 2. მცირე აზია-ერაყის ტერიტორია; 3. სირია-ეგვიპტის მიმართულება; 4. შავი ზღვის მიმართულება.

## **უზუნ-ჰასანი და სავაჭრო გზები**

თანამედროვე სამეცნიერო ლიტერატურა თეთრბატკნიანთა ლიდერ უზუნ-ჰასანსა და მეზობლებთან მის ურთიერთობებზე მაინც უფრო პოლიტიკურ-სამხედრო საკითხების განხილვით შემოიფარგლება<sup>4</sup>. არადა, ოსმალების მსგავსად,

<sup>1</sup> *ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“*. თურქულიდან თარგმნა, კომენტარები და გამოკვლევა დაურთო გიორგი ფუთურძემ. ნაკვ. I. ქართული თარგმანი. თბილისი. 1971, გვ. 24.

<sup>2</sup> *ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“*. ნაკვ. I, გვ. 28.

<sup>3</sup> P. Brummett. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. State University of New York Press. 1994, გვ. 1-3.

<sup>4</sup> ე. მამისთვალშივილი. „საქართველოს საგარეო ურთიერთობის ისტორი-

XV საუკუნის მეორე ნახევარში ახლო აღმოსავლეთში გამავალ სავაჭრო გზებზე თავის ამბიციებს თეთრბატკნიანებიც გამოთქვამდნენ. მაგალითად, უზუნ-ჰასანისთვის ეკონომიკურად მნიშვნელოვანი ტრაპიზონი მისი გავლენის სფეროს წარმოადგენდა. დედაქალაქად თეთრბატკნიანებმა ეკონომიკურად ფრიად დაწინაურებული თავრიზი აირჩიეს<sup>1</sup>, რომელმაც თემურიანების ეპოქაში მდიდარი სულთანია დაჩრდილა. დედაქალაქის თავრიზში გადატანით უზუნ-ჰასანს სავაჭრო გზის, ტრაპიზონი-თავრიზის ხაზის დაჭერა სურდა<sup>2</sup>.

იგივე სურდათ ოსმალებსაც. მსგავსად სულთან ბაიაზეთისა, XV საუკუნის მეორე ნახევრის თურქი მმართველებიც მიიღტვოდნენ ტრაპიზონიდან აღმოსავლეთით გამავალი სავაჭრო გზების ხელში ჩაგდებისკენ. მაგალითად, XVI საუკუნის დასაწყისში ოსმალებმა გილანის და შირვანის ხელში ჩაგდებაც კი სცადეს<sup>3</sup>. კიდევ ერთი სავაჭრო მიმართულება იყო თავრიზი-ალეპოს ხაზი. კონტარინი, თავრიზში სტუმრობისას, ყურადღებას ამახვილებდა ალეპომდე გამავალ აბრეშუმით დატვირთულ მრავალ ქარავანზე<sup>4</sup>. თავრიზიდან მცირე აზიამდე სხვა რამდენიმე გზაც გადიოდა, მათ შორის ბურსამდე და კონიამდე<sup>5</sup>.

---

იდან XV ს. 70-იან წლებში“. *მაცნე*. 3. თბილისი. 1971, გვ. 77-89; მ. მახარაძე. „ქართველი მეფე-მთავრების დიპლომატიური ურთიერთობები უზუნ ჰასანთან“. *ქართული დიპლომატია. წელიწდეული*. 13. თბილისი. 2007, გვ. 51-64.

<sup>1</sup> R. Ferrier. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period". *The Cambridge History of Iran in Seven Volumes. The Timurid and Safavid Periods*. Vol. 6. Edited by P. Jackson, L. Lockhart. Cambridge. 1986, გვ. 415-418.

<sup>2</sup> A. Allouche. *The Origins and Development of the Ottoman-Safavid Conflict (906-962/1500-1555)*. Klaus Schwarz Verlag. 1983, გვ. 9-10; C. Finkel. *Osman's Dream*, გვ. 61-62; M. M. Mazzaoui. *The Origins of the Şafawids: Şī'ism, Şūfism, and the Gulāt*. Franz Steiner Verlag. 1972, გვ. 11-12.

<sup>3</sup> H. Inalcik. *The Ottoman Empire. The Classical Age 1300-1600*, გვ. 170.

<sup>4</sup> *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 127.

<sup>5</sup> A. Allouche. *The Origins and Development of the Ottoman-Safavid Conflict (906-962/1500-1555)*, გვ. 22.

უზუნ-ჰასანის სტრატეგიული პოზიციონირება თემურ-ლენგის იმპერიის დილემას ჰგავდა. თეთრბატკნიან მმართველსაც ძლიერი იმპერიის შესაქმნელად ძირითადი სავაჭრო გზების ხელში ჩაგდება ესაჭიროებოდა. მათ შორის ტრაპიზონი-თავრიზის სავაჭრო დერეფნის დაკავება საკვანძო იყო, რაც ოსმალებთან შეჯახებას გარდაუვალს ხდიდა. ამასთან ერთად, თემურ-ლენგის მსგავსად, თეთრბატკნიანები წარუმატებლად ცდილობდნენ ოსმალების ბუნებრივ მონინააღმდეგეებთან, ევროპელებთან და მამლუქებთან სამოკავშირეო ურთიერთობების დამყარებას<sup>1</sup>.

ის, რომ თეთრბატკნიანები მართლაც იყვნენ დაინტერესებულები სავაჭრო გზების დაკავებაში, იქიდანაც ჩანს, რომ 1472 წელს უზუნ-ჰასანმა გაანადგურა ქალაქი თოკატი, სადაც მეჰმედ II-ს საბაჟო ჰქონდა განთავსებული<sup>2</sup>. მეტიც, მსგავსად თემურ-ლენგისა, უზუნ-ჰასანისთვის ქალაქი ერზინჯანი მნიშვნელოვანი იყო ერაყიდან და ირანიდან მცირე აზიაში გამავალ სავაჭრო მაგისტრალზე კონტროლის დასამყარებლად. ამ გზების დაუფლება დიდი შემოსავლის მომტანი იყო და უზუნ-ჰასანი ამას ჯერ კიდევ შავბატკნიანებთან ბრძოლის დროს ცდილობდა მოწინააღმდეგესთან, რომელიც ასევე არანაკლებ იყო დაინტერესებული ამ სავაჭრო გზების დაკავებით<sup>3</sup>.

ერზინჯანისთვის უზუნ-ჰასანს ოსმალებთან ხანგრძლივი ბრძოლის გამართვა მოუწია. როგორც უკვე ითქვა, ერზინჯანი-თავრიზის მაგისტრალი საკვანძო იყო რეგიონის ვაჭრობისთვის. თუმცა ამ გზის კონტროლი ზღვაზე გასასვლელის

<sup>1</sup> C. Finkel. *Osman's Dream*, გვ. 64-65.

<sup>2</sup> "Travels of a Merchant to Persia". *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 181-182; P. Brummett. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. State University of New York Press. 1994, გვ. 47.

<sup>3</sup> J. Woods. *The Aqquyunlu. Clan, Confederation, Empire. Revised and Expanded Edition*. The University of Utah Press. 1999, გვ. 77-79, 88.

მოპოვების გარეშე არ იყო ხელსაყრელი<sup>1</sup>. ოსმალები ამას კარგად ხვდებოდნენ, როდესაც 1461 წელს ერზინჯანის წარუმატებელი ალყის შემდეგ ჩრდილოეთით მდებარე ტრაპიზონს მიადგნენ. ამით მათ მნიშვნელოვნად შეზღუდეს ერზინჯანის პოტენციალი. საბოლოოდ, ერზინჯანისთვის ბრძოლა 1473 წელს ოსმალების სრული გამარჯვებით დასრულდა. ბაშქენტის ბრძოლაში მიყენებული მარცხით ოსმალებმა თეთრბატკნიანებს აღმოსავლეთ ანატოლიამდე მისასვლელი გზები ჩაუკეტეს.

თუ გადავხედავთ იმ გეოგრაფიულ არეალს, სადაც უზუნ-ჰასანი ტერიტორიულ ექსპანსიას ახორციელებდა, ნათელია, რომ თეთრბატკნიანთა ლიდერი დაინტერესებული იყოს როგორც სტრატეგიულად მნიშვნელოვანი ტერიტორიების და გადასასვლელების დაკავებით, ასევე ვაჭრობითა და ტრანზიტით. თეთრბატკნიანთა მმართველი აქტიურად ცდილობდა ანატოლიის ქურთისტანზე გამავალი სავაჭრო გზების გაკონტროლებას და ასევე ჩაბმული იყო აიუბიდებთან ბრძოლაში რეგიონში გამავალი ვაჭრობის ხელში ჩასაგდებად. ერთ-ერთ ნათელ მაგალითს წარმოადგენს 1462 წელს ქალაქი ჰისნ-კაიფის დაკავება, რომელიც სავაჭრო-სატრანზიტო ქალაქს წარმოადგენდა. კიდევ ერთი სავაჭრო-ეკონომიკური მიმართულება იყო ერზინჯან-ალეპოს გზა<sup>2</sup>.

დასავლეთის მიმართულების პარალელურად უზუნ-ჰასანი აქტიურ ტერიტორიულ გაფართოებას ეწეოდა აღმოსავლეთით, ჩრდილოეთით და სამხრეთით. მაგალითად, ფარსის პროვინციაზე გაბატონებით ის სპარსეთის ყურიდან მომდინარე სავაჭრო გზების ხელში ჩაგდებას ცდილობდა. ჩრდილოეთით

<sup>1</sup> *Хождение за три моря Афанасия Никитина 1466-1472 гг.* Москва-Ленинград. 1958, გვ. 89; არ არის გამორიცხული ისიც, რომ უზუნ-ჰასანმა ზუსტად ზღვაზე გასასვლელის მოპოვების მიზნით ილაშქრა სამცხეზე. აქედან მას, დიდი ალბათობით, შავ ზღვაზე გასასვლელის მოპოვება ჰქონდა განზრახული, რადგან ტრაპიზონი ოსმალების მიერ იყო ბლოკირებული. იხ. J. Woods. *The Aqquyunlu*, გვ. 91.

<sup>2</sup> J. Woods. *The Aqquyunlu*, გვ. 92.

და აღმოსავლეთით ის კასპიის ზღვაზე გასასვლელის მოპოვებით, გილანსა და აზერბაიჯანზე გაბატონებას ცდილობდა. ეს რეგიონები არა მხოლოდ დასავლეთ-აღმოსავლეთის სავაჭრო გზებს მოიცავდნენ, არამედ ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებასაც.

ამ ორივე სავაჭრო მიმართულებაზე შირვან-აზერბაიჯან-გილანის პროვინციები საკვანძო როლს ასრულებდნენ. ირანი თეთრბატკნიანების ეპოქაში არ აწარმოებდა ბევრ ნივთს, თუმცა განსაკუთრებით განთქმული იყო აბრეშუმის წარმოებით. ირანის მთელი რიგი ქალაქები – ისფაჰანი, თავრიზი, იაზდი – აბრეშუმის წარმოების ცენტრებს წარმოადგენდნენ<sup>1</sup>. იტალიელმა იოსაფატ ბარბარომ, XV საუკუნის 70-იან წლებში, სპარსეთში მოგზაურობისას აღწერა მდიდარი ქალაქები, რომლებიც აქტიურ საერთაშორისო სავაჭრო ურთიერთობებში იყვნენ ჩართული. ერთ-ერთ საკვანძო ნივთს აბრეშუმი წარმოადგენდა<sup>2</sup>. შირვან-აზერბაიჯან-გილანის პროვინციების მნიშვნელობაზე მეტყველებს ის ფაქტიც, რომ თეთრბატკნიანებმა თავისი სახელმწიფოს ცენტრი ამიდიდან თავრიზში გადაიტანეს, რომელიც კასპიის ამ სამ რეგიონთან ახლოს იყო და ერთგვარ დამაკავშირებელ როლს ასრულებდა ანატოლიის ქალაქებთან თუ ჩრდილოეთით ვოლგისპირეთთან<sup>3</sup>.

ჩრდილოეთთან კავშირი უფრო დეტალურად რომ განვიხილოთ, ნათელი ხდება, რომ მიუხედავად თემურ-ლენგის გამანადგურებელი ლაშქრობებისა, ასტრახან-ვოლგის სავაჭრო მიმართულება არ იყო სრულად გამოთიშული ევრაზიის ვაჭრობისგან. პირიქით, ამ პერიოდში იწყება ასტრახანსა და მოსკოვს შორის აქტიური სავაჭრო კავშირების ჩამოყალიბება. რუსი მოგზაური აფანასი ნიკიტინი ამ პერიოდში ასრულე-

<sup>1</sup> R. Ferrier. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period", გვ. 419-420.

<sup>2</sup> *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 70-76.

<sup>3</sup> J. Woods. *The Aqquyunlu*, გვ. 95.

ბს თავის ცნობილ მოგზაურობას, რომლის დიდი ნაწილი ზუსტად კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე გადის.

სავაჭრო გზების გარდა, უზუნ-ჰასანის სახელმწიფოს ტერიტორიული ექსპანსია მნიშვნელოვან წიაღისეულ მადნე-ბზე კონტროლის დამყარების სურვილითაც იყო ნაკარნახევი. ასე, მაგალითად, გუმუშხანე, ოსმალების მიერ ჯვითიჯად ნოდებულის, ვერცხლის მადნებით იყო ცნობილი, რაც თეთრ-ბატკნიანებსა და ოსმალებს შორის საომარი შეტაკებების ერთ-ერთი მიზეზი უნდა ყოფილიყო<sup>1</sup>. გუმუშხანეს ვერცხლის მადნები მთელ ოსმალეთის იმპერიაში იყო განთქმული.

თავისი მმართველობის გამყარების შემდეგ, უზუნ-ჰასანმა ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების დალაგებას მიჰყო ხელი. ვაჭრობის ხელშეწყობისთვის მან გადასახადების მოკრეფის მოწესრიგება დაიწყო. ეს ფართო რეგიონურ ქრილში რომ განვიხილოთ, უზუნ-ჰასანის სავაჭრო-ეკონომიკური პოლიტიკა XV საუკუნეში ევრაზიაში მიმდინარე პროცესებიდან ამოვარდნილადაც კი შეიძლება ჩაითვალოს. თემურ-ლენგის იმპერიის შემდგომ პერიოდში დანყებულებული აშლილობით და ევრაზიაში ერთდროულად რამდენიმე ძლიერი სახელმწიფოს ჩამოყალიბების და მეტად ქაოსური სახმელეთო ვაჭრობის ფონზე, უზუნ-ჰასანი ცდილობდა სავაჭრო გზების აღდგენას<sup>2</sup>. ირანს ასეთი სავაჭრო-ეკონომიკური აღმავლობა არ უნახავს XVI საუკუნის ბოლოს სეფიანი შაჰ-აბასის გამეფებამდე.

თემურ-ლენგის იმპერიის მსგავსად, უზუნ-ჰასანის სახელმწიფოსაც არასახარბიელო გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა ჰქონდა. მას ერთდროულად რამდენიმე ძალასთან შებრძოლება უწევდა, საზღვრები კი მუდმივად ცვალებადი იყო. ოსმალები და მამლუქები მთავარი მონინააღმდეგეები იყვნენ,

<sup>1</sup> ევლია ჩელეების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 318-319.

<sup>2</sup> R. Ferrier. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period", გვ. 416.



რაც უზუნ-ჰასანს, პოტენციური ანტი-ოსმალური კოალიციის შესაკვრელად, აიძულებდა, მჭიდრო დიპლომატიური ურთიერთობები დაემყარებინა ევროპელებთან. ამავდროულად, განსხვავებით თემურ-ლენგისგან, უზუნ-ჰასანს კარგი ურთიერთობები ჰქონდა ოქროს ურდოსთან და მოსკოვის სამთავროსთან. მაგალითად, 1460-იან წლებში ამ უკანასკნელის მეთაურმა ივანე III-მ ელჩი გაგზავნა შემახაში. სავარაუდოა, რომ რუსებს და თეთრბატკნიანებს საერთო ანტი-ოსმალური სამხედრო ქმედებების განხორციელება სურდათ.

უზუნ-ჰასანის მმართველობა ემთხვეოდა იმ კრიტიკულ ეპოქას, რომელიც ევრაზიაში მიმდინარეობდა. ასპარეზზე ერთდროულად გამოვიდა რამდენიმე ძლიერი სახელმწიფო თუ იმპერია, რომელიც, ძირითადად, კონტინენტის პერიფერიებზე მდებარეობდა. ესენია მოსკოვის სამთავრო, ოსმალეთი, დიდ მოგოლთა იმპერია და ჩინეთში მინის ძლიერი დინასტია. ამით დასრულდა XIII საუკუნეში, მონღოლებიდან მოყოლებული, ევრაზიის შუაგულში მცხოვრები მომთაბარე ხალხების მცდელობა, კონტინენტის პერიფერიაზე დაემყარებინათ თავისი გავლენა.

უზუნ-ჰასანის იმპერიის შუაგულს ირან-ერაყის ჩრდილოეთი და ანატოლიის აღმოსავლეთი ნაწილი წარმოადგენდა, რომელიც დიდი ქალაქებით და მეტ-ნაკლებად განვითარებული საგზაო ინფრასტრუქტურით გამოირჩეოდა. მიუხედავად ამისა, უზუნ-ჰასანის იმპერია გეოგრაფიულად შუამავალის როლს ირგებდა, ერთი მხრივ ხმელთაშუა ზღვასა და მცირე აზიას, მეორე მხრივ კი ცენტრალურ აზიასა და ინდოეთს შორის.

## საქართველო და სპარსეთ-ოსმალეთის სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები XVI-XVII საუკუნეებში

მას შემდეგ, რაც XV საუკუნეში ოსმალეთის იმპერია ჩამოყალიბდა, ხოლო XVI საუკუნის დასაწყისიდან ირანში სეფიანთა სახელმწიფო დაარსდა<sup>1</sup>, ამ ორ იმპერიას შორის, მიუხედავად მძაფრი სამხედრო-გეოპოლიტიკური ორთაბრძოლისა, საკმაოდ მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები დამყარდა. ამის საუკეთესო მაგალითად გამოდგება ის, რომ XVI-XVII საუკუნეების განმავლობაში, ომიანობის მიუხედავად, ოსმალეთის პორტები ირანული აბრეშუმის ნაწარმისთვის გასაღების უმთავრესი წერტილები იყვნენ<sup>2</sup>.

ოსმალეთის იმპერიისთვის XVI საუკუნის დასაწყისი დიდი გეოპოლიტიკური ცვლილებებით ხასიათდებოდა. იმპერიის აღმოსავლეთით სეფიანთა დინასტიამ ირანის დიდ ტერიტორიაზე გაავრცელა თავისი ძალაუფლება. სეფიანთა რელიგიური გზავნილები მიმზიდველი აღმოჩნდა ანატოლიაში მცხოვრებ თურქული მოდგმის ტომებისთვისაც, რაც დიდ მლელვარებას იწვევდა და ოსმალებისგან მკაცრ სამხედრო პასუხს საჭიროებდა.

საქმე არა მხოლოდ სამხედრო-პოლიტიკურ და რელიგიურ წინააღმდეგობას, არამედ პირდაპირ სავაჭრო-ეკონომიკურ

---

<sup>1</sup> რაც სეფიანთა დინასტიის უზუნ-ჰასანთან დანათესავების გამო (ის-მაილი უზუნ-ჰასანის შვილიშვილი იყო), თეთრბატკნიანთა ბატონობის ერთგვარ გაგრძელებას წარმოადგენდა (Y. Bomati, H. Nahavandi. *Iran, une histoire de 4 000 ans*. Perrin. 2019, გვ. 187-204).

<sup>2</sup> Ferrier, R. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period", გვ. 427.

საკითხებსაც ეხებოდა. მაგალითად, 1505 წელს ოსმალებთან გაგზავნილ ელჩობაში სეფიანი შაჰი ისმაილ I ბაიაზიდ II-ისგან ტრაპიზონის გადაცემას მოითხოვდა<sup>1</sup>. ტრაპიზონი მნიშვნელოვან სავაჭრო ქალაქს წარმოადგენდა და პირდაპირ კავშირში იყო სეფიანების კონტროლქვეშ არსებულ თავრიზთან. აქ ისმაილის მოთხოვნაში არაფერია განსაკუთრებული, თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ წინა საუკუნეებში იგივე სავაჭრო გზის გასაკონტროლებლად იბრძოდნენ თემურ-ლენგი, უზუნ-ჰასანი და შემდგომში უკვე ოსმალები, როდესაც XVI საუკუნის ბოლოს ირანის ჩრდილოეთი დაიკავეს.

ისმაილის პოლიტიკური დანიშნულება მის მიერ სავაჭრო მნიშვნელობის ტერიტორიების ხელში ჩაგდების შემდეგ მოხდა. ერთ-ერთი ასეთი ქალაქი ერზინჯანი იყო. მეორე მიმართულებას აბრეშუმის წარმოებით მდიდარი სამხრეთ კასპიისპირეთის და სამხრეთ კავკასიის ხელში ჩაგდება წარმოადგენდა. ყარაბაღსა და შირვანზე მისი ლაშქრობა ზუსტად ამ მიზანს ემსახურებოდა<sup>2</sup>.

ოსმალებმა სეფიანები XVI საუკუნის დასაწყისიდანვე შეავიწროვეს, ეს არ ეხებოდა მხოლოდ სამხედრო მიმართულებას. ოსმალები სტრატეგიულად ფიქრობდნენ<sup>3</sup> და ხშირად, იმპერიის ექსპანსია სავაჭრო გზების ტრაექტორიას ემთხვეოდა. 1514 წელს ჩალდირანის ბრძოლაში გამარჯვების და ეგვიპტის, სირიისა და ბაღდადის დაკავების შემდეგ, ოსმალები ახლო აღმოსავლეთის პრაქტიკულად ყველა მნიშვნელოვან სავაჭრო გზასა და პორტს დაეუფლნენ, მათ შორის

---

<sup>1</sup> P. Brummett. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. State University of New York Press. 1994, გვ. 62.

<sup>2</sup> G. M. Angionello. "A Short Narrative of the Life and Acts of the King Ussun Casano". *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 111-112.

<sup>3</sup> J. Ch. Fettweis. *The Pursuit of Dominance. 2000 Years of Superpower Grand Strategy*. University of Oxford. 2023, გვ. 109-110, 121-122.

სპარსეთის ყურიდან, ან წითელი ზღვიდან ხმელთაშუა ზღვამდე არსებულ მარშრუტებს.

1514 წელს, სელიმ I-ის მმართველობისას ოსმალებმა თავრიზიც დაიკავეს და, ზოგადად, თვალი აბრეშუმის მწარმოებელ მდიდარ რეგიონზე, გილანზე ეჭირათ.<sup>1</sup> სამხედრო მოქმედებებთან ერთად, ოსმალები პოლიტიკურ ნაბიჯებსაც დგამდნენ. ასე, მაგალითად, 1514 წელს, ირანელების დასასუსტებლად სელიმ I-მა ირანულ აბრეშუმზე სრული ემბარგო დაანესა. ნებისმიერ პირს, რომელსაც აღმოაჩნდებოდა ირანული აბრეშუმი, ქონება სრულ კონფისკაციას ექვემდებარებოდა. ასეთი ზომების მიღება მაინც უფრო იშვიათობას წარმოადგენდა და მოტივირებული უნდა ყოფილიყო ახლად შექმნილი სეფიანთა ირანის ექსპანსიის შეკავების მიზნით. სპარსელების წინააღმდეგ ოსმალების მიერ მიღებული სხვა სანქციების რიცხვში სტრატეგიული მნიშვნელობის ნაწარმის, ან ბუნებრივი რესურსების გადინების შეზღუდვაც შედის. მაგალითად, 1560-იან წლებში ოსმალებმა სპარსეთში სპილენძის გატანა აკრძალეს.<sup>2</sup>

სეფიანთა ირანის დასუსტების და, რაც მთავარია, სავაჭრო პოტენციალით მდიდარი რეგიონების დაკავების მიზნით, ოსმალები საკმაოდ მიზანმიმართულ საგარეო პოლიტიკას მიმართავდნენ. ასე, სელიმის მცდელობების შემდეგ, სულიმან დიდმა, 1533-1536, 1548-1550 და 1553-1555 წლებში მასშტაბური სამხედრო მოქმედებები წარმართა აზერბაიჯანის მიმართულებით, რაც თავრიზის ორჯერ დაკავებითაც დასრულდა. შემდეგში, 1578-1590 წლებში, ოსმალებმა ირანზე გენერალური შეტევით<sup>3</sup> მოახერხეს აზერბაიჯანის და სამხრეთ კავკასიის

<sup>1</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*. Edited by H. Inalcik, D. Quartet. Vol. I. 1300-1600. Cambridge. 1994, გვ. 222-223.

<sup>2</sup> P. Brummett. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. State University of New York Press. 1994, გვ. 153.

<sup>3</sup> R. Matthee. "The Ottoman-Safavid War of 986-998/1578-90: Motives and Causes"

დიდი ნაწილის უშუალოდ შემოერთება, რითაც მათ ხელში ჩაუვარდათ მსხვილი სავაჭრო გზები<sup>1</sup> და აბრეშუმის წარმოების ცენტრები<sup>2</sup>.

ოსმალების გრძელვადიანი სავაჭრო-ეკონომიკური ხედვა სხვა სახელმწიფოებთან ურთიერთობაშიც დასტურდება, მაგალითად, ოსმალებს კარგად ესმოდათ, რომ რუსები სამხედრო საფრთხესთან ერთად, ასევე შავი ზღვის და, განსაკუთრებით, კასპიის მიმართულებით პირდაპირ ეკონომიკურ მონინალმდეგესაც წარმოადგენდნენ. ამით შეიძლება აიხსნას ოსმალების ჩრდილოეთ კავკასიაში გაბატონების და მთელი კავკასიის ხელში ჩაგდების სურვილი, სადაც კასპიის დასავლეთი სანაპირო მოსკოვსა და სეფიანებს შორის აქტიური სავაჭრო ურთიერთობებისთვის საკვანძო სავაჭრო გზას წარმოადგენდა. მართლაც, სულთან სელიმ II-ის (1566-1574 წწ.) მმართველობაში ოსმალებს დონსა და ვოლგას შორის ხელოვნური არხის გაყვანა სურდათ<sup>3</sup>. იბრაჰიმ ფეჩევი იუწყება, რომ ოსმალების მიზანს კავკასიის, კერძოდ კი, შირვანის დაპყრობისთვის გადასროლილი ჯარების უკეთესად მომარაგება წარმოადგენდა<sup>4</sup>. აღნიშნული ცნობა კი პირდაპირი დასტურია იმისა, თუ როგორი სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესები გააჩნდათ ოსმალებს ვოლგა-კასპიისპირეთის და აღმოსავლეთ სამხრეთ კავკასიის მიმართულებით.

---

es". *International Journal of Turkish Studies*. Vol. 20(1&2). 2014, გვ. 1-20.

<sup>1</sup> *Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. IX-X; მ. სვანიძე. *ოსმალეთის ისტორია (XIV-XVI სს.)*. თბილისი. 1999, გვ. 203.

<sup>2</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*, გვ. 228-230.

<sup>3</sup> კ. კუცია. *აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის ქალაქები XVI-XVIII სს.* თბილისი. 1976, გვ. 80-84.

<sup>4</sup> *იბრაჰიმ ფეჩევის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*. ტექსტი ქართული თარგმანითურთ გამოსცა, შესავალი და შენიშვნები დაურთო სერგი ჯიქიამ. თბილისი. 1964, გვ. 31-33; D. E. Streusand. *Islamic Gunpower Empire. Ottomans, Safavids, and Mughals*. Westview Press. 2011, გვ. 52.

ოსმალების მიერ შირვანის სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით დაინტერესება სხვა რამითაც დასტურდება. როდესაც XVI საუკუნის ბოლო მეოთხედში ეს რეგიონი ოსმალების ხელში გადავიდა, შემოსავლის მისაღებად ფინანსური აღწერა დაიწყო. ოსმალებმა ასევე გაავრცელეს გავლენა დარუბანდზე, რითაც გააკონტროლებდნენ ჩრდილოეთ-სამხრეთ სავაჭრო მიმართულებას<sup>1</sup>. ეს სავაჭრო-სატრანზიტო გზა სამხედრო მიზნებისთვისაც გამოიყენებოდა<sup>2</sup>. როგორც ჩანს, ოსმალებს ნამდვილად ჰქონდათ დარუბანდზე თავისი გავლენა გავრცელებული, რადგან, როგორც ისქანდერ მუნში იუნყება, როდესაც მუსტაფა ლალა ფაშა<sup>3</sup> შირვანში შევიდა, დაღესტნის და მიმდებარე მიწების მმართველები სეფიანების წინააღმდეგ გამოვიდნენ<sup>4</sup>.

შირვანსა და დარუბანდზე გამავალი სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულების სავაჭრო გზების მნიშვნელობა სხვა მონაცემებითაც დასტურდება. 1660-იან წლებში თბილისში პაისიოს ალექსანდრიელი ჩამოვიდა, სადაც დიდი მოთმინების შედეგად მოახერხა საქართველოში მყოფი ანტიოქიის

<sup>1</sup> იბრაჰიმ ფეჩევის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 47-48; კ. დემეტრაშვილი. „სეფიანთა ირანსა და მოსკოვის სახელმწიფოს შორის დიპლომატიური ურთიერთობები და საქართველო XVI საუკუნის ბოლოსა და XVII საუკუნის დასაწყისში“. *ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო*. ტ. XV. გ. წერეთლის აღმოსავლეთმცოდნეობის ინსტიტუტი. 2024, გვ. 168-188.

<sup>2</sup> იბრაჰიმ ფეჩევის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 73-75.

<sup>3</sup> ქართულ ისტორიოგრაფიაში მუსტაფა ლალა ფაშას აღმოსავლურ ლაშქრობაზე ფართო ლიტერატურა არსებობს. თუმცა გამოცემული ნაშრომები, ძირითადად, მის პოლიტიკურ და სამხედრო განზომილებას ეხება: „ლალა მუსტაფა ფაშას ლაშქრის რიცხოვნობა კავკასიაში ლაშქრობის დროს (1578 წ.)“. *საისტორიო კრებული*. 8. მხედარი. თბილისი. 2021, გვ. 260-281. ნაკლები ყურადღება ეთმობა ამ ლაშქრობის სავაჭრო-ეკონომიკურ განზომილებას.

<sup>4</sup> *ისქანდერ მუნშის ცნობები საქართველოს შესახებ*. სპარსული ტექსტი ქართული თარგმანითა და შესავლითურთ გამოსცა ვლადიმერ ფუთურ-იქემ. თბილისი. 1969, გვ. 30.

პატრიარქის, მაკარიოსის, დათანხმება რუსეთში გამგზავრებაზე. აქ ჩვენთვის საინტერესოა საქართველოდან რუსეთში გამგზავრების მარშრუტები. თბილისიდან ისინი შემახამდე გაემგზავრნენ, საიდანაც დარუბანდით რუსეთისკენ გაემურნენ<sup>1</sup>. უკან დასაბრუნებელ გზაზე პატრიარქმა მაკარიოსმა ისევ საქართველოს ტერიტორიაზე გაიარა. თუმცა სანამ თბილისამდე მივიდოდა, ის ისევ შემახაში ჩავიდა<sup>2</sup>. როგორც ვხედავთ, ორივე მარშრუტში შემახა ფიგურირებს, საიდანაც ჩრდილოეთით, რუსეთში მოხვედრა დარუბანდის გზით იყო შესაძლებელი, რაც კიდევ ერთხელ ამტკიცებს კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროს გასწვრივ არსებული მარშრუტის მნიშვნელობას. დარუბანდის გზის გამოყენებაზე ასევე მეტყველებს რუსი ვაჭრების ჩანაწერებიც<sup>3</sup>.

შირვანზე კონტროლის დამყარება კრიტიკულად მნიშვნელოვანი იყო, როგორც ოსმალებისთვის, ასევე სეფიანებისთვის. ძალა, რომელიც ამ რეგიონზე გაბატონდებოდა არა მხოლოდ ჩრდილოეთ-სამხრეთის და დასავლეთ-აღმოსავლეთის გზების დამაკავშირებელ პუნქტს დაეუფლებოდა, არამედ კახეთში და იქიდან ქართლში გზასაც გააკონტროლებდა. მართლაც, იმ ხანმოკლე პერიოდში (1578-1605 წწ.), როდესაც ოსმალები დასავლეთ საქართველოსთან ერთად, ერთპიროვნულად მართავდნენ სამხრეთ კავკასიის აღმოსავლეთ ნაწილს, მათ ხელში გადასული იყო შემდეგი სტრატე-

<sup>1</sup> ნ. ასათიანი. *მასალები XVII საუკუნის საქართველოს ისტორიისთვის (საქართველოს აღწერილობა შედგენილი პავლე ალექსოვლის მიერ)*. ტექსტი გამოსაცემად მოამზადა, გამოკვლევა და კომენტარები დაურთო ნ. ასათიანმა. თბილისი. 1973, გვ. 16-18.

<sup>2</sup> ნ. ასათიანი. *მასალები XVII საუკუნის საქართველოს ისტორიისთვის*, გვ. 24

<sup>3</sup> К. Ф. Афанасьевич. *Хождение купца Федота Котова в Персию*. Москва. 1938, გვ. 18.

გიული სავაჭრო გზა: შემახა-განჯა-თბილისი-გორი-ახალქალაქი-ახალციხე-ერზერუმი<sup>1</sup>.

სეფიანები ოსმალებისთვის სერიოზულ საფრთხეს წარმოადგენდნენ არა მხოლოდ პირდაპირი სამხედრო კუთხით, არამედ იმითაც, რომ მათ კონსტანტინოპოლის სხვა მონინააღმდეგეები, რუსები და პორტუგალიელები (XVI საუკუნის გარკვეულ მონაკვეთში, სანამ სეფიანებმა მათი გაგდება არ გადაწყვიტეს სპარსეთის ყურიდან) უჭერდნენ მხარს. XVI საუკუნის რუკას ფართო რეგიონურ ჭრილში რომ გადავხედოთ, ნათელია, რომ რუსები ჩრდილოეთიდან სამხრეთისკენ მიემართებოდნენ ასტრახან-ვოლგისპირეთის დასაკავებლად. სამხრეთიდან ჩრდილოეთის მიმართულებით კი პორტუგალიელები ეცადნენ სპარსეთის ყურეზე და წითელ ზღვაზე გაბატონებას. ორივე ძალისთვის გარკვეული პერიოდით სეფიანთა ირანი ბუნებრივ მოკავშირეს წარმოადგენდა. რადგან ამ ექსპანსიის უკან სავაჭრო გზების დაკავების სურვილი იმალებოდა, ოსმალებიც აქტიურად ცდილობდნენ, პოზიციები არ დაეკარგათ. შესაბამისად, რამდენიმე საკვანძო გეოგრაფიული არეალი იყო, რომლის დაკავებითაც მოხდებოდა ერთი მხრივ, პორტუგალიელებსა და სეფიანებს, ხოლო მეორე მხრივ კი, რუსებსა და სეფიანებს შორის პირდაპირი კონტაქტის დამყარებისთვის ხელის შეშლა. ესენია სპარსეთის ყურე და კავკასიის აღმოსავლეთ ნაწილი, განსაკუთრებით, კასპიის დასავლეთ სანაპირო, აზერბაიჯანი, შირვანი, გილანი და დარუბანდი.

ამ პროვინციების გარეშე სეფიანთა ირანი ვერ იქნებოდა კონკურენტუნარიანი მოთამაშე ევრაზიის სავაჭრო რუკაზე<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> *თბილისის ისტორია*. ტომი I. თბილისი უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის ბოლომდე. თბილისი. 1990, გვ. 256.

<sup>2</sup> ტომაზო მინადოის კარგად აქვს აღწერილი ირანისთვის სავაჭრო-ეკონომიკური მნიშვნელობის პროვინციების დაკარგვის შედეგები: „მიმდინარე საუკუნეში სპარსეთში ორ მილიონ ოქროზე მეტი შევიდა. ამაში ჩვენ



მას ნაკლები ბერკეტი ექნებოდა ოსმალეთთან პაექრობაში, რადგან ხმელთაშუა ზღვის პორტები და აბრეშუმის მწარმოებელი ტერიტორიები მთლიანად კონსტანტინოპოლის ხელში იქნებოდა<sup>1</sup>. ვაჭრობასთან ერთად, კასპიისპირეთის პროვინციები ირანის სოფლის მეურნეობის ცენტრებსაც წარმოადგენდნენ, სადაც, დაახლოებით, ირანის სასოფლო პროდუქციის 50 პროცენტი იქმნებოდა<sup>2</sup>.

შირვან-აზერბაიჯანის პარალელურად, ოსმალები ასევე ერაყის მიმართულების დაკავებასაც ცდილობდნენ. მიუხედავად მონღოლების პერიოდიდან მოყოლებული ერაყის შედარებითი პოლიტიკური და ეკონომიკური დაქვეითებისა, რეგიონზე ჯერ კიდევ გადიოდა მნიშვნელოვანი სახმელეთო სავაჭრო გზები. კუნძული ჰორმუზი XVI საუკუნის განმავლობაში საკვანძო როლს ასრულებდა ტრანსოკეანურ ვაჭრობაში. მაგალითად, ინდოეთიდან გემები ჯერ კუნძულზე, შემდეგ კი იმპორტირებული ნაწარმი ხმელეთით ერაყის და ირანის ტერიტორიით მთელ ახლო აღმოსავლეთში ვრცელდებოდა. ეს ვითარება 1622 წლამდე გაგრძელდა, როდესაც შაჰ-აბასმა კუნძული დაიკავა, პორტი გაანადგურა და მის ნაცვლად უშუალოდ სპარსეთის სანაპიროზე ცნობილი ბანდარ აბასის პორტი ააგო.

---

ვერ ვხედავთ თამაზის [სეფიანთა შაჰის] მრეწველობას. თუკი ეს იყო, შესაძლოა, შეუმჩნეველი დარჩათ ხელქვეითებს. ამ დაცემის მიზეზი, როგორც ჩანს, მდგომარეობდა ბევრი მხარის დაკარგვაში, რომელიც სულეიმანმა [ოსმალთა სულთანმა] დაიპყრო, განსაკუთრებით, მესოპოტამია და ასირია, ერზერუმის გარდა, და ქართველი ხალხისა და სამეფოს სხვა ხალხის მიერ ხარკზე უარის თქმა“. მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. წითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*. თბილისი. 2021, გვ. 531.

<sup>1</sup> D. E. Streusand. *Islamic Gunpower Empire. Ottomans, Safavids, and Mughals*. Westview Press. 2011, გვ. 151-152.

<sup>2</sup> W. Floor. “The Economy”. *The Safavid World*. Edited by R. Matthee. Routledge. 2022, გვ. 250-251.

ოსმალეთ-სპარსეთის ომები თითქმის მთელი XVI საუკუნის განმავლობაში და XVII-ის პირველ ათწლეულებში მიმდინარეობდა და აღნიშნულ პერიოდში ევრაზიაში მიმდინარე ზოგადი არასტაბილური პოლიტიკური ვითარების გამომხატველი იყო. ხმელთაშუა ზღვიდან ჩინეთ-ინდოეთამდე სახმელეთო გზები აღარ იყო ისეთი უსაფრთხო, როგორც ეს თუნდაც თემურ-ლენგის ეპოქაში, ან მანამდე მონღოლების ბატონობის დროს იყო. ამის პარალელურად, ნელი ტემპებით, ევრაზიის სახმელეთო გზებიდან ინდოეთის ოკეანის საზღვაო მიმართულებებზე დაიწყო სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობის ნაწილის გადატანა. ამას ხელი შეუწყო XVI საუკუნის დასაწყისიდან ევროპელების ექსპანსიამ ინდოეთის ოკეანეში, თუმცა ეს პროცესი მხოლოდ მათი დამსახურება არ ყოფილა. საზღვაო სავაჭრო გზები ინდოეთის ოკეანეში ევროპელების გამოჩენამდეც აქტიურად გამოიყენებოდა, უბრალოდ, XVI საუკუნიდან ამ პროცესმა მეტად მასშტაბური ხასიათი მიიღო და მასში ევროპელების გარდა, ასევე ჩაბმულები იყვნენ საკუთრივ სპარსელი და ინდოელი ვაჭრები<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> ინდოეთის სავაჭრო დიასპორა ასტრახანიდან ცენტრალურ აზიასა და ირანამდე არსებულ სივრცეზე იყო გავრცელებული. XVI საუკუნის მეორე ნახევრიდან ინდოელი ვაჭრები საგრძნობ უპირატესობას ფლობდნენ. უმთავრესი მამოძრავებელი ძალა ინდოელი ვაჭრების ექსპანსიისა სპარსეთის ირანთან მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური კონტაქტები იყო.

XVI საუკუნის მეორე ნახევარსა და XVII-ის დასაწყისზე მოდის სპარსეთში შაჰ-აბასის და ინდოეთში მოგოლთა მმართველის, აკბარის (1556-1605 წწ.) მმართველობა. ინდოეთს რამდენიმე უპირატესობა გააჩნდა. მას დიდი მოსახლეობა და სოფლის მეურნეობისთვის გამოსადეგი მიწები ჰქონდა. ეს უპირატესობები ინვევდა სავაჭრო დისბალანსს მეზობლებთან უირთიერთობებში. ეს განსაკუთრებით კარგად ჩანდა ბამბის ქსოვილების ექსპორტში, ხოლო ცხენები და ძვირფასი ქვები იყო ის პროდუქცია, რომელზე უპირატესობაც ირანის და ცენტრალური აზიის ვაჭრებს ჰქონდათ. XVI-XVII საუკუნეების მიჯნაზე მოგოლთა ინდოეთი, სეფიანთა ირანი და ცენტრალური აზია ერთგვარ ერთიან სავაჭრო-ეკონომიკური სივრცეს წარმოადგენდა, სადაც ქარავნები დაუბრკოლებლად მოძრაობდნენ, გზების გასწვრივ მრავალი ქარავასლა

---

იყო აგებული, ხოლო ზოგადი უსაფრთხოება მაღალ დონეზე იდგა. შიდა აზიური ვაჭრობის განვითარება ადასტურებს მოსაზრებას, რომ ევროპელების მიერ ინდოეთამდე საზღვაო გზის აღმოჩენის მიუხედავად, ძალთა ბალანსი ხანგრძლივი პერიოდის განმავლობაში არ გადახრილა ევროპელების მხარეს. სახმელეთო ვაჭრობის რეალური დაქვეითება მხოლოდ XVIII საუკუნიდან იწყება (S. F. Dale. *Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750*. Cambridge University Press. 1994, გვ. 14-25, 41-56).

ინდოელი ვაჭრების საკმაოდ დიდი რიცხვი ცხოვრობდა და ვაჭრობდა სეფიანთა ირანში. მაგალითისთვის, შარდენი ახსენებს 10 000 ინდოელს, რომელნიც ისფაჰანში ცხოვრობდნენ. მათ ასევე ახსენებს იტალიელი მოგზაური პიეტრო დელა ვალე (*Voyages de Pietro Della Valle, gentilhomme romain, dans la Turquie, l’Egypte, la Palestine, la Perse, les Indes Orientales, & autres lieux*. Tome troisième, გვ. 2, 9, 98). ინდოელ ვაჭრებს ყაზვინშიც ხვდებოდნენ, რაც ადასტურებს ინდოელების სავაჭრო საქმიანობას ირანის მსხვილ ქალაქებში. ძირითადად, ინდოელების ხელში იყო სპარსეთ-ინდოეთის ვაჭრობა. ასევე ხშირი იყო მევახშეობაც, რადგან ინდოელებს საგრძნობი კაპიტალი გააჩნდათ (S. F. Dale. *Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750*, გვ. 68-69). ოლეარიუსი ინდოელებს ახსენებს არდებში და ქაშანში, ხოლო ისფაჰანში კი ის მათ 12 000-იან დიასპორაზე საუბრობს (A. Olearius. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia begun in the year M.DC.XXXIII. and finish’d in M.DC.XXXIX: containing a compleat history of Muscovy, Tartary, Persia, and other adjacent countries: with several publick transactions reaching near the present times: in VII. books*. Forgotten Books. 2018, გვ. 171, 179, 196, 201, 224).

მოსკოვის მიერ 1550-იან წლებში კასპიის ზღვის ჩრდილოეთ ნაწილში გასასვლელის მოპოვების შემდეგ, XVII საუკუნის დასაწყისში ასტრახანში ინდოელი ვაჭრები გამოჩნდნენ. ასტრახანამდე მისასვლელი ორი ძირითადი გზა არსებობდა: ერთი ცენტრალური აზიის მხრიდან, მეორე კი უფრო კომფორტული, კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე ჩრდილოეთ ირანიდან დარუბანდის გავლით მიემართებოდა. ასტრახანის დაპყრობამდე, მოსკოვის ვაჭრობა ახლო აღმოსავლეთთან, ძირითადად, ოსმალეთის იმპერიასთან მიმდინარეობდა. კასპიაზე გასვლამ კი ირანამდე და ინდოეთამდე გზა გაუხსნა. XVII საუკუნის დასაწყისში ასტრახანში ინდოელების გამოჩენა სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე პროცესებთანაც შეიძლება ყოფილიყო დაკავშირებული. 1600-იანი წლები შაჰ-აბასის მიერ სამხრეთ კავკასიაში მიმდინარე ომებს ემთხვევა, როდესაც სეფიანთა ირანმა ჩრდილოეთისკენ მიმავალი სავაჭრო გზები დაიბრუნა და დარუბანდით უფრო მჭიდროდ დაუკავშირდა სამხრეთისკენ გაფართოებულ რუსეთს. სავსებით შესაძლებელია, რომ ინდოელებმა გზა რუსეთის ბაზრისკენ სამხრეთ კავკასიაში ვაჭრობით გაიკვალეს. მეორე მიზეზი

## შაჰ-აბას I-ის „დიდი სტრატეგია“

ქვეყნისთვის რთულ პირობებში მოუნია თავისი მმართველობის დანყება შაჰ-აბას I-ს. სეფიანთა ირანი ფაქტობრივად ორმხრივი, პოლიტიკური და ეკონომიკური შემოტევის ქვეშ იყო მოქცეული. ჩრდილოეთით ოსმალების გამარჯვებების პარალელურად, სამხრეთით ჰორმუზზე პორტუგალიელები იყვნენ გაბატონებულები. ამას ემატებოდა ირანის ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთის საზღვარზე უზბეკების მოძალება<sup>1</sup>.

შაჰ-აბასს იმაზე უფრო მეტი ამბიცია ჰქონდა, ვიდრე ირანისთვის უბრალოდ ტრანზიტული სახელმწიფოს როლი მოერგო. შაჰს ეკონომიკურად მნიშვნელოვანი ტერიტორიების დაბრუნება/დაკავება სურდა. ამიტომაც, მისთვის ქვეყნის ტერიტორიული გამთლიანება პირდაპირ დაკავშირებული იყო სავაჭრო-ეკონომიკურ დანინაურებასთან. ჩრდილოეთ ირანის აბრეშუმის მწარმოებელი პროვინციებიდან პროდუქციის გატანა რუსეთის გავლით მნიშვნელოვანი იყო ამ ტერიტორიების საბოლოოდ შემომტკიცებისთვის. იმავეს თქმა შეიძლე-

---

საკუთრივ რუსეთში მიმდინარე პროცესები იყო. XVI-XVII საუკუნეების მიჯნა „არეულობის ხანით“ არის ცნობილი და სავსებით შესაძლებელია, რომ ინდოელი ვაჭრების ასტრახანში გამოჩენის მომხრე ზუსტად ტახტზე ასული რომანოვების დინასტია იყო, რადგან ქვეყანას ესაჭიროებოდა სავაჭრო ვაჭრობის დონის გაუმჯობესება.

XVI საუკუნიდან ინდოელები აქტიურად იყვნენ ჩაბმულები ცენტრალურ აზიის ვაჭრობაში, საიდანაც ცხენების იმპორტი ხდებოდა. თუმცა თავდაპირველად ინდოეთიდან ცენტრალურ აზიამდე მისვლა ირანის ტერიტორიის გავლით ხდებოდა, რაც ამ სავაჭრო გზას ართულებდა, რადგან ის ზღვასა და ხმელეთის მონაკვეთებს მოიცავდა. XVII საუკუნიდან ცენტრალურ აზიამდე გზა პირდაპირ ხმელეთით მიდიოდა. შემდეგში ინდოელებს წვდომა ჰქონდათ ჩრდილოეთით რუსეთის ორენბურგამდე და ასტრახანამდე (C. Markovits. *Routes de la soie, de la Préhistoire à demain. Les relations commerciales entre l'Inde et l'Asie centrale entre 1550 et 1920: des échanges intenses et diversifiés*. 2021, გვ. 73-84).

<sup>1</sup> კ. კუცია. *სეფიანთა ირანის ქალაქები და საქალაქო ცხოვრება. ვაჭრობა, საქალაქო გადასახადები*. თბილისი. 1966, გვ. 12-13.

ბა სამხრეთ მიმართულებაზეც, სადაც ინგლისელების და სხვა ევროპელების<sup>1</sup> დახმარებით სპარსეთის ყურის გავლით შაჰ-აბასი ევროპაში ირანის ნაწარმის გატანას ცდილობდა.

აბრეშუმის წარმოების საქმეში სეფიანთა ირანს მზარდი კონკურენცია ხვდებოდა წინ. XVI საუკუნის განმავლობაში განსაკუთრებით დაწინაურდა მებაბრეშუმეობა იტალიასა და ხმელთაშუა ზღვის სხვა ადგილებში<sup>2</sup>. მიუხედავად ამისა, სპარსულ ნაწარმს მაინც პირველი ადგილი ეკავა. ზუსტად ამით იყო გამოწვეული ოსმალების და სეფიანების ერთმანეთზე მზარდი დამოკიდებულება. ერთს პორტები და აბრეშუმზე დიდი მოთხოვნა ჰქონდა, მეორეს კი მაღალი ხარისხის პროდუქცია. თუმცა გრძელვადიან პერსპექტივაში, ოსმალები უკეთეს ვითარებაში იყვნენ. ისინი სეფიანებისთვის ოქროს და ვერცხლის თითქმის ერთადერთ წყაროს წარმოადგენდნენ და გეოგრაფიულად სეფიანები უფრო ოსმალეთის პორტებზე იყვნენ დამოკიდებულები, ვიდრე რუსეთზე და სპარსეთის ყურეში გამავალ გზებზე.

მიუხედავად ამისა, XVI-XVII საუკუნეების მიჯნა მაინც ბევრი გეოპოლიტიკური გაურკვევლობით იყო სავსე. ირანიდან ოსმალეთზე გამავალი ტრადიციული სავაჭრო გზების ფუნქციონირება ორ ქვეყანას შორის ომიანობის ფონზე არ იყო გარანტირებული, ხოლო შაჰ-აბასის საწყის მიზანს მისი მთავარი მონინააღმდეგის სამხედრო კუთხით დამარცხება წარმოადგენდა. უზუნ-ჰასანისა და პირველი სეფიანი მმართველების მსგავსად, შაჰ-აბასი ოსმალების დასამარცხებლად ევროპასთან მჭიდრო პოლიტიკური ურთიერთობების დამყარებას

---

<sup>1</sup> J. C. Ferrer. "Armenians, Diplomats, and Commercial Agents of Shah 'Abbās: The European Journey of Khvāja Safar (c. 1609-14)". *Journal of Persianate Studies*. 11. 2018, გვ. 1-28.

<sup>2</sup> Ferrier, R. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period", გვ. 440-441.

ცდილობდა<sup>1</sup>. გათვლა სწორი იყო, რადგან ევროპულ ქვეყნებს ოსმალების, როგორც სამხედრო, ასევე ეკონომიკური ძალა ანუხებდათ. მათ ნაკლებად სურდათ ოსმალეთის ტერიტორიის გავლით ირანთან ვაჭრობა და, ამიტომაც, დაინტერესებული იყვნენ თურქების გავლენის შემცირებით. მიუხედავად ამ საერთო ხედვებისა, გეოგრაფიულმა დისტანციამ, მეორე მხრივ კი საკუთრივ ოსმალებსა და ევროპელებს შორის მჭიდრო ეკონომიკურმა კონტაქტებმა ევროპელებს მასშტაბურ ანტი-ოსმალურ წამოწყებაზე უარი ათქმევინა. შაჰ-აბასის წარმატების მასშტაბი ოსმალებთან ომში განსაკუთრებულია იმით, რომ მან ათიოდე წლის წინ დაკარგული ტერიტორიების დაბრუნება, ძირითადად, საკუთარი ძალებით მოახერხა.

როგორც ირანის ყველა სხვა მმართველი, შაჰ-აბასი ერთი მნიშვნელოვანი დილემის წინაშე იდგა. ეკონომიკურად მნიშვნელოვანი ტერიტორიების დაბრუნების შემდეგაც კი აბრეშუმის გასაღება მნიშვნელოვან პრობლემად რჩებოდა. როგორც ითქვა, აბრეშუმით ვაჭრობა მნიშვნელოვანი იყო როგორც ოსმალებისთვის, ასევე სეფიანებისთვის. იმდენად იყო სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები დიდი მასშტაბების, რომ ალებ-მიცემობა სრულად საომარი მოქმედებების დროსაც არ იზღუდებოდა. მაგალითად, 1610-იან წლებში ალექსანდრიაში აბრეშუმის გაყიდვებმა იმატა, რაც გვაძლევს საფუძვლიან ეჭვს, რომ საომარი შეტაკებების მიუხედავად, ირანული ნაწარმი მაინც აღწევდა ხმელთაშუა ზღვას<sup>2</sup>. თუმცა იყო შემთხვევები, როდესაც საომარი მოქმედებების დროს საქარავნო მიმოსვლა დიდ ზარალს განიცდიდა. მაგალითად, თურქი ისტორიკოსის, მუსტაფა ნაიმას მიხედვით, შაჰ-აბასის მიერ ოსმალების წინააღმდეგ წამოწყებული ომის შედეგად, ერევნიდან განჯამდე

<sup>1</sup> G. Rota. "Diplomatic Relations Between Safavid Iran and Europe". *The Safavid World*. Routledge. 2022, გვ. 588-609.

<sup>2</sup> A. Riedlmayer. "Ottoman-Safavid Relations and the Anatolian Trade Routes: 1603-1618". *Turkish Studies Association Bulletin*. Vol. 5. No. 1. 1981, გვ. 7-10.

მიმავალი ქარავანი გაიძარცვა, ასევე ხშირი იყო ქონების ექსპროპრიაცია<sup>1</sup>.

ოსმალეთ-სპარსეთის სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების მნიშვნელობაზე ისიც მეტყველებს, რომ ხშირად კომერციული შეზღუდვები საომარი მოქმედებების მიზეზი ხდებოდა. მაგალითად, როდესაც 1612 წელს ორ იმპერიას შორის საზავო ხელშეკრულება დაიდო, ერთ-ერთი დებულება მოიცავდა ირანიდან ოსმალეთში ყოველწლიურად დიდი რაოდენობის (200 საპალნე – 32 ტონა) აბრეშუმის გაგზავნას<sup>2</sup>. ხოლო, როდესაც 1615 წელს, შაჰ-აბასმა ოსმალეთისთვის აბრეშუმის მინოდება შეზღუდა, კონსტანტინოპოლის პასუხი რადიკალური იყო – დაიწყო სამხედრო მოქმედებები სეფიანების წინააღმდეგ<sup>3</sup>. თურქი სარდლისთვის მიწერილ წერილში, შაჰ-აბასი თავს იმართლებდა იმით, რომ ოსმალეთი სპარსელ ვაჭრებს ავიწროვებდა<sup>4</sup>.

ოსმალეებზე ზენოლის მოსახდენად შაჰ-აბასს კიდევ ერთი ბერკეტი ჰქონდა. სელიმ I-ის მსგავსად, რომელიც ირანული

<sup>1</sup> მუსტაფა ნაიმა. *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*, გვ. 101, 112; ოსმალეთსა და სეფიანთა ირანს შორის დაძაბული პოლიტიკური ურთიერთობების დროს ვაჭრობა სრულად არ შეფერხებულა. თუმცა იყო ძალადობის შემთხვევებიც. ერთი დაზარალებული მხარე მეორის დასჯას ითხოვდა. ასე მოხდა, კარტრაიტს და მის ქარავანს შეეჯახა სპარსელთა შენაერთი, რომელმაც მოითხოვა თურქი ვაჭრების გაცემა, რადგან სპარსელი ვაჭარი გაძარცვეს ვანის ტბის სიახლოვეს (J. Cartwright. "The Preacher's Travels". *A Collection of Voyages and Travels*. London. 1745, გვ. 728-729).

<sup>2</sup> მუსტაფა ნაიმა. *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*, გვ. 40, 125; F. Willem, P. Clawson. "Safavid Iran's Search for Silver and Gold." *International Journal of Middle East Studies*. Vol. 32, no. 3. 2000, გვ. 346.

<sup>3</sup> W. Floor. "Trade in Safavid Iran". *The Safavid World*. Edited by R. Matthee. Routledge. 2022, გვ. 276-277; ისიც აღსანიშნავია, რომ ოსმალების მიერ განახლებული საომარი მოქმედებების კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მიზეზი სპარსელების აღმოსავლეთ საქართველოზე გამანადგურებელი ლაშქრობა იყო; მუსტაფა ნაიმა. *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*, გვ. 129-130.

<sup>4</sup> მუსტაფა ნაიმა. *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*, გვ. 123-124.

ნაწარმის ბლოკირებას ცდილობდა, შაჰ-აბას I-მა ოსმალების ბლოკირება განიზრახა სახმელეთო სავაჭრო გზების ინდოეთის ოკეანეში ან რუსეთზე გადატანით. შაჰის მიზანს წარმოადგენდა, ოსმალეთი ირანული აბრეშუმით ვაჭრობისგან მიღებული შემოსავლისგან ჩამოეცილებინა.

ორ იმპერიას შორის სავაჭრო ურთიერთდამოკიდებულება იმდენად დიდი იყო, რომ როდესაც 1620-1630-იან წლებში აქტიური საომარი მოქმედებები მიმდინარეობდა, ოსმალები და სეფიანები თანხმდებოდნენ იმაზე, რომ ომი არ უნდა შეხებოდა მათ აქტიურ სავაჭრო ურთიერთობებს. ეს არაოფიციალური კონსენსუსი ეფუძნებოდა იმის გააზრებას, რომ არცერთ მხარეს არ გააჩნდა საკმარისი სამხედრო-ეკონომიკური პოტენციალი მონინალმდევის სრულად დასამარცხებლად. ამიტომაც, როდესაც ვაჭრობა ორ ძალას შორის იზღუდებოდა, მისი სწრაფად აღდგენა ხდებოდა.

რთულია იმის მტკიცება, თუ რამდენად ჰქონდა შაჰ-აბასს „დიდი სტრატეგია“, რომლითაც ის იმპერიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებს არეგულირებდა<sup>1</sup>. თუმცა ერთი რამ ნათელია: მან მოახერხა სეფიანთა იმპერიის განსხვავებული განვითარების დონეზე მდგომი და შორს მდებარე რეგიონების სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით ერთმანეთთან დაკავშირება. ამის ერთ-ერთი მაგალითია დედაქალაქის დაფუძნება ისფაჰანში, რომელიც ქვეყნის შუაგულში მდებარეობდა. ეს მხოლოდ სამხედრო მიზნებით როდი იყო ნაკარნახები, არამედ პირდაპირ კავშირში იყო ვაჭრობასთან. ისფაჰანზე გამავალი სავაჭრო გზებით სხვადასხვა რეგიონების ერთ-

---

<sup>1</sup> ზოგადად, უნდა ითქვას, რომ სეფიანები იშვიათად ერეოდნენ ქვეყნის ეკონომიკაში. ერთ-ერთი გამონაკლისი იყო 1619-1629 წლები, როდესაც შაჰ-აბასმა ირანში აბრეშუმის წარმოებაზე მონოპოლია დაანესა; S. D. Aslanian. *From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*. University of California Press. 2011, გვ. 30-40.



მანეთთან დაკავშირება მეტად გამარტივდა. მაგალითად, ისფაჰანიდან სპარსეთის ყურეში ევროპელებთან მარტივი კონტაქტი მყარდებოდა. ასევე შედარებით მარტივად მყარდებოდა კომერციული კავშირი ქერმანთან, იაზდთან, მაშჰადთან, ხოლო ამ უკანასკნელიდან კი, ჰერათსა და ყანდაართან, საიდანაც ინდოეთამდე პირდაპირი სავაჭრო გზა იხსნებოდა<sup>1</sup>. ისფაჰანი ასევე მდებარეობდა ცენტრალურ აზიის ქალაქებს (ბოხარა და სამარყანდი) და სირიის ალექსოდა და დამასკოს შორის, რაც უფრო მეტად ამყარებდა მის სავაჭრო-ეკონომიკურ მნიშვნელობას<sup>2</sup>. ამრიგად, ქალაქზე როგორც სამხრეთ-ჩრდილოეთის, ასევე აღმოსავლეთ-დასავლეთის სავაჭრო გზები გადიოდა. ისფაჰანის დანინაურება დაემთხვა თავრიზის სავაჭრო-კომერციულ დაკნინებას. ოსმალების მიერ XVI საუკუნეში მრავალჯერადმა სამხედრო ოკუპირებამ თავრიზს სავაჭრო-სატრანზიტო მიმზიდველობა დააკარგვინა.

შაჰ-აბასი ასევე აგებდა ქარვასლებს, დიდ ყურადღებას აქცევდა გზების უსაფრთხოებას და შეკეთებას<sup>3</sup>. ამის შედეგი იყო ის, რომ სპარსეთის ქალაქებში ინდოეთიდან, ჩინეთიდან, ცენტრალური აზიიდან და ევროპიდან მრავალი ვაჭარი ჩადიოდა<sup>4</sup>. იგი ცდილობდა ქვეყნის შიგნით აბრეშუმის, ბრინჯის და მრავალი სხვა მნიშვნელოვანი პროდუქტის წარმოების-

---

<sup>1</sup> A. Amanat. *Iran. A Modern History*. Yale University Press. 2017, გვ. 84; ყანდაარზე ასევე მიუთითებს XVII საუკუნის დასაწყისის ფრანსუა პელსარტის მონათხრობიც, რომელშიც ეს ქალაქი ერთ-ერთ ცენტრალურ სავაჭრო გზად არის მოხსენიებული. პელსარტი ასევე ახსენებს სპარსეთიდან ინდოეთში შემოტანილ აბრეშუმს (*Jahangir's India. The Remonstrantie of Francisco Pelsaert. Translated from the Dutch by W.H. Moreland and P. Geyl*. Cambridge. 1925, გვ. 6-8).

<sup>2</sup> H. Gaube. "Iranian Cities". *The City in the Islamic World*. Vol. 1. General editor S. K. Jayyusi. Special editors: R. Holod, At. Petruccioli, A. Raymond. Brill. 2008, გვ. 163.

<sup>3</sup> R. Matthee. "Was Safavid Iran an Empire". *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. 53. 2010, გვ. 248-249.

<sup>4</sup> R. Savory. *Iran Under the Safavids*. Cambridge University Press. 1980, გვ. 100.

ვის ხელის შეწყობას. მაგალითად, სომეხი ვაჭრების დასახლება ისფაჰანთან თუ ჩინელი მეჭურჭლეების გადმოსახლება ამა თუ იმ დარგის დაწინაურებას ემსახურებოდა<sup>1</sup>.

შაჰი ასევე სამეფო ვაჭრებსაც ახალისებდა, რომ საზღვარგარეთ გასულიყვნენ, აბრეშუმი გაეყიდათ და სპეციფიკური სავაჭრო პროდუქცია ჩამოეტანათ, რომელიც სეფიანთა სამეფო კარს ესაჭიროებოდა<sup>2</sup>. ირანი დიდ სარგებელს ნახულობდა თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან, მაგრამ ქვეყანა ღარიბი იყო ოქროთი და ვერცხლით, რომელიც, ძირითადად, ევროპელებთან ვაჭრობის შედეგად შემოდის. შაჰ-აბასის მიზანს ამ ფულის ქვეყნიდან გადინების სრული თუ არა, ნაწილობრივი შეჩერება წარმოადგენდა. ასე, 1618 წელს მან სრულად აკრძალა ოქროსა და ვერცხლის გატანა<sup>3</sup>.

სავაჭრო-ეკონომიკურ საკითხებში შაჰ-აბასის გრძელვადიან ხედვაზე უნდა მეტყველებდეს მისი პოლიტიკა სპარსეთის ყურეში, სადაც ის პორტუგალიელების განდევნას ცდილობდა. ევროპელები სეფიანებს ეგზისტენციალურ საფრთხეს არ უქმნიდნენ. ამიტომაც, მიზეზი, რომელიც შაჰ-აბასს ამოძრავებდა, იყო სავაჭრო პუნქტებზე კონტროლი, რომლითაც ის მოახერხებდა ინდოეთის ოკეანიდან ახლო აღმოსავლეთში არსებული სავაჭრო ნაკადის ხელში ჩაგდებას. 1622 წელს, ინგლისელების დახმარებით შაჰმა სპარსეთის ყურეზე გამავალი სავაჭრო გზები დაიკავა<sup>4</sup>. ევროპელებთან მჭიდრო კონტაქტების დამყარება შაჰ-აბასის „დიდი სტრატეგიის“ მნიშვნელოვან კომპონენტს წარმოადგენდა<sup>5</sup>. ორივე

<sup>1</sup> D. E. Streusand. *Islamic Gunpower Empire. Ottomans, Safavids, and Mughals*. Westview Press. 2011, გვ. 185-187.

<sup>2</sup> D. Blow. *Shah Abbas. The Ruthless King Who Became an Iranian Legend*. I.B. Tauris. 2009, გვ. 210-211.

<sup>3</sup> D. Blow. *Shah Abbas. The Ruthless King Who Became an Iranian Legend*, გვ. 212.

<sup>4</sup> *An Economic and Social history of the Ottoman Empire*, გვ. 247-249.

<sup>5</sup> J. Cutillas. "Did Shah 'Abbās I Have a Mediterranean Policy?" *Journal of Persianate Studies*. 8. 2015, გვ. 254-275.

მხარეს ესმოდა, რამდენად დიდ საფრთხეს წარმოადგენდა ოსმალეთის იმპერია და მსგავსად თემურ-ლენგისა და მანამდე ილხანებისა, შაჰ-აბასს სურდა ევროპელებთან ერთად არა მარტო საერთო პირდაპირი სამხედრო დარტყმა მიეყენებინა კონსტანტინოპოლისთვის, არამედ ოსმალეთი გამოეთიშა ევრაზიული სავაჭრო გზებიდან.

შაჰ-აბასის მიერ მოსახლეობის გადასახლების პოლიტიკა-შიც შეიძლება სავაჭრო-ეკონომიკური მოტივები ვნახოთ. 1604 წელს, ოსმალელებთან ომისას, მან სომხების დიდი რიცხვი გადასახლა მდინარე არაქსიდან ისფაჰანის ერთ-ერთ გარეუბანში<sup>1</sup>. მხოლოდ ეთნიკური სურათის შეცვლის სურვილი არ შეიძლება ყოფილიყო სეფიანი მმართველის ინტერესებში, არამედ აქ უფრო ირანის სავაჭრო-ეკონომიკური დონის ამაღლების სურვილთან უნდა გვექონდეს საქმე. ამ მიზანს ემსახურებოდა ქართველების ირანში გადასახლება<sup>2</sup>.

შაჰ-აბასის მიერ ქალაქების განადგურების და მთლიანი მოსახლეობის გადასახლების პრაქტიკა<sup>3</sup> ირანელი მმართველების ტრადიციულ მეთოდს წარმოადგენდა და იმპერიის სავაჭრო-ეკონომიკურ ინტერესებს ემთხვეოდა. მაგალითად, სომხური ქალაქი ჯულფას და ქართული ქალაქების განადგურებით შაჰ-აბასი, პირველ რიგში, ირანის სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესების დაცვას უმიზნებდა. ის ცდილობდა, ვაჭრობაში ირანის კონკურენტი ქალაქების და ქვეყნების

<sup>1</sup> R. Matthee. "Was Safavid Iran an Empire", გვ. 250.

<sup>2</sup> H. Maeda. "Exploitation of the Frontier: The Caucasus Policy of Shah 'Abbas I". *Iran And The World In The Safavid Age*. Edited by W. Floor and E. Herzig. TAU-RIS. 2012, გვ. 479-480; ი. ალლაძე, გ. საითიძე. „გერმანელი მოგზაურის ენგელბერტ კემპფერის ცნობები საქართველოს შესახებ (XVII საუკუნის 80-იანი წლები)“. *ქართული დიპლომატია. წელიწდეული*. 13. თბილისი. 2007, გვ. 395.

<sup>3</sup> J. R. Perry. "Forced migration in Iran during the seventeenth and eighteenth centuries". *Iranian Studies*. 8:4. 1975, გვ. 199-215; H. Maeda. "The Forced Migrations and Reorganisation of the Regional Order in the Caucasus by Safavid Iran: Preconditions and Developments Described by Fazli Khuzani", გვ. 248-256.

დაქვემდებარებას. თუ ეს ვერ მოხერხდებოდა, როგორც ეს აღმოსავლეთ საქართველოს შემთხვევაში იყო, სამხედრო კამპანია და რეგიონის სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალის განადგურება გარდაუვალ ზომებს წარმოადგენდა<sup>1</sup>.

ამასთან ერთად, შაჰ-აბასის აგრესიულ პოლიტიკას, შესაძლოა, სხვა მიზეზიც ჰქონოდა. მაგალითად, ჯულფას შემთხვევაში, ქალაქის სავაჭრო პოტენციალის განადგურების უკან, ამ ქალაქის გეოგრაფიული ადგილმდებარეობაც იყო. ჯულფა ოსმალეთის საზღვართან ახლოს მდებარეობდა და შემოსევების მარტივ სამიზნეს წარმოადგენდა<sup>2</sup>. შაჰ-აბასის პოლიტიკიდან გამომდინარე, მას ერჩივნა მდიდარი ქალაქები სრულად განადგურებულიყო, ვიდრე მტრის ხელში გადასულიყო<sup>3</sup>. ოსმალეთის ჯარების წინააღმდეგ ეფექტიანი დაცვისთვის მოიაზრებოდა მთლიანი საზღვრისპირა რეგიონების „განწმენდა“<sup>4</sup>.

მიუხედავად ამ არგუმენტებისა, მაინც არაა მკაფიო, რას გეგმავდა შაჰ-აბასი ჯულფელ სომხებთან მიმართებით. უდავოა, რომ სეფიან მმართველებს კარგად ჰქონდათ გაცნობიერებული ჯულფელი სომხების სავაჭრო კავშირები და შესაძლებლობები<sup>5</sup>. თუმცა საკუთრივ გადაწყვეტილება მათი გა-

<sup>1</sup> როგორც ჩანს, აღმოსავლეთ საქართველოზე ლაშქრობისას, შაჰ-აბასს მიზნად ჰქონდა დასახული თუთის ხეების განადგურება (ან მიწიდან ამოყრა და ირანში გადატანა), რომელნიც აბრეშუმის ჭიას ჰკვებავენ. გ. ჟორდანიას. „ქართული აბრეშუმის კულტურის განადგურების ერთი ცდის შესახებ“. *ცისკარი*. 5. 1963, გვ. 142-150.

<sup>2</sup> ჟ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგ ზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 105; R. W. Ferrier. "The Armenians and the East India Company in Persia in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries." *The Economic History Review*. Vol. 26(1). 1973, გვ. 39.

<sup>3</sup> В. А. Байбуртян. *Армянская колония новой Джульфы в XVII веке (роль новой Джульфы в ирано-европейских связях)*. Ереван. 1969, გვ. 10-11.

<sup>4</sup> E. M. Herzog. *The Armenian Merchants of New Julfa, Isfahan: A Study in pre-modern Asian trade*. Thesis submitted to the Faculty of Oriental Studies for the Degree of Doctor of Philosophy at the University of Oxford. 1991, გვ. 51-54.

<sup>5</sup> A. J. Newman. *Safavid Iran. Rebirth of a Persian Empire*. I.B. TAURIS. 2006, გვ. 60-63.

დასახლების შესახებ, ისევე როგორც დეპორტაციის პროცესი, მიანიშნებს იმაზე, რომ ეს გადაწყვეტილება, შესაძლოა, უფრო სპონტანური ხასიათის ყოფილიყო და მხოლოდ მოგვიანო პერიოდში მოიაზრა შაჰ-აბასის დიდ, წინასწარ განსაზღვრულ გეგმის ნაწილად. სხვა სიტყვებით, სეფიან მმართველს სომხების გადასახლება, შესაძლოა, მხოლოდ დროებით ნაბიჯად ჰქონდა წარმოდგენილი, ხოლო ირანში მათი საბოლოო დასახლება კი მხოლოდ მოგვიანებით მოხდა<sup>1</sup>.

საქართველო განსაკუთრებულ როლს ასრულებდა შაჰ-აბასის საგარეო პოლიტიკაში. ქართულ ისტორიოგრაფიაში მისი ლაშქრობების მიზეზად, ძირითადად, წმინდა პოლიტიკური მიზნებია დასახელებული<sup>2</sup>. XVII საუკუნის მემატიანე, არაქელ დავრიჟეცი, დიდ ყურადღებას უთმობს შაჰ-აბასის პირად ინტერესებს დაემორჩილებინა ქართველები და მხოლოდ ერთგან, მოკლედ ახსენებს სავაჭრო-ეკონომიკურ საკითხს – ირანში გადასახლებული ქართველების სოფლის მეურნეობით დასაქმებას<sup>3</sup>.

უდავოა, რომ აღმოსავლეთ საქართველოს პოლიტიკურ მორჩილებაში ყოლა შაჰ-აბასის მთავარ ინტერესს წარმოადგენდა, თუმცა სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესების უარყოფა მთლიანი სურათის დანახვის საშუალებას არ იძლევა. არადა მცირე, თუმცა მაინც საინტერესო ცნობები მოგვეპოვება მის კომერციულ ინტერესებთან დაკავშირებით. ცნობილია, რომ შაჰს საქართველოზე ლაშქრობებისას თან ახლდნენ ვაჭრე-

<sup>1</sup> E. M. Herzig. *The Armenian Merchants of New Julfa, Isfahan: A Study in pre-modern Asian trade*, გვ. 57-59.

<sup>2</sup> ხ. მამისიმედაშვილი. „ისქანდერ მუნშის ცნობები შაჰ-აბასის პანკისის ხეობაში ლაშქრობის შესახებ“. *ქართული დიპლომატია. წელიწდეული*. 13. თბილისი. 2007, გვ. 378-383; G. Sanikidze. "The Evolution of Safavid Policy towards Eastern Georgia George Sanikidze". *Safavid Persia in the Age of Empires. The Idea of Iran*. Vol. X. Edited By Ch. Melville. 2021, გვ. 375-404

<sup>3</sup> *არაქელ დავრიჟეცის ცნობები საქართველოს შესახებ*. თარგმანი, შესავალი და კომენტარები კარლო კუციასი. თბილისი. 1974, გვ. 20-23, 35.

ბიცი<sup>1</sup>. როგორც ჩანს, აღნიშნულ ეპოქაში ეს საკმაოდ ფართოდ გავრცელებული პრაქტიკა იყო. მაგალითად, როდესაც კონსტანტინე-ხანმა, შაჰ-აბასის ნების საწინააღმდეგოდ, საქართველოზე გაილაშქრა, მას თან ბევრი ვაჭარი ახლდა<sup>2</sup>.

მსგავსად სპარსეთის ყურეზე, ყანდაარზე, ბალდაზე, გილანსა და თავრიზზე გაბატონებისა, არსებობს ეჭვი, რომ შაჰი ასევე ცდილობდა, ფართო სამხედრო წარმატებების შედეგად, დასავლეთ საქართველოზეც გაეგრძელებინა თავისი გავლენა<sup>3</sup>. ის ეძებდა ახალ სავაჭრო გზებს, რითაც აბრეშუმის გასაღებას მოახერხებდა. დასავლეთ საქართველო კი კარგ სატრანზიტო სივრცეს წარმოადგენდა. მაგალითად, ქართლზე ლაშქრობისას, შაჰ-აბასმა გადანყვიტა, სურამსა და გორში<sup>4</sup> ორი ციხესიმაგრე აეშენებინა, რითაც მოხერხდებოდა სეფიანების, როგორც სამხედრო, ასევე ეკონომიკური პოზიციების გამაგრება. შაჰ-აბასი ასევე ცდილობდა ერევანი-ყარსის და ერევანი-ახალციხის სავაჭრო გზების დაკავებას. ამას ადასტურებს ყიზილბაშების მცდელობები, ახალქალაქს დაჰპატრონებოდნენ<sup>5</sup>. ამასთან ერთად, მუსტაფა ნაიმა აღ-

<sup>1</sup> ისქანდერ მუნშის ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 87, 90.

<sup>2</sup> ისქანდერ მუნშის ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 59.

<sup>3</sup> მუსტაფა ნაიმა. ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 37.

<sup>4</sup> ქალაქი გორი ირანელებისთვის მნიშვნელოვანი სავაჭრო და სტრატეგიული მნიშვნელობის უნდა ყოფილიყო. შაჰ-თამაზს საქართველოზე ლაშქრობებისას გორის დაუკავებია. XVI საუკუნის განმავლობაში ქალაქისთვის მიმდინარე გამძაფრებული ბრძოლა მის სავაჭრო-სამხედრო მნიშვნელობაზე უნდა მეტყველებდეს. მართლაც, გორი, იყო როგორც საქართველოს შიდა რაიონების დამაკავშირებელი ქალაქი, ასევე აქტიურად იყო ჩაბმული რეგიონული მნიშვნელობის ვაჭრობაში. ისტორიულ საბუთებში მრავლადაა მოხსენიებული გორელი ვაჭრები განჯაში, გილანში, თავრიზსა თუ კონსტანტინოპოლში. იხ. ე. მამისთვალიშვილი. გორის ისტორია. I (მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა). თბილისი. 2018, გვ. 66-67, 313-328.

<sup>5</sup> მუსტაფა ნაიმა. ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 111-112, 170.

ნიშნავს, რომ გურიის, სამეგრელოსა და იმერეთის მმართველები ცდილობდნენ ოსმალებისგან მხარდაჭერის მოპოვებას სეფიანებისგან შესაძლო სამხედრო შეტევის შესაჩერებლად<sup>1</sup>.

ზემოაღნიშნული საინტერესოა იმ კუთხით, რომ გარკვეულწილად ეწინააღმდეგება ისტორიოგრაფიაში დამკვიდრებულ მოსაზრებას, რომ სეფიანებს არ სურდათ დასავლეთ საქართველოზე გაბატონება და რომ ისინი ამ რეგიონს უფრო ოსმალების შესაჩერებლად ბუფერულ ზონად აღიქვამდნენ. კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი, რომელიც ზღუდავდა სეფიანებს ამ მიმართულებით, ერთიანი საქართველოს ჩამოყალიბების შიში იყო<sup>2</sup>.

ამასთან ერთად, შესაძლებელია ისიც, რომ შაჰ-აბასი დასავლეთ საქართველოზე ირანის შესაძლო ინტერესებს უფრო დიპლომატიურ ხრიკად იყენებდა. ერთ-ერთ რუს ელჩობასთან საუბარში შაჰი ამტკიცებდა, რომ არც ადრე და არც მომავალში, გურიასა და იმერეთზე ინტერესი არ გააჩნდა და მათ წინააღმდეგ გალაშქრებას არ აპირებდა<sup>3</sup>. შაჰ-აბასს არა მარტო საკმარისი ჯარი არ ჰყავდა, რომ დასავლეთ საქართველოზე ელაშქრა, არამედ მას კარგად ესმოდა, რომ ოსმალეთის გავლენის სფეროში შეღწევა გამოიწვევდა ორმხრივი ურთიერთობების კიდევ უფრო მეტად დაძაბვას.

შაჰ-აბასისთვის კავკასია მნიშვნელოვანი იყო, როგორც რუსეთთან სავაჭრო ურთიერთობების დამაკავშირებელი გეოგრაფიული სივრცე. არაა შემთხვევითი, რომ XVII საუკუნის დასაწყისში შაჰ-აბასის მიერ აღმოსავლეთ კავკასიაზე გენერალური სამხედრო შეტევა ემთხვეოდა ამავე პე-

<sup>1</sup> მუსტაფა ნაიმა. *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*, გვ. 134.

<sup>2</sup> G. Rota. "Caucasians in Safavid Service in the 17<sup>th</sup> Century". *Caucasia Between the Ottoman Empire and Iran, 1555-1914*. Herausgegeben von Raoul Motika und Michael Ursinus. Reichert Verlag Wiesbaden. 2000, გვ. 116-117.

<sup>3</sup> *Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. 79.

რიოდში სეფიანების ლტოლვას ოსმალეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით, აბრეშუმისთვის საექსპორტო გზები მოექცებნათ. ასევე არაა შემთხვევითი, რომ სეფიანების ექსპანსია, XVII საუკუნის მეორე მეოთხედიდან, ჩრდილოეთ ირანიდან ასტრახანამდე, სავაჭრო გზაზე ინდოელების სავაჭრო დიასპორის გამოჩენას ემთხვევა<sup>1</sup>.

და მაინც, შაჰ-აბასის ყურადღება ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობებისადმი არ უნდა მიიჩნეოდეს განსაკუთრებულ მოვლენად. სეფიანთა დინასტიის დამაარსებლის, ისმაილის დროიდან მოყოლებული, ირანის მმართველები დიდ ყურადღებას უთმობდნენ აბრეშუმის წარმოებას და მის ქვეყნის გარეთ გატანას<sup>2</sup>. შაჰ-აბასს არც რამე სახის კონკრეტული გეგმა გააჩნდა სპარსული აბრეშუმის ალტერნატიული გზებით ექსპორტისთვის. მართალია, ის ცდილობდა სპარსეთის ყურის და რუსეთის გავლით არსებული მარშრუტების ამოქმედებას, ისტორიული წყაროების ყურადღებით წაკითხვა მაინც მიანიშნებს იმაზე, რომ სეფიანი მმართველისთვის ოსმალეთზე გამავალი ტრადიციული სავაჭრო მიმართულება მეტად მიმზიდველი იყო<sup>3</sup>.

მიუხედავად გარკვეული მცდელობებისა, შაჰ-აბასი მაინც არ იყო სრულად დაინტერესებული რუსეთის გავლით სავაჭრო გზის ამოქმედებაში. ეს განსაკუთრებით კარგად ჩანდა მაშინ, როდესაც სეფიანების ურთიერთობები ოსმალებთან დალაგებული იყო. ამის კარგი დამადასტურებელი ფაქტია ის, რომ შაჰ-აბასის მემკვიდრის, სეფი I-ის მმართველობაში, როგორც რუსეთთან შენელდა სავაჭრო და დიპლომატიური

<sup>1</sup> ინდოელთა სავაჭრო აქტივობამ დაცემა განიცადა ნადირ შაჰის მმართველობის დროს, როდესაც სპარსელებმა ინდოელი და სომეხი ვაჭრების შევიწროება დაიწყეს. ადრინდელი სავაჭრო კავშირების ნაწილობრივ აღდგენა 1750-იანი წლებიდან გახდა შესაძლებელი.

<sup>2</sup> R. P. Matthee. *The Politics of Trade in Safavid Iran. Silk for Silver, 1600-1730*. Cambridge University Press. 1999, გვ. 61-70.

<sup>3</sup> R. P. Matthee. *The Politics of Trade in Safavid Iran. Silk for Silver*, გვ. 78-83.



ურთიერთობები<sup>1</sup>, ასევე შემცირდა ინგლისელ და ჰოლანდიელ ვაჭრებთან აბრეშუმის ექსპორტთან დაკავშირებული მოლაპარაკებები. მიზეზი მარტივი იყო – სეფიანებმა ოსმალებთან გრძელვადიან საზავო ხელშეკრულებას მოაწერეს ხელი, რაც კიდევ ერთხელ მიანიშნებს იმაზე, რომ ირანისთვის ხმელთაშუა ზღვის მიმართულება ბევრად მიმზიდველი იყო თავისი მასშტაბით თუ გეოგრაფიული პირობების გამო.

### **სეფიანთა ირანის სავაჭრო გზები**

ისტორიული პერიოდი 1453 წლიდან, როდესაც კონსტანტინოპოლი დაეცა, 1526 წლამდე – ჩრდილოეთ ინდოეთში მოგოლთა დინასტიის დაფუძნებამდე – თამამად შეიძლება ჩაითვალოს მსოფლიოში ერთ-ერთ გარდამტეხ ეტაპად. ახლო აღმოსავლეთში დაარსდა ახალი სახელმწიფოები, რომლებიც

---

<sup>1</sup> ვითარება ჩრდილოეთის მიმართულებაზე მხოლოდ XVII საუკუნეში იცვლება. ეკონომიკურმა სირთულეებმა ირანში, ხოლო რუსეთში კი პეტრე I-ის მიერ განსაკუთრებულმა დაინტერესებამ კასპიის სავაჭრო-ტრანზიტული მიმართულებით, ჩრდილოეთ-სამხრეთის ვაჭრობის დინამიკა საგრძნობლივ შეცვალა. ასევე მნიშვნელოვანია იმ ფაქტის ხაზგასმა, რომ მიუხედავად რუსების მცდელობებისა, პირველ რომანოვ მმართველებსაც არ გამოუვიდათ მოსკოვი-ასტრახანის სავაჭრო გზაზე უსაფრთხოების სრულად უზრუნველყოფა. მაგალითად, ოლეარიუსის მიხედვით, ნიჟნი-ნოვგოროდის მცხოვრებლები შეწუხებულები იყვნენ ასტრახანამდე მიმავალ ვოლგის გასწვრივ კაზაკების ქურდობით. ასევე ხშირი იყო სპარსეთიდან მომავალი ქარავნების უსაფრთხოებისთვის შეიარაღებული რაზმების გამოყოფა (*The Travels of Olearius in Seventeenth-Century Russia*. Translated and edited by Samuel H. Baron. Stanford University Press. 1967, გვ. 294, 310-324). აღნიშნულ გზაზე მოგვიანო პერიოდშიც არსებობდა უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული პრობლემები. XVII საუკუნეში ჰოლანდიელი მოგზაური იოანე სტრუისიც ყაზანიდან ასტრახანამდე მოგზაურობისას უსაფრთხოების დაბალ დონეზე ამახვილებდა ყურადღებას (*The perillous and most unhappy voyages of John Struys Through Italy, Greece, Lifeland, Muscovia, Tartary, Media, Persia, East-India, Japan, and other places in Europe, Africa and Asia*. London. 1683, გვ. 173).

მკვეთრად განსხვავდებოდნენ წინა საუკუნეების სახელმწიფოებისგან. შეიქმნა სახმელეთო იმპერიების ახალი ტიპი. ეს პერიოდი ასევე მნიშვნელოვანი იყო გლობალური პროცესებით, როგორც იყო დიდი გეოგრაფიული აღმოჩენები<sup>1</sup>, რამაც დიდი გავლენა მოახდინა ახლო აღმოსავლეთში სავაჭრო-სატრანზიტო გზებზე.

სეფიანთა ირანი გარე სამყაროსთან ოთხი ძირითადი სავაჭრო დერეფნით ვაჭრობდა: დასავლეთ მიმართულებაზე ალექსო/ბურსა/იზმირი-ბალდადი/თავრიზი; აღმოსავლეთით – ლაჰორის და ყანდაარის გავლით<sup>2</sup>; სამხრეთით – ბანდარ აბასის და სპარსეთის ყურის სხვა პორტების მეშვეობით. კიდევ ერთი მიმართულება იყო ჩრდილოეთი, სადაც დარუბანდისა და ვოლგა-ასტრახანის გავლით მიმდინარეობდა რუსეთსა და სპარსეთს შორის აქტიური სავაჭრო ურთიერთობები<sup>4</sup>. ვოლგა-ასტრახანის გზა ასევე კომფორტულ მიმართულებას წარმოადგენდა იმითაც, რომ ირანის აბრეშუმის მწარმოებელი რეგიონები ახლოს მდებარეობდნენ რუსეთთან. იქიდან კი ევროპაში პროდუქციის გატანა ბევრად მომგებიანი უნდა ყო-

<sup>1</sup> A. Amanat. *Iran. A Modern History*. Yale University Press. 2017, გვ. 36-39.

<sup>2</sup> კ. კუცია. *სეფიანთა ირანის ქალაქები და საქალაქო ცხოვრება*, გვ. 25-33.

<sup>3</sup> ყანდაარი ირანის ინდოეთთან ვაჭრობის კარიბჭეს წარმოადგენდა. ეს დასტურდება სეფიანების მიერ 1654 წელს ქალაქის აღებით. ზოგადად, უნდა ითქვას, რომ მიუხედავად ინდოეთის ოკეანეში საზღვაო ვაჭრობის (სადაც ევროპელების პირველობა უდავო იყო) როლის ზრდისა, ევრაზიაში სახმელეთო გზებს არ დაუკარგავთ თავისი მნიშვნელობა. მაგალითად, ირანსა და ინდოეთს შორის სახმელეთო მარშრუტები აქტიურად გამოიყენებოდა XVIII საუკუნის განმავლობაში. მეტიც, სახმელეთო და საზღვაო გზები ერთმანეთის პარალელურად ფუნქციონირებდნენ. ამასთან ერთად, ნათელი იყო, რომ საზღვაო გზებზე გამავალმა ვაჭრობამ მოიმატა – გემებით უფრო მეტი პროდუქციის ტრანსპორტირება იყო შესაძლებელი, ვიდრე ხმელეთით.

<sup>4</sup> W. Floor. "Trade in Safavid Iran", გვ. 265; E. M. Herzig. "The Volume of Iranian Raw Silk Exports in the Safavid Period". *Iranian Studies*. Vol. 25. No. 1/2. 1992, გვ. 61-62.

ფილიყო<sup>1</sup>, ვიდრე ჯერ სპარსეთის ყურემდე ჩატანა და შემდეგ შორეული საზღვაო გზით ევროპამდე მისვლა<sup>2</sup>.

სეფიანთა ირანი არ ქმნიდა ბევრ ნივთს. აბრეშუმი, ნოხები და სხვადასხვა სახის ქსოვილები იყო ის ძირითადი პროდუქცია, რომლის წარმოებაც ქვეყანაში იყო განვითარებული. ირანი, ძირითადად, თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან იღებდა დიდ სარგებელს – იმპერია ინდოეთსა (სადაც დიდი მოთხოვნა იყო ევროპულ ოქროსა და ვერცხლზე) და ოსმალეთს (სადაც დიდად ფასობდა აბრეშუმი და სხვადასხვა ქსოვილი) შორის მდებარეობდა. დიდნილად, იგივე ტრანზიტულ როლს ასრულებდა სეფიანთა ირანი რუსეთისთვისაც, როდესაც პეტრე I-ის დროს სამხრეთის მიმართულებამ რუსეთის საგარეო პოლიტიკაში მეტი ყურადღება მიიპყრო<sup>3</sup>. თუმცა ხშირად ირანის გეოგრაფია ქვეყანას წამგებიან მდგომარეობაში აყენებდა, რადგან აბრეშუმის ექსპორტი სრულად დამოკიდებული იყო სხვა ქვეყნებში არსებულ სავაჭრო პორტებზე.

ოსმალეთის და მოგოლთა იმპერიებთან შედარებით, სეფიანთა ირანი ბევრად ღარიბ ქვეყანას წარმოადგენდა<sup>4</sup>. ირანი დიდად დაინტერესებული იყო ოქროსა და ვერცხლის მოზიდვა-

<sup>1</sup> ევროპელების მიერ ირანამდე მისასვლელად რუსეთზე ტრანზიტით დაინტერესებამ XVI-XVII საუკუნეებში საკმაოდ დიდ მასშტაბებს მიიღწია. რუსები დიდ დაინტერესებას არ ამჟღავნებდნენ უცხოელი ვაჭრებისთვის ტრანზიტის უფლებების მიცემაზე. მიზეზი რამდენიმე იყო, მათ შორის უმთავრესი, ქვეყნის შედარებითი იზოლაცია და ასევე რუსი ვაჭრების კონკურენცია უცხოელ ვაჭრებთან (S. H. Baron. "Ivan the Terrible, Giles Fletcher and the Muscovite Merchantry: A Reconsideration". *The Slavonic and East European Review*, 56(4). 1978, გვ. 563–585).

<sup>2</sup> В. А. Байбуртян. *Армянская колония новой Джульфы в XVII веке (роль новой Джульфы в ирано-европейских связях)*. Ереван. 1969, გვ. 100-101.

<sup>3</sup> W. Floor. "Trade in Safavid Iran", გვ. 266-267; W. Floor. "Commercial Relations between Safavid Persia and Western Europe". *Safavid Persia in the Age of Empires. The Idea of Iran*. Vol. X. Edited By Ch. Melville. 2021, გვ. 268-270.

<sup>4</sup> R. Matthee. "The Decline of Safavid Iran in Comparative Perspective". *Journal of Persianate Studies*. 8. 2015, გვ. 284-285; R. Matthee. "Was Safavid Iran an Empire". *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. 53. 2010, გვ. 233-265; R. Savory. *Iran Under the Safavids*, გვ. 186-187.

ში, რადგან მათი მოპოვება ირანის ტერიტორიაზე შეზღუდულ ხასიათს ატარებდა. ამიტომაც, ირანი ევროპასთან ვაჭრობდა, ძირითადად, მაინც უფრო ოქროს და ვერცხლის ფულის მისაღებად, რითაც ხდებოდა ინდოეთთან ვაჭრობის დაფინანსება<sup>1</sup>. შესაბამისად, ამ ნაკლის აღმოფხვრა საერთაშორისო ვაჭრობაში აქტიური ჩართულობით იყო შესაძლებელი<sup>2</sup>. ამაში კი მნიშვნელოვან როლს სომეხი ვაჭრები თამაშობდნენ, რომლებიც არა მხოლოდ აბრეშუმის ექსპორტით იყვნენ დაკავებულები, არამედ ბანკირების როლსაც ასრულებდნენ. სხვა სიტყვებით, ჯულფელ სომეხ ვაჭრებს ირანში ვერცხლი შემოჰქონდათ<sup>3</sup>.

ირანის ტერიტორიულ ექსპანსიას, დიდწილად, მისი რთული გეოგრაფია და შედარებითი ეკონომიკური სიღარიბე კარნახობდა. მდინარეებისა და სოფლის მეურნეობისთვის გამოსადეგი მიწების ნაკლებობა სეფიან შაჰებს ირანის ზეგანის გარშემო არსებული სამდინარო სისტემების დაკავებისკენ უბიძგებდა. ასეთები იყო სამხრეთ-აღმოსავლეთით არღანდაბ-ჰელმანდის სამდინარო სისტემა<sup>4</sup> და დასავლეთით ევფრატ-ტიგროსის შენაკადები. კიდევ ერთი ასეთი სისტემა ჩრდილოეთით მდებარე მტკვარ-არაქსის მდინარეთა შესართავი იყო. სეფიან მმართველებს ამ სამივე მიმართულებაზე გაბატონება სურდათ, რაც არა მხოლოდ სოფლის მეურნეობის მიწებისთვის ბრძოლას, არამედ სავაჭრო გზებზე გაბატონების სურვილსაც წარმოადგენდა.

<sup>1</sup> F. Willem, P. Clawson. "Safavid Iran's Search for Silver and Gold." *International Journal of Middle East Studies*. Vol. 32. no. 3. 2000, გვ. 347-349; R. Matthee. "Between Venice and Surat: The Trade in Gold in Late Safavid Iran." *Modern Asian Studies*. Vol. 34(1). 2000, გვ. 227-228.

<sup>2</sup> W. Floor. "Trade in Safavid Iran", გვ. 269.

<sup>3</sup> I. B. McCabe. "Caucasian Elites and Early Modern State-building in Safavid Iran". *Les Arméniens dans le commerce asiatique au début de l'ère moderne*. Chaudhury, S., & Kévonian, K. (Eds.). Éditions de la Maison des sciences de l'homme. 2007, გვ. 91-102.

<sup>4</sup> S. F. Dale. *Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750*. Cambridge University Press. 1994, გვ. 16.

## ქართული სამეფოების საგარეო ვაჭრობა და ქართველი ვაჭრები XV-XVIII საუკუნეებში

XV-XVIII საუკუნეები საქართველოს ისტორიაში რთულ პერიოდად ითვლება. შიდა პოლიტიკურმა არეულობამ და უცხო ძალების შემოსევებმა ქვეყნის დასუსტებას და მის საბოლოო დაშლას შეუწყო ხელი, რაც ფორმალურად 1490 წელს გაფორმდა კიდევაც.

აღნიშნულ ეპოქაში საქართველო და, ზოგადად კავკასიის რეგიონი, სამ დიდ იმპერიას – ოსმალეთს, სეფიანთა ირანსა და რუსეთს – შორის მოექცა. გეოპოლიტიკურად ეს დამღუპველი იყო, რადგან ამ სამივე ექსპანსიონისტურ ძალას მთელ კავკასიაზე ექსკლუზიური პოლიტიკური და ეკონომიკური გავლენის გავრცელება სურდა, რამაც ჯერ სპარსეთსა და ოსმალეთს შორის, შემდეგში კი ამ ორ ძალასა და რუსეთს შორის ომები გამოიწვია. ასეთ ვითარებაში რეგიონში არსებულ პოლიტიკურ ერთეულებს ნაკლები შესაძლებლობა ჰქონდათ, დამოუკიდებელი საგარეო პოლიტიკური კურსი გაეტარებინათ. მეტიც, რიგი გამონაკლისების გარდა, სამი დიდი იმპერიის ამბიციები არც თუ დიდ ეკონომიკურ გასაქანს იძლეოდა.

მართალია, ეკონომიკურად კავკასიას საკვანძო მნიშვნელობა არ ჰქონდა, მაგრამ რუსეთი, ოსმალეთი და სპარსეთი მაინც მიიღტვოდნენ რეგიონში არსებული რესურსების, გზებისა თუ საზღვაო პორტების ხელში ჩაგდებისკენ. ხშირი იყო სავაჭრო გზების მორღვევა ომიანობისა თუ ხელოვნური შეზღუდვების დანესების შედეგად, რაც ამცირებდა ქართული სამეფოების ეკონომიკურ აქტივობას. მაგალითად, XVI

საუკუნის ვენეციელ დიპლომატ მიკელე მემბრესთვის სამეგრელო არ იყო მდიდარი რეგიონი, არც ქუთაისი იყო რამე განსაკუთრებული. ვერც გორს დაუტოვებია მასზე განსაკუთრებული შთაბეჭდილება, ხოლო „თბილისის უმეტესი ნაწილი კი დანგრეულია იმ ბევრი ომის შედეგად, რასაც ქართველები ერთმანეთში აწარმოებდნენ“<sup>1</sup>.

მიუხედავად ამ მძიმე გეოპოლიტიკური ვითარებისა, სამ დიდ იმპერიას შორის მოქცევა ადგილობრივ ვაჭრებს, მაგალითად, ქართველებსა და სომხებს, დიდ სავაჭრო გზებზე გასვლის საშუალებას აძლევდა. მათ ხშირად ადგილობრივი პროდუქცია გაჰქონდათ საერთაშორისო ბაზარზე, ან წარმატებით ითვისებდნენ შუამავლების როლს.

თანამედროვე ისტორიოგრაფიაში აღნიშნული პერიოდის სავაჭრო გზებზე საუბრისას ყურადღება უფრო გამახვილებულია სომხების, ინდოელების და სხვა ეთნიკური ჯგუფების კომერციულ აქტივობაზე<sup>2</sup>. ქართველი ვაჭრები იშვიათად, ან საერთოდ არ განიხილებიან, როგორც მნიშვნელოვანი სავაჭრო ჯგუფი. არადა, ზუსტად XVI-XVIII საუკუნეებზე მოდის საქართველოდან გამოსული ვაჭრების განსაკუთრებული გააქტიურება, რომელიც შეიძლება ვერ უტოლდებოდა სომხური ან ინდური დიასპორების სიძლიერეს, მაგრამ, როგორც ეს ქვემოთ გამოჩნდება, საკმაოდ მოძლიერებულ სავაჭრო ჯგუფს წარმოადგენდა.

ქართველი ვაჭრები 1453 წელს კონსტანტინოპოლის ოსმალეების ხელში ჩავარდნამდეც აქტიურები იყვნენ. მაგალითად, ვენეციელი ვაჭარი ჯაკობო ბადოერი 1436-1440 წლებში, კონსტანტინოპოლში ცხოვრებისას, ვინმე გიორგი „მეგრელს“

<sup>1</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 432-433.

<sup>2</sup> F. Dale. *The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids, and Mughals*. Cambridge University Press. 2010, გვ. 120.

ახსენებს, რომელიც ძვირფასი მაუდიტ ვაჭრობდა<sup>1</sup>. ამავე პერიოდში საქართველოსა და რუსულ სამთავროებს შორის ეკონომიკურ ურთიერთობაზე ირიბი ცნობის ამოკითხვა არის შესაძლებელი რუსი ვაჭრის, აფანასი ნიკიტინის მონათხრობიდანაც, როდესაც ის ქართულ მიწას საკმაოდ მდიდარ მხარედ მოიხსენიებს<sup>2</sup>.

თუმცა, როგორც ზემოთ ითქვა, XVI საუკუნიდან, მიუხედავად გაუარესებული გეოპოლიტიკური ვითარებისა, საქართველოდან წამოსული ვაჭრებისთვის საერთაშორისო ასპარეზზე გასვლის მეტი პერსპექტივა გაჩნდა. ამის მიზეზი კი არა მხოლოდ სპარსეთის, ოსმალეთისა თუ მზარდი რუსული სახელმწიფოს ამბიციის იყო, რომ კავკასია თავის ეკონომიკურ გავლენას დაექვემდებარებინათ, არამედ საკუთრივ რეგიონში ისეთი პროდუქციის წარმოება, რომლითაც ხერხდებოდა ახლო აღმოსავლეთში სავაჭრო-ეკონომიკურ კონკურენციაში შესვლა. ერთ-ერთ ასეთ პროდუქტს აბრეშუმის წარმოადგენდა<sup>3</sup>.

XV-XVIII საუკუნეების საქართველოში აბრეშუმის წარმოება საკმაოდ მაღალ დონეზე იდგა. როდესაც 1578 წელს კახეთის მეფე ალექსანდრე II-ს ხარაჯის გადახდა დაეკისრა, მის მნიშვნელოვან ნაწილს ოცდაათი იუქის ოდენობის აბრეშუმის წარმოადგენდა<sup>4</sup>. ამავდეს ადასტურებენ რუსული დიპლომატიური საბუთები<sup>5</sup>. XVII საუკუნეში პავლე ალექსეელის მიერ

<sup>1</sup> თ. ბერაძე. *ზღვაოსნობა საქართველოში*. თბილისი. 2022, გვ. 207.

<sup>2</sup> *Хождение за три моря Афанасия Никитина 1466-1472 гг.* Москва-Ленинград. 1958, გვ. 84.

<sup>3</sup> გ. ჟორდანია. „ქართული აბრეშუმის კულტურის განადგურების ერთი ცდის შესახებ“, გვ. 140-151; ნ. აბესაძე. *მეაბრეშუმეობა საქართველოში (ეთნოგრაფიული მასალების მიხედვით)*. თბილისი. 1957, გვ. 148-154.

<sup>4</sup> *იბრაჰიმ ფეჩევის ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*. ტექსტი ქართული თარგმანითურთ გამოსცა, შესავალი და შენიშვნები დაურთო სერგი ჯიქიამ. თბილისი. 1964, გვ. 42.

<sup>5</sup> *Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. 13.

შედგენილ საქართველოს აღწერილობაში სამეგრელო, იმერეთი, ქართლი და კახეთი ნახსენებია, როგორც აბრეშუმით განთქმული რეგიონები<sup>1</sup>. XVII საუკუნის გერმანელი დიპლომატი და მწერალი, ადამ ოლეარიუსი, სპარსეთში ყოველწლიურად წარმოებული აბრეშუმის რაოდენობაზე საუბრისას აღნიშნავს, რომ საქართველო ბევრად მდიდარია, ვიდრე ირანის რომელიმე ცალკეული პროვინცია<sup>2</sup>. XVII საუკუნის დასაწყისის რუსულ დიპლომატიურ საბუთებში კი ნახსენებია, რომ აღმოსავლეთ საქართველოში, კერძოდ, კახეთში აბრეშუმი მოიპოვებოდა, ისევე როგორც ეს სპარსეთში იყო<sup>3</sup>.

XVI საუკუნეში, იტალიელი ტომაზო მინადოი აღმოსავლეთ საქართველოს აღწერისას ახსენებს, რომ იქ „ბლომადაა აბრეშუმი“<sup>4</sup>. სხვაგან მინადოი ზაგემზეც წერს, როგორც ქალაქზე, რომელიც სავსე იყო აბრეშუმით<sup>5</sup>. მეტიც, მინადოი ახსენებს ქართველებს, ვისთანაც კავკასიაში ოსმალების ლაშქრობის შესახებ ინფორმაცია ჰქონდა გადამონმებული. უდავოა, რომ ალექსანდრე მცხეთელის „ქართველები“ ვაჭრები უნდა ყოფილიყვნენ<sup>6</sup>. მართლაც, ერთ-ერთ პასაჟში ვენეციელი ქართველ

<sup>1</sup> ნ. ასათიანი. *მასალები XVII საუკუნის საქართველოს ისტორიისთვის (საქართველოს აღწერილობა შედგენილი პავლე ალექსოვლის მიერ)*. ტექსტი გამოსაცემად მოამზადა, გამოკვლევა და კომენტარები დაურთო ნ. ასათიანმა. თბილისი. 1973, გვ. 72-75. თუმცა კახეთის შემთხვევაში არსებობს ალტერნატიული ცნობებიც. ევლია ჩელები აღნიშნავს, რომ კლიმატური პირობების გამო, კახეთის აბრეშუმი არ იყო უმაღლესი ხარისხის (*ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“*. ნაკვ. I, გვ. 292).

<sup>2</sup> A. Olearius. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia*, გვ. 242.

<sup>3</sup> *Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. 161.

<sup>4</sup> G-T. Minadoi. *The War between the Turks and the Persians: Conflict and Religion in the Safavid and Ottoman Worlds*, გვ. 34.

<sup>5</sup> G-T. Minadoi. *The War between the Turks and the Persians*, გვ. 40.

<sup>6</sup> G-T. Minadoi. *The War between the Turks and the Persians*, გვ. 67-68.



და სომეხ ვაჭრებს აბრეშუმით მოვაჭრეებად მოიხსენიებს<sup>1</sup>. მინადოის ცნობა იმითაც საინტერესოა, რომ ავტორი XVI საუკუნის ბოლო მეოთხედზე საუბრისას, მრავალი წლის განმავლობაში ალექოში ცხოვრობდა<sup>2</sup> და ქართული აბრეშუმის ხსენება არ უნდა ყოფილიყო შემთხვევითი ხასიათის.

ალექოსა და ქართულ აბრეშუმს ერთ კონტექსტში ინგლისელი ვაჭარი, არტურ ედვარდსიცი ახსენებს. არ არის გამოირიცხული, რომ აბრეშუმის ექსპორტით უშუალოდ ქართველი ვაჭრებიც ყოფილიყვნენ დაკავებულები, თუმცა ედვარდსი უფრო სომეხ, დიდი ალბათობით, ჯულფადან წამოსულ ვაჭრებზე ამახვილებს ყურადღებას<sup>3</sup>. ქართველების ჩაბმა ალექოში აბრეშუმის ექსპორტის საქმეში საინტერესოა<sup>4</sup>, რადგან ამ ქალაქიდან ვაჭრობა ხმელთაშუა ზღვის და ევროპის ქვეყნებთან იმართებოდა. ეს კი უდავოდ ქართული ნაწარმის ხარისხზე და ქართველების ფართო სავაჭრო ქსელზე მეტყველებდა.

XV საუკუნეში ალექოს დანიშნაურება განპირობებული იყო მისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობით და სახარბიელო გეოპოლიტიკური ვითარებით, როდესაც მზარდი ოსმალეთის იმპერია შავ ზღვასა და აღმოსავლეთ ანატოლიას დაეუფლა. მეტიც, ოსმალების მიერ ბაღდადის და ბასრას დაკავებამ სპარსეთის ყურიდან ალექომდე სავაჭრო გზას შეუწყო ხელი.

<sup>1</sup> G-T. Minadoi. *The War between the Turks and the Persians*, გვ. 233.

<sup>2</sup> G-T. Minadoi. *The War between the Turks and the Persians*, გვ. vii-xiii.

<sup>3</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 377, 432-433; სომხური სავაჭრო დიასპორა მთელ აზიაში იყო გავრცელებული. იხ. Bhattacharya, Bhaswati. "Armenian European Relationship in India, 1500-1800: No Armenian Foundation for European Empire?" *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, vol. 48(2). 2005, გვ. 277-322; S. Babaie, K. Babayan, I. Baghdiantz-McCabe, M. Farhad. *Slaves of the Shah. New Elites of Safavid Iran*. I. B. Tauris. 2004, გვ. 49-79; P. D. Curtin. *Cross-cultural Trade in World History*. Cambridge University Press. 1984, გვ. 187-206.

<sup>4</sup> რ. ბურჭულაძე. „ირანის აგრესიული პოლიტიკის ეკონომიკური წინამძღვრები კახეთის სამეფოს წინააღმდეგ XVI-XVII საუკუნეებში“. *მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები*. II. თბილისი. 1972, გვ. 85-91.

ამით მოხდა თავრიზსა და ტრაპიზონს შორის დამაკავშირებელი სახმელეთო გზის დაქვეითება<sup>1</sup>. სპარსული აბრეშუმით მოვაჭრეებისთვის მოსულსა და ალეპოზე გავლა ბევრად კომფორტული იყო. თუმცა ალეპოზე გამავალმა გზამ<sup>2</sup> საქართველოს სამხრეთ საზღვრიდან სავაჭრო გზების უფრო ქვემოთ გადატანა გამოიწვია.

ქართული აბრეშუმი შავი ზღვის სანაპიროებზეც გადიოდა<sup>3</sup>. XVII საუკუნის იტალიელი მისიონერი, არქანჯელო ლამბერტი, აღნიშნავს, რომ თავლთან, ცვილთან, ტილოსთან, ძაფთან და ბზის ხეებთან ერთად, ოსმალებს სამეგრელოდან აბრეშუმიც გაჰქონდათ<sup>4</sup>. კიდევ ერთი არეალი იყო აღმოსავლეთ კავკასია. ოლეარიუსის მოგზაურობის მეხუთე წიგნში საუბარია ქალაქ შემახაზე, სადაც მრავალი ქართველი და სომეხი ცხოვრობდა და მისდევდა მეაბრეშუმეობას<sup>5</sup>. შემახაში ქართველებს ასევე ახსენებს ინგლისელი ჯონ კარტრაი-

---

<sup>1</sup> J.-C. David. "Aleppo: From the Ottoman Metropolis to the Syrian City". *The City in the Islamic World*. Volume 1. General editor S. K. Jayyusi. Special editors: R. Holod, At. Petruccioli, A. Raymond. Brill. 2008, გვ. 331.

<sup>2</sup> მოგვიანებით, XVIII საუკუნეში, ალეპო ქალაქ იზმირმა დაჩრდილა. ალეპოს დაჩრდილვა ასევე დაკავშირებული იყო XVIII საუკუნეში სახმელეთო სავაჭრო გზების ნელ დაქვეითებასთან. სეფიანების დაცემამ და საოკეანო სავაჭრო გზების მოძლიერებამ პირდაპირი უარყოფითი შედეგი იქონია ახლო აღმოსავლეთის სავაჭრო-სატრანზიტო პოტენციალზე. იხ. B. Masters. *The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600-1750*. New York University Press. 1988, გვ. 8-32.

<sup>3</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. წითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 369-373.

<sup>4</sup> არქანჯელო ლამბერტი. *სამეგრელოს აღწერა*, გვ. 158.

<sup>5</sup> A. Olearius. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia begun in the year M.DC.XXXIII. and finish'd in M.DC.XXXIX: containing a compleat history of Muscovy, Tartary, Persia, and other adjacent countries: with several publick transactions reaching near the present times: in VII. books*. Forgotten Books. 2018, გვ. 166.

ტი, რომელიც რეგიონს XVI-XVII საუკუნეების მიჯნაზე ესტუმრა<sup>1</sup>.

აღმოსავლეთ საქართველოში აბრეშუმის ინტენსიურ წარმოებას დაემთხვა ქართული ქალაქების დანიინაურება. მაგალითად, XVI-XVII საუკუნეებში, შაჰ-აბასის დამანგრეველი ლაშქრობების გამოკლებით, კახეთი განსაკუთრებით წარმატებული იყო სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით. ბაზარი (ზაგემი), გრემი, ყარაღაჯი და სხვა ქალაქები XVI-XVII საუკუნეების მიჯნაზე მნიშვნელოვან სავაჭრო ქალაქებს წარმოადგენდნენ<sup>2</sup>. აქტიური სავაჭრო ურთიერთობები უნდა ყოფილიყო გაჩაღებული მეზობელ სპარსეთთანაც<sup>3</sup>. კახეთის ქალაქების დანიინაურების ერთ-ერთი მიზეზი ასტრახან-შემახას სავაჭრო გზასთან სიახლოვეც იყო. მაგალითად, ბაზარი განსაკუთრებით დანიინაურებული იყო, რადგან, როგორც ჩანს, ქალაქს, ირანის გარდა, ასევე რუსეთთან, შირვანთან და ხმელთაშუა ზღვის რეგიონთან ჰქონდა აბრეშუმით აქტიური სავაჭრო ურთიერთობები. ქალაქის მნიშვნელობაზე მასში ზარაფხანის არსებობაც მეტყველებს<sup>4</sup>. არაა გასაკვირი, რომ ქალაქი შაჰ-აბასის ლაშქრობების სამიზნე გახდა.

აბრეშუმის გარდა, აღმოსავლეთ საქართველო განთქმული იყო ღვინის და ასევე ენდროს ექსპორტით, რომლისგანაც მაღალი ხარისხის საღებავები იქმნებოდა<sup>5</sup>. როგორც ჩანს, XVII

<sup>1</sup> J. Cartwright. "The Preacher's Travels". *A Collection of Voyages and Travels*. London. 1745, გვ. 725.

<sup>2</sup> ლ. ჭილაშვილი. *კახეთის ქალაქები (XIV-XVII სს.)*. თბილისი. 1980, გვ. 232-265.

<sup>3</sup> *სამი სპარსული წყარო XVI საუკუნის საქართველოს შესახებ*. სპარსულიდან თარგმნა, შესავალი, შენიშვნები და საძიებლები დაურთო ნანა გელაშვილმა. თბილისი. 1990, გვ. 32.

<sup>4</sup> Т. С. Кутелия. *Грузия и Сефевидский Иран (по данным нумизматики)*. Тбилиси. 1979, გვ. 14-23; ნ. ხოფერია. „დაკარგული ქართული ქალაქი სახელად „ბაზარი““. *Forbes Georgia*. 27 ივლისი, 2023. <https://forbes.ge/dakarguli-qarthuli-galaqi-sakhelad-bazari/>

<sup>5</sup> შ. მესხია. *საისტორიო ძიებანი*. ტომი II, გვ. 146-147. ენდროს წარმოე-

საუკუნის დასაწყისში ქართული ცხენი დიდად ფასობდა, რაც მისი ინდოეთში ექსპორტით დასტურდება<sup>1</sup>. ეს კიდევ ერთხელ ადასტურებს მჭიდრო ეკონომიკური კავშირების არსებობას საქართველოსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის, მაგალითად, მიკელე მემბრე, საქართველოში მგზავრობისას, ხშირად ახსენებს ბერძნებს, სომხებს და ებრაელებს<sup>2</sup>.

საქართველოდან ერთ-ერთ ტრადიციულ საექსპორტო „პროდუქტს“ მონები წარმოადგენდნენ. როგორც ჩანს, ქართველი მონა-ტყვეების გაყიდვა<sup>3</sup> მხოლოდ ხმელთაშუაზღვისპირეთში არ ხდებოდა, არამედ აღმოსავლეთის მიმართულებითაც. როდესაც თურქი მოგზაური, ევლია ჩელები, ბაქოს სტუმრობდა ერთ-ერთი ქორნილის დროს, მან ქართველი ვაჟების სასაჩუქრედ გადაცემა აღწერა<sup>4</sup>. შემახაში ქართველ მონებს მოიხსენიებს XVII საუკუნის ჰოლანდიელი მოგზაური, იოანე სტრუისიცი, რომელიც საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ ქართველები, სხვებისგან განსხვავებით, ხშირად თვითონ ყიდდნენ თავის შვილებს<sup>5</sup>. ფრანგი ბოტანიკოსი ჟოსეფ ტურნეფორი აღნიშნავს, რომ აღმოსავლეთ საქართველოდან ექვსი-შვიდი წლის ლამაზ გოგონებს იტაცებდნენ და სპარსეთსა და ოსმალეთში

---

ბით და ექსპორტით განსაკუთრებით დიდ სარგებელს ნახულობდა სეფიანთა ირანი. მაგალითად, ტურნეფორი აღნიშნავს, რომ ერზერუმში სპარსეთიდან ენდროს დიდი რაოდენობა შემოდიოდა (იხ. ჟ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 32); ვ. გაბაშვილი. „ტყვის სყიდვა შუა საუკუნეების ევროპაში (ქართველ ტყვეთა ისტორიის ევროპული მასალები)“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის საკითხები. სტატიების კრებული*, ტ. I. თბილისი. 2016, გვ. 228-240.

<sup>1</sup> *ისტანბულ მუნის ცნობები საქართველოს შესახებ*, გვ. 70.

<sup>2</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 432.

<sup>3</sup> C. Ch. Peyssonel. *Observations historiques et géographiques, sur les peuples barbares qui ont habité les bords du Danube & du Pont-Euxin*. 1765. Paris, გვ. 55.

<sup>4</sup> *ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“*. ნაკვ. I, გვ. 281.

<sup>5</sup> *The perillous and most unhappy voyages of John Struys*, გვ. 272, 281.

მიჰყავდათ<sup>1</sup>. ჟან შარდენი, კიდევ ერთი ფრანგი მოგზაური, ის-ფაჰანში ყოფნისას აღნიშნავდა, რომ ყავის სახლებში მრავალი ახალგაზრდა ქართველი ბიჭი მსახურობდა<sup>2</sup>.

აღმოსავლეთ საქართველოს ფართო სავაჭრო კავშირებ-მა გამოიწვია ქართველი ვაჭრების შორეულ ტერიტორიებზე გადაადგილება<sup>3</sup>. მაგალითად, როდესაც ინგლისელი ვაჭარი, ჯაილ ფლეტჩერი, XVI საუკუნის ბოლოს მოსკოვს ეწვია, იქ ის ისეთი ქვეყნებიდან ჩამოსულ ვაჭრებს შეხვდა, რომელთა შო-რის თურქები, სპარსელები, ქართველები და სომხები იყვნენ<sup>4</sup>. ქართველი ვაჭრები კონსტანტინოპოლშიც ჩადიოდნენ. „ახალ ქართლის ცხოვრებაში“ ნახსენებია ოსმალეთის დედაქალაქში მოვაჭრე ქართველი დიაკვნისშვილი, რომელმაც სიმონ მეფის ნემტი ჩამოიტანა<sup>5</sup>. ქართველი ვაჭრები ვენეციაშიც ჩადიოდ-ნენ და იქიდან ხშირად პროდუქცია ირანში ჩაჰქონდათ<sup>6</sup>.

მოგვიანებით, XVII-XVIII საუკუნეებში, ქართველი ვაჭრე-ბი აქტიურები იყვნენ ისფაჰანში, სადაც მრავალ ევროპელ ვაჭართან ერთად აქტიურ ალებ-მიცემობაში იყვნენ ჩართულე-ბი<sup>7</sup>. სეფიანთა დედაქალაქში ქართველებს ინდოელ, სომეხ და

<sup>1</sup> ჟ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 57.

<sup>2</sup> R. Matthee. *The Pursuit of Pleasure. Drugs and Stimulants in Iranian History, 1500-1900*. Princeton University Press. 2005, გვ. 170.

<sup>3</sup> ვ. გაბაშვილი. „XVI-XVIII სს. საქართველოს ქალაქები მახლობელი აღ-მოსავლეთის სავაჭრო ურთიერთობათა შუქზე“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის საკითხები. სტატიების კრებული*, ტ. III. თბილისი. 2018, გვ. 197-220.

<sup>4</sup> E. Monahan. *The Merchants of Siberia. Trade in Early Modern Eurasia*. Cornell University Press. 2016, გვ. 44.

<sup>5</sup> *ქართლის ცხოვრება*. გამოც. ს. ყაუხჩიშვილისა. ტ. II. (ახალი ქართლის ცხოვრება. მესამე ტექსტი). თბილისი. 1959, გვ. 536-537.

<sup>6</sup> A. Olearius. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia*, გვ. 240.

<sup>7</sup> *The perillous and most unhappy voyages of John Struys*, გვ. 321. ირანში ქარ-თველების სავაჭრო აქტივობა სეფიანთა სამეფო კარზე ქართველების დანიშნაულების პარალელურად მიმდინარეობდა. ამ საკითხის მოკლე მი-მოხილვა – R. Matthee. “Georgians in the Safavid Administration”. *Encyclopaedia Iranica*. Edited by E. Yarshater. Vol. X. Bibliotheca Persica Press. 2001, გვ. 493-496.

ევროპელ ვაჭრებთან ერთად ოლეარიუსიც ახსენებს<sup>1</sup>. მეტიც, გერმანელი განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევს ქართველ ვაჭრებს და მათ სომხების სავაჭრო აქტიურობას უტოლებს. ავტორი ერთ საინტერესო დაკვირვებასაც გვთავაზობს, რომელიც, შესაძლოა, ნაწილობრივ ხსნიდეს XVII საუკუნეში ქართველი ვაჭრების როლის მიჩქმალვას: ქართველი ვაჭრები მოგზაურობდნენ ინდოეთსა და ევროპაში, თუმცა ხშირად სომხებად იწოდებოდნენ<sup>2</sup>.

შაჰ-აბასის მიერ ირანში ძალდატანებით გადასახლებულ ხალხებს შორის ქართველები განსაკუთრებულ როლს ასრულებდნენ სპარსეთის სავაჭრო-ეკონომიკურ თუ პოლიტიკურ ურთიერთობებში<sup>3</sup>. მაგალითად, გილანის პროვინციაში აბრეშუმის წარმოება, კახეთიდან ირანში გადასახლებული ქართველი ებრაელის, ხოჯა ლალაზარ იაჰუდის ხელში გადავიდა<sup>4</sup>. როგორც ჩანს, ქართველი ვაჭრები ისეთ შორეულ ადგილებშიც იყვნენ, როგორც არის სპარსეთის ყურე, კერძოდ კი, ბენდერ-აბასის ცნობილი პორტი. ინგლისელი თომას ჰერბერტი, 1627-1629 წლებში სპარსეთში მოგზაურობისას, პორტში მრავალ სხვა ეროვნებასთან ერთად, ქართველ ვაჭრებსაც

<sup>1</sup> A. Olearius. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia*, გვ. 224.

<sup>2</sup> A. Olearius. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia*, გვ. 226. აქ საინტერესოა კიდევ ერთი დაკვირვება, რომელსაც კარტრაიტთან ვხვდებით, სადაც მოგზაური ჯულფაზე გასვლისას ახსენებს ქართველებს, რომლებიც სომხებთან ერთად ქალაქში სახლობდნენ. იხ. J. Cartwright. "The Preacher's Travels". *A Collection of Voyages and Travels*. London. 1745, გვ. 724. გ. ჟორდანიას მართებულად ფიქრობდა, რომ ამ შემთხვევაში არა მკვიდრ, არამედ ჯულფაში ჩასულ ქართველ ვაჭრებთან გვაქვს საქმე. იხ. გ. ჟორდანიას. „უცხოელ მოგზაურთა ცნობები ქართველთა შესახებ XVII საუკუნეში“. *მნათობი*. 8. 1962, გვ. 175.

<sup>3</sup> კ. უცია. „ისფაჰანის ქართველი ტარულები“. *მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები*. II. თბილისი. 1972, გვ. 93-103.

<sup>4</sup> S. Babaie, K. Babayan, I. Baghdiantz-McCabe, M. Farhad. *Slaves of the Shah. New Elites of Safavid Iran*. I. B. Tauris. 2004, გვ. 63.

ახსენებს<sup>1</sup>. იმავე ავტორმა ქართველები ისფაჰანშიც ახსენა, სადაც ისინი სომხებთან შედარებით, ნაკლებად, თუმცა მაინც აქტიურად იყვნენ ჩართულები ვაჭრობაში. კიდევ ერთ პასაჟში ავტორი ქართველ ვაჭრებს დასავლეთ ევროპელ, სომეხ, ინდოელ და თურქ ვაჭრებთან ერთად ახსენებს<sup>2</sup>. გერმანელი მოგზაური, ენგელბერტ კემპფერი, საქართველოს შესახებ თავის ცნობებში აღნიშნავს, რომ ისფაჰანში მრავალ ეროვნებას შორის ქართველებიც აქტიურ სავაჭრო საქმიანობას ეწევიან<sup>3</sup>.

პორტუგალიელი მოგზაური, პედრო ტეიშეირა, XVII საუკუნის დასაწყისში, სპარსეთის ყურის კუნძული ჰორმუზის აღწერისას, პორტუგალიელების და სომხების გარდა, ქართველებსაც ახსენებს<sup>4</sup>. კუნძულის სავაჭრო-ეკონომიკური მნიშვნელობიდან გამომდინარე, შესაძლოა, ვივარაუდოთ, რომ ნახსენები ქართველები კომერციული საქმიანობით იყვნენ დაკავებული.

XVII საუკუნის რუსი ვაჭარი კოტოვი თავისი მოგზაურობის აღწერაში, სადაც ის რუსეთიდან ისფაჰანამდე და შემდეგ კი კონსტანტინოპოლამდე ჩადის, ქართულად რიცხვების რუსულ ტრანსლიტერაციას იძლევა. ამას ის ასევე აკეთებს სომხურ, თურქულ და სპარსულ ენებზე. ვაჭრისთვის სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო ამ რეგიონების და ხალხების ენებზე რიცხვების გამოთქმის ცოდნა. კოტოვის მიერ ქართული რიცხვების ხსენება კი ირანის, კერძოდ კი, ისფაჰანის ბაზრებზე, რომელსაც რუსი ვაჭარი თავისი აღწერილობის დიდ

<sup>1</sup> T. Herbert. *Travels in Persia, 1627-1629*. RoutledgeCurzon. 2005, გვ. 43.

<sup>2</sup> T. Herbert. *Travels in Persia, 1627-1629*, გვ. 122-123, 126.

<sup>3</sup> ი. აღლაძე, გ. საითიძე. «გერმანელი მოგზაურის ენგელბერტ კემპფერის ცნობები საქართველოს შესახებ (XVII საუკუნის 80-იანი წლები)». *ქართული დიპლომატია. წელიწდეული*. 13. თბილისი. 2007, გვ. 395.

<sup>4</sup> *The Travels of Pedro Teixeira; with his "Kings of Harmuz", and Extracts from his "Kings of Persia"*. (1902). Hakluyt Society, გვ. 168. სხვა მონაკვეთში ტეიშეირა თავრიზზე საუბრისას აღნიშნავს, რომ ქალაქს დიდი ვაჭრობა აქვს „გურგესტამთან“, რაშიც, უნდა ვივარაუდოთ, საქართველო იგულისხმება (გვ. 245).

ნაწილს უთმობს, ქართველი ვაჭრების აქტიურობაზე უნდა მიანიშნებდეს<sup>1</sup>.

ისტორიულ საბუთებში მრავლად არიან მოხსენიებული გორელი ვაჭრები განჯაში, გილანში, ისფაჰანში, რეშთსა და ირანის სხვა ქალაქებში<sup>2</sup>, დარუბანდსა თუ კონსტანტინოპოლში. მაგალითად, ზემოთ ნახსენები ვაჭარი დიაკვნისშვილი ქალაქ გორიდან იყო. XVII-XVIII საუკუნეების მიჯნის ისფაჰანში აღმოჩენილი ქართული საფლავის ქვებზე ვკითხულობთ გორიდან წამოსული ვაჭრების გვარებს: მამიჯანაშვილი, ამირბაბაშვილ ელიზბარის ვაჟი, ბაღდასარი, ზურაბა გორქაშვილი და ა. შ<sup>3</sup>. ვაჭარ პაპუნა ჯუბალაშვილს ისფაჰანში თავისი სავაჭრო ადგილი ჰქონდა და, ძირითადად, ქსოვილების ყიდვა-გაყიდვით იყო დაკავებული<sup>4</sup>. გორელი ვაჭრებისთვის ასევე არ უნდა ყოფილიყო უცხო შორეული ინდოეთიც, XVII საუკუნის ბოლო წლების ერთ-ერთი საბუთის მიხედვით, გიორგი თუმანიშვილის ყმა ნათურაშვილი ინდოეთში გაქცეულა<sup>5</sup>. მეფე ერეკლე II-ის მჭიდრო კავშირებიც ინდოეთში მოღვაწე სომეხ ვაჭრებთან ირიბად ადასტურებს კომერციულ კავშირებს ქართლ-კახეთსა და სამხრეთ აზიას შორის.

ქართველი ვაჭრები ასევე ასტრახანსაც აღწევდნენ. მაგალითად, 1681 წლის ბრძანებით, რუსეთის ხელისუფლებამ

<sup>1</sup> К. Ф. Афанасьевич. *Хождение купца Федота Котова в Персию*. Москва. 1938, გვ. 29.

<sup>2</sup> დ. კაციტაძე. „XVII-XVIII საუკუნეთა ქართული დოკუმენტური წყაროები ირან-საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობის შესახებ (ზოგადი მიმოხილვა)“. *მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები*. II. თბილისი. 1972, გვ. 141-145.

<sup>3</sup> თ. გოგოლაძე. „XVII-XVIII საუკუნეების ქართველი ვაჭრები სეფიანთა ირანში (ისპაჰანის სომხურ ნერსესის, მინასისა და სარქისის ეკლესიებში დაცული ქართული და ქართულ-სომხური საფლავის ქვების წარწერების მიხედვით)“. *ეკონომიკა და ბიზნესი*. №4. 2019, გვ. 205-214.

<sup>4</sup> მ. ქიქოძე. „ვაჭრობა XVIII საუკუნის I მეოთხედის ქართლის სამეფოში“. *მაცნე*. 1(22). 1965, გვ. 195.

<sup>5</sup> ე. მამისთვალიშვილი. *გორის ისტორია. I (მეორე გადაშუშავებული და შევსებული გამოცემა)*. თბილისი. 2018, გვ. 66-67, 313-328.



სომხებს, ინდოელებსა და ქართველებს ქალაქში ცხოვრების უფლება მისცა, თუ ისინი სავაჭრო საქმიანობით იქნებოდნენ დაკავებული<sup>1</sup>. ასტრახანში ასევე აქტიურობდნენ სპარსელები<sup>2</sup> ვაჭრები, ვისთვისაც მთავარ სავაჭრო საგანს აბრეშუმის და სხვადასხვა ქსოვილი წარმოადგენდა. ზოგადად, უნდა ითქვას, რომ XVII-XVIII საუკუნეებში აღმოსავლეთ კავკასიის ქალაქები ერთმანეთთან ეკონომიკურად მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებული<sup>3</sup>.

XVII-XVIII საუკუნეების მიჯნაზე ქართველები აქტიურად ჩანდნენ ოსმალეთის სავაჭრო მიმართულებაზეც. აქ აღსანიშნავია ერზერუმი, რომელიც ფრანგი მოგზაურის ტურნეფორის მიხედვით, ხილით საქართველოდან მარაგდებოდა<sup>4</sup>. სავარაუდოა, რომ ტერიტორიული სიახლოვის გამო მას „საქართველოში“ უფრო მისი დასავლეთი ნაწილი ეგულისხმა, რაც ოსმალეთის აღმოსავლეთ პროვინციებსა და სამხრეთ კავკასიას შორის აქტიურ სავაჭრო ურთიერთობებზე მიანიშნებს.

თუმცა ასევე ცნობილია, რომ ერზერუმს მჭიდრო კონტაქტები ჰქონდა აღმოსავლეთ საქართველოსთანაც, კერძოდ, თბილისთან, საიტკენაც ყოველდღიურად ქარავნები გადიოდა. განსაკუთრებით განთქმული იყო ერზერუმში წარმოებული ჭურჭელი, რომელიც მთელ ახლო აღმოსავლეთსა და მუღალთა იმპერიაში ჩადიოდა<sup>5</sup>. მეტიც, ამავე პერიოდში თბილისიდან სპარსეთისა და კონსტანტინოპოლის (ერზერუმის გავლით) მიმართულებით დიდი რაოდენობით ბენვეული გაჰქონდათ. სომეხი ვაჭრები თბილისიდან სმირნაში და ხმელთაშუა ზღვის პორტებში (დიდი ალბათობით, ალექსანდრიაში)

<sup>1</sup> S. F. Dale. *Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750*, გვ. 105.

<sup>2</sup> P. Bushkovitch. *The Merchants of Moscow, 1580-1650*. Cambridge University Press. 1980, გვ. 97-100.

<sup>3</sup> კ. კუცია. *აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის ქალაქები XVI-XVIII სს.*, გვ. 84-122.

<sup>4</sup> უ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 29-30.

<sup>5</sup> უ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 31.

აბრეშუმის ექსპორტს ახორციელებდნენ<sup>1</sup>. ყოველწლიურად თბილისიდან და მისი შემოგარენიდან ერზერუმის მიმართულებით ორ ათასზე მეტი აქლემის საპალნე მცენარის ძირი, ბოია, გაჰქონდათ. ერზერუმიდან ქართული ბოია დიარბექირში ევროპისთვის განკუთვნილი ტილოს შესაღებად იგზავნებოდა. თბილისს ასევე მჭიდრო კონტაქტები ჰქონდა ერევანთან და განჯასთან, საიდანაც, მაგალითად, თოფის ნამლის დასამზადებლად საჭირო ინგრედიენტები შემოდიოდა. XVII საუკუნის ერევანში მონებით ვაჭრობა იყო განვითარებული<sup>2</sup>.

თბილისის ასეთ დაწინაურებას ხელს უწყობდა მისი ტრანზიტული როლი სპარსეთსა და ოსმალეთის აღმოსავლეთ ნაწილს შორის<sup>3</sup>. 1730-იან წლებში, თბილისში შემოიღეს სპეციალური ბაჟი, რისი გადახდაც ყველა იმ ვაჭარ ევალებოდა, რომელიც ქალაქის გავლით სპარსულ და აბრეშუმს გაიტანდა თურქეთის მიმართულებით<sup>4</sup>.

### **ქართველი ვაჭრების ქსელი**

ამრიგად, ქართველი ვაჭრების აქტივობის გეოგრაფიული არეალი რამდენიმე დიდი მიმართულებისგან შედგებოდა: 1. სეფიანთა ირანი, საიდანაც სახმელეთო სავაჭრო გზები ინდოეთამდე გადიოდა; 2. ოსმალეთის იმპერიის აღმოსავლეთი ნაწილი და ხმელთაშუა ზღვა, სადაც ქართველ ვაჭრებს წვდო-

<sup>1</sup> სომხები დიდად წარმოდგენილები იყვნენ ინდოეთშიც. H. Ruquia. "The Armenians and the English East India Company". *Proceedings of the Indian History Congress*. Vol. 73. 2012, გვ. 327–34.

<sup>2</sup> *The perillous and most unhappy voyages of John Struys*, გვ. 213-214.

<sup>3</sup> ამაზე მეტყველებს თბილისში ბაზრის როლიც. იხ. ვ. გაბაშვილი. „ბაზარი შუა საუკუნეების საქართველოში“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის საკითხები. სტატიების კრებული*, ტ. III. თბილისი. 2018, გვ. 188-196.

<sup>4</sup> კ. კუცია. *აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის ქალაქები XVI-XVIII სს.*, გვ. 124.

მა ჰქონდათ ვენეციასთან და იტალიის სხვა ქალაქ-სახელმწიფოებთან; 3. ჩრდილოეთით შემახა-დარუბანდი-ასტრახანი-მოსკოვის მიმართულება. აღნიშნული სავაჭრო გზები, XVI-XVIII საუკუნეებში, ევრაზიაში მსხვილ სავაჭრო მიმართულებებს წარმოადგენდა.

ქართველი ვაჭრების გეოგრაფიულად ასეთ ფართო არეალზე გავრცელება არ იყო შემთხვევითი მოვლენა და, დიდწილად, განპირობებული იყო დასავლეთ აზიაში მიმდინარე ეკოპოლიტიკური პროცესებით – იმპერიების დაარსება და მათი ტერიტორიული გაფართოება ხელს უწყობდა პან-ევრაზიული სავაჭრო კავშირების განვითარებას.

ახლო აღმოსავლეთში ქართველი ვაჭრების დანიშნულებას ხელს ასევე უწყობდა მათი ქრისტიანული მრწამსი. როგორც ქრისტიანებს, რომლებიც არ იყვნენ ჩართული სპარსელ შიიტებსა და თურქ სუნიტებს შორის ბრძოლაში ახლო აღმოსავლეთში პირველობისთვის, ქართველ ვაჭრებს ნაკლები დაბრკოლება უნდა შეხვედროდათ ირანიდან ხმელთაშუაზღვისპირეთამდე მოგზაურობისას. ხშირი იყო შიიტი ვაჭრების საზღვრებზე გაჩერება და ოსმალების მიერ ქონების წართმევა. ქრისტიანები ნაკლებად იდგნენ ამ საშიშროების წინაშე, რაც ხელს უწყობდა სპარსეთში მათ დანიშნულებას.

მეტიც, შესაძლოა, ქართველი ვაჭრების გააქტიურება უფრო დიდ ფენომენტთან იყო დაკავშირებული. კოლუმბის გეოგრაფიული აღმოჩენების შემდგომ პერიოდს ახასიათებდა ლათინური ამერიკიდან ესპანელების მიერ ევროპაში დიდი რაოდენობის ვერცხლის შემოტანა. ეს კი ევროპელ ვაჭრებს აზიელ კონკურენტებთან მიმართებაში ხარისხობრივად უპირატეს პოზიციაში აყენებდა. რადგან პორტუგალიელები აზიიდან უფრო სანელებლების შემოტანით იყვნენ დაინტერესებულები, ინგლისელებს და სხვა ევროპულ ქვეყნებს კი ხმელთაშუა ზღვიდან და რუსეთის ტერიტორიის გავლით

ირანიდან აბრეშუმი შემოჰქონდათ. აბრეშუმზე გაზრდილი მოთხოვნა დაემთხვა XVI საუკუნეში აღმოსავლეთ საქართველოში მებაბრეშუმეობის მზარდ განვითარებას.

წერილობითი წყაროების სიმცირე არ იძლევა საშუალებას, სრული სურათი დავხატოთ იმისა, რამდენად კარგად ჩამოყალიბებული იყო ქართველი ვაჭრების სავაჭრო ქსელი. სომეხი ან ებრაელი ვაჭრების მსგავსად, წყაროებში არ ჩანს, ჰქონდათ თუ არა ქართველ ვაჭრებს რომელიმე კონკრეტული გეოგრაფიული ცენტრი (მაგალითად, ქალაქი, ან პატარა ზომის სამეფო), საიდანაც ხდებოდა ხმელთაშუა ზღვასა და ახლო აღმოსავლეთში სავაჭრო აქტივობის გაფართოება. XVI საუკუნეში და XVII-ის პირველ ათწლეულში შესაძლებელი იყო, რომ ასეთ ცენტრს კახეთი წარმოადგენდა. მას შემდეგ, რაც შაჰ-აბასმა დიდად დააკნინა ქართული მებაბრეშუმეობის ინდუსტრია და ათობით ათასი ქართველი გადაასახლა ირანში, შესაძლებელია, რომ სეფიანთა სამეფოს დიდი ქალაქები, განსაკუთრებით ისფაჰანი, გადაიქცა ქართველი ვაჭრების ქსელის ცენტრად. ასევე არ გვაქვს ინფორმაცია იმასთან დაკავშირებით, თუ რამდენად აქტიური კონტაქტი ჰქონდათ ერთმანეთთან სხვადასხვა ქალაქში მცხოვრებ ქართველ ვაჭრებს. ექვემდებარებოდნენ ისინი ერთ სტრუქტურას/სისტემას, თუ მათი აქტივობა უფრო დეცენტრალიზებულ ხასიათს ატარებდა?

სეფიანებისთვის ქართველი ვაჭრები, შესაძლოა, იმავე მნიშვნელობის მატარებლები იყვნენ, როგორც სომხები: ალებ-მიცემობით უცხოეთიდან ვერცხლის ფულის შემომტანნი. ამასთან დაკავშირებით პირდაპირი ცნობები ჩვენ არ გავაჩნია, თუმცა ქართველი ვაჭრების საერთაშორისო დონეზე აქტიური ჩართულობის გათვალისწინებით, შესაძლოა ვარაუდის გამოთქმა, რომ ქართველ ვაჭრებს პოტენციურად

შეედლოთ სეფიანებისთვის ასევე ბანკირების როლი შეესრულებინათ.

სავარაუდოა ისიც, რომ ქართველი ვაჭრების ქსელი დიდად დაზარალდა XVIII საუკუნის 20-იან წლებში სეფიანთა დინასტიის დაცემის, ავღანელთა ხანმოკლე, თუმცა მტკივნეული ბატონობისა და ნადირ-შაჰის მეფობის პერიოდში<sup>1</sup>. აღნიშნულ პერიოდში გამოუსწორებელი ზიანი მიადგათ ახალი ჯულფის სომეხ ვაჭრებს და ირანში მცხოვრებ ინდოელ ვაჭრებს<sup>2</sup>. თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ ქართველი ვაჭრები ფართოდ იყვნენ წარმოდგენილნი ისფაჰანში, XVIII საუკუნის პირველ ნახევარში ირანში დატრიალებული პოლიტიკური ქაოსი მათთვისაც არანაკლებ დამაზიანებელი უნდა ყოფილიყო.

და ბოლოს, ქართველი ვაჭრების ქსელს კიდევ ერთი დიდი ნაკლი გააჩნდა – დემოგრაფია. ინდოელი ვაჭრებისგან განსხვავებით, ქართველი ვაჭრები რაოდენობრივად ბევრნი ვერ იქნებოდნენ, რაც კრიზისიდან გამოსავლის უმტკივნეულოდ გამონახვის შანსს ამცირებდა. მეტიც, სომხებისგან განსხვავებით, რომლებსაც მსხვილი წარმომადგენლობა გააჩნდათ რუსეთში, ევროპასა და აზიაში და შედარებით მარტივად შეედლოთ ფინანსური სიძლიერის აღდგენა, ქართველ ვაჭრებს ასეთი პოტენციალი არ გააჩნდათ.

---

<sup>1</sup> ამ დიდ გეოპოლიტიკურ კატაკლიზმებთან ერთად, ირანში ვაჭრების და მათ შორის ქართველების მდგომარეობა ბევრად ადრე, XVII საუკუნის ბოლოსა და XVIII-ის დასაწყისში უნდა გართულებულიყო, როდესაც იმპერიის ზოგადი ეკონომიკური მდგომარეობა მეტად არასტაბილური გახდა. ასევე, შიდა უსაფრთხოების დონემაც იკლო, როდესაც იმპერიაში მცხოვრებ არამუსლიმ ვაჭრებზე წნეხმა იმატა, რაც კარგად ჩანდა ჯულფაში მცხოვრები სომხების შემთხვევაში და არ შეიძლება, ნეგატიური გავლენა არ მოეხდინა ქართველ ვაჭრებზეც.

<sup>2</sup> S. D. Aslanian. *From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*, გვ. 215-224; E. M. Herzog. *The Armenian Merchants of New Julfa, Isfahan: A Study in pre-modern Asian trade*, გვ. 105-110.

საინტერესოა, თუ რა გზებით უკავშირდებოდნენ ქართველი თუ საქართველოდან გასული ვაჭრები მსხვილ სავაჭრო-ეკონომიკურ ცენტრებს. XVI-XVIII საუკუნეში საქართველოს სამხრეთით სავაჭრო მიმოსვლა საკმაოდ გააქტიურებული იყო. არსებულ სავაჭრო გზებზე წარმოდგენა, პირველ რიგში, გვექმნება იმ მარშრუტებიდან გამომდინარე, რომლებსაც მოგზაურები და დიპლომატები იყენებდნენ.

მაგალითად, ტურნეფორის მოგზაურობის მარშრუტი სავაჭრო გზის ერთ-ერთ კარგ მაგალითს წარმოადგენს. მეორე მაგალითია ევლია ჩელების ერთ-ერთი მოგზაურობის მარშრუტიც, როდესაც მან ერზერუმზე, ნახჭევანსა და ყარაბაღზე, მარანდსა და თავრიზზე გაიარა. ეს ქალაქები კი საკმაოდ მონესრიგებულ და სავაჭრო აქტივობით მდიდარ მხარეებს განეკუთვნებოდა. აქვე აღსანიშნავია ქალაქი მარაღაც, რომელშიც აქტიური სავაჭრო ურთიერთობები იყო განვითარებული. აღნიშნული გზის არჩევა შემთხვევითი არ უნდა ყოფილიყო, რადგან ეს გზა მეტ-ნაკლებად ემთხვეოდა წინა საუკუნეებში მონღოლების, თემურ-ლენგისა და უზუნ-ჰასანის დროს არსებულ სავაჭრო მიმართულებებს.

ევლია ჩელები ყურადღებას საგანგებოდ ამახვილებს ერზერუმის სავაჭრო მნიშვნელობაზე. XVII საუკუნეში, ქალაქს ინდოეთის, არაბეთის, სპარსეთისა და ჩინეთის ვაჭრები სტუმრობდნენ<sup>1</sup>. კონსტანტინოპოლის და იზმირის შემდეგ, ერზერუმი ყველაზე დიდი სავაჭრო ბრუნვის მქონე ქალაქი იყო. ქალაქი პირდაპირ იყო დაკავშირებული თავრიზთან, რომლის სახელსაც ატარებდა ქალაქის ერთ-ერთი კარი<sup>2</sup>. XVII საუკუნეში აქტიური სავაჭრო კონტაქტები არსებობდა, როგორც ერევანსა და თავრიზს, ისევე ერევანსა და ერზერუმს შორის. ევლია ჩელები ამ მიმართულებებზე გადაადგილდებო-

<sup>1</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 202.

<sup>2</sup> მუსტაფა ნაიმა. ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ, გვ. 179.

და რეგიონში მოგზაურობის დროს და საგანგებოდ აღნიშნავდა გზებზე არსებულ საქარავნო აქტივობას<sup>1</sup>.

ევლია ჩელების მიხედვით, განჯა განთქმული იყო სავაჭრო რიგებით და აბრეშუმის და რკინის წარმოებით. ერთ-ერთი სავაჭრო გზა, რომლითაც განჯა სხვა ქალაქებს უკავშირდებოდა, ერევნამდე გადიოდა. შაქი და დარუბანდი კიდევ ორი მნიშვნელოვანი ქალაქი იყო, რომლებიც აბრეშუმის წარმოებით იყვნენ განთქმული, ხოლო შემახა კი დიდი სავაჭრო სივრცეებით<sup>2</sup>, სადაც ხშირად ინდოელი ვაჭრები სტუმრობდნენ<sup>3</sup>. შემახას მჭიდრო კავშირები ჰქონდა დარუბანდთან, სადაც ინდოეთიდან, ჩინეთიდან, მოსკოვიდან და ირანიდან ვაჭრები იკრიბებოდნენ<sup>4</sup>. XVII საუკუნის მეორე ნახევარში

<sup>1</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 262.

<sup>2</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 267, 270, 276; ბარბარო XV საუკუნეში აღნიშნავდა, რომ შემახა მდიდარი იყო აბრეშუმით და დარუბანდამდე მიმავალ გზაზე იდგა. შემახას სავაჭრო-სატრანზიტო ქალაქად მოიხსენიებს ამბროჯიო კონტარინიც (*Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 86-87, 144-145). საუკუნის დასაწყისში რუსი ვაჭარი კოტოვი აღნიშნავს, რომ შემახაში შვიდი ქარვასლა იყო და ქალაქი ერთგვარ საკვანძო წერტილს წარმოადგენდა, რომელზეც იკვეთებოდა ჩრდილოეთიდან სამხრეთზე და აღმოსავლეთიდან დასავლეთით გამავალი სავაჭრო გზები (К. Ф. Афанасьевич. *Хождение купца Федота Котова в Персию*. Москва. 1938, გვ. 18). შემახასა და დარუბანდის კავშირზე საუბრობს კიდევ ერთი ვენეციელი, კატერინო ზენო (*“Travels in Persia by Caterino Zeno”*. *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 45). მოგვიანებით ოლეარიუსი განსაკუთრებულ ყურადღებას უთმობს ქალაქის სავაჭრო პოტენციალს (A. Olearius. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia*, გვ. 166). შემახადან დარუბანდამდე არსებულ გზაზე XVII საუკუნის პირველ ნახევარში, საქართველოში ჩამოსული რუსი ელჩების მარშრუტიც მეტყველებს. აღმოსავლეთ საქართველოდან რუსეთში დასაბრუნებლად, ელჩები ჯერ შემახამდე, შემდეგ კი დარუბანდამდე მივიდნენ (*Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. 338).

<sup>3</sup> *The perillous and most unhappy voyages of John Struys*, გვ. 284.

<sup>4</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 289; ინდოეთსა და სამხრეთ კავკასიას შორის სავაჭრო ურთიერთობებზე ცოტა რამ ვიცით,

დარუბანდისა და შემახას სავაჭრო-ეკონომიკურ დანიშნულ-  
ბაზე იოანე სტრუიზიც საუბრობს. ჰოლანდიელი მოგზაური  
შემახადან გამგზავრებისას იხსენიებს ორი ათასი კაცისგან  
შემდგარ ქარავანს<sup>1</sup>.

განსაკუთრებული სატრანზიტო როლი ეკავა ბაქოს და მის  
სამხრეთით მდებარე გილანის პროვინციას. როგორც ჩანს, ქა-  
ლაქში როგორც ინდოეთ-ჩინეთიდან მოსული ვაჭრები, ასევე  
ჩრდილოეთიდან რუსები სტუმრობდნენ<sup>2</sup>. ასევე სატრანზიტო  
მნიშვნელობის იყო დარუბანდიც, სადაც სამხრეთ-ჩრდილოე-  
თის მიმართულების და საზღვაო ტრანსკასპიური ვაჭრობა  
იკვეთებოდა.

ზოგადად, უნდა აღინიშნოს, რომ ისევე როგორც წინა  
საუკუნეებში, ძირითადი სახმელეთო სავაჭრო-სატრანზიტო  
გზები მაინც საქართველოს სამხრეთით და მის აღმოსავლე-  
თით გადიოდა. ამაზე მეტყველებს თვითონ ევლია ჩელების

---

თუმცა შესაძლებელია რამდენიმე საინტერესო დაკვირვების გაკეთება.  
XVII-XVIII საუკუნეების ინდოეთი ცხენების იმპორტით იყო დანიტერ-  
ესებული, ხოლო ექსპორტზე კი საღებავი ინდიგო და შაქარი გადიოდა,  
ხშირად სომეხი ვაჭრების მეშვეობით. სომეხი ვაჭრები განსაკუთრებით  
აქტიურები იყვნენ ინდოეთში ინგლისელების გამოჩენამდეც, როდესაც  
ქალაქ ლაჰორის გავლით ყაჰდაარამდე და შემდეგ უკვე ისფაჰანამდე და  
აღეპომდე აღწევდნენ (*Jahangir's India. The Remonstrantie of Francisco Pel-  
saert. Translated from the Dutch by W.H. Moreland and P. Geyl. Cambridge. 1925,*  
გვ. 15, 18, 30). ამის გარდა, ინდოეთი სანელებლების და ქსოვილების დიდ  
საექსპორტო ცენტრსაც წარმოადგენდა. კავკასიასა და ინდოეთს შო-  
რის ვაჭრობაში დიდ როლს ჯუღფელი სომეხები ასრულებდნენ. სავაჭრო  
გზები კი, ძირითადად, სამხრეთიდან, ირანის დიდი ქალაქებიდან ჩრდი-  
ლოეთით დარუბანდამდე აღწევდა (S. C. Levi. *The Indian Diaspora in Central  
Asia and Its Trade, 1550-1900.* Brill. 2002, გვ. 48-51). განსაკუთრებით საინ-  
ტერესოა ინდოეთში ცხენების ექსპორტი. ის, ძირითადად, ორი მიმარ-  
თულებით ხორციელდებოდა: ცენტრალური აზიიდან და სპარსეთის ყუ-  
რიდან. კლიმატური პირობების და საძოვრისთვის გამოსადეგი მინების  
სიმცირის გამო, ინდოეთში ცხენების გაშენება თითქმის შეუძლებელი  
იყო.

<sup>1</sup> *The perillous and most unhappy voyages of John Struys*, გვ. 272-273.

<sup>2</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 281.



მოგზაურობის მარშრუტებიც: ანატოლიიდან თავრიზამდე და მიმდებარე ტერიტორიებამდე, შემდეგ ერევან-განჯას მიმართულებამდე, რომლითაც თურქი მოგზაური შირვანში და დარუბანდის ტერიტორიებამდე აღწევს. დარუბანდიდან საქართველოში დასაბრუნებელ გზაზე კი ევლია ჩელებიმ სამხრეთით, შაქისკენ გაემგზავრა, საიდანაც ჯერ კახეთში, შემდეგ კი თბილისში ჩავიდა.

საკუთრივ საქართველოზე, მაგალითად, XVII საუკუნეში თბილისი-გორი-სურამი-ახალციხე-ყარსი-ერზერუმის გზა გადიოდა. თუმცა ევლია ჩელების მონათხრობიდან ჩანს, რომ არსებული მაგისტრალი არ იყო განსაკუთრებით აქტიური. ყარსიდან გზა ერევნამდეც გადიოდა, რაც ქართული ქალაქების, მეზობლად არსებულ, დიდ ქალაქებთან დაკავშირების კარგ საშუალებას იძლეოდა<sup>1</sup>. ერევნიდან გზა ერზერუმამდე გადიოდა. მაგალითად, ერევანში ერთ-ერთი მგზავრობის დასრულების შემდეგ, ევლია ჩელები ერზერუმამდე „შვიდასიანი ქარავნით“ გამოვიდა<sup>2</sup>. თავისი მონათხრობის კიდეც ერთ მონაკვეთში ავტორი ერევნიდან ერზერუმამდე მოსულ სამი ათასი ჯორ-აქლემისგან შემდგარ ქარავანს ახსენებს<sup>3</sup>.

## დასავლეთ საქართველო

ქართველებს აქტიური კონტაქტი ჰქონდათ შავი ზღვის სანაპიროზე არსებულ ქალაქებთანაც. XV საუკუნის შუა ხანებში ტანაში მგზავრობისას ვენეციელი ვაჭარი, იოსაფატ

<sup>1</sup> მინაღოი საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ XVI საუკუნის ბოლოს, ყარსის გამაგრების გამოცხადებული გეგმით, ოსმალები საქართველოსა და სომხეთამდე მისასვლელ გზებს დაეუფლებოდნენ. იხ. G-T. Minadoi. *The War between the Turks and the Persians: Conflict and Religion in the Safavid and Ottoman Worlds*, გვ. 71.

<sup>2</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 314.

<sup>3</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 346.

ბარბარო, ვრცლად საუბრობდა სამეგრელოზე, რაც ყირიმსა და საქართველოს დასავლეთ სანაპიროს შორის მჭიდრო კონტაქტებზე მიუთითებს<sup>1</sup>. სამეგრელოს მჭიდრო კავშირებზე უნდა მიუთითებდეს ის ფაქტიც, რომ ვენეციელ ელჩს ამბროჯო კონტარინის, რომელიც უზუნ-ჰასანთან იყო წარგზავნილი, თავდაპირველად კაფადან ფოთამდე სურდა მგზავრობა და უნდოდა იქიდან მიეღწია დანიშნულების ადგილამდე<sup>2</sup>. 1539 წელს, მიკელე მემბრემ კაფადან ანაკლიამდე გემი საკმაოდ მარტივად იშოვა.

მიკელე მემბრეს მიხედვით, სამეგრელო მდიდარ მხარეს არ წარმოადგენდა. მართლაც, უშუალოდ ვაჭრობის საგნებს რაც შეეხება, სამეგრელოში კაფადან, ძირითადად, მარილი შედიოდა<sup>3</sup>, რაც, ზოგადად, საქართველოს ამ მხარეში რთულად მოიპოვებოდა<sup>4</sup>. იმპორტის სხვა საგნებს რკინა, სპილენძი, სხვადასხვა ჭურჭელი, ფეხსაცმელი, ნოხები და ტყავები წარმოადგენდა<sup>5</sup>.

ასევე აქტიური ვაჭრობა მიმდინარეობდა სამეგრელოსა და შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთს შორის. ჭროხის შესართავიდან სამეგრელოს მიმართულებით ლაზებს გაჰქონდათ მარილი და სხვადასხვა ხელსაწყო-იარაღი, რაც თავლზე, ტყვე ქალიშვილებსა და ჭაბუკებზე იცვლებოდა. როგორც ჩანს, თვითონ ევლია ჩელებიც იყო ამ ვაჭრობაში ჩაბმული,

<sup>1</sup> *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 25-26.

<sup>2</sup> *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 116-117.

<sup>3</sup> ნ. ხოფერია. „მარილით ვაჭრობა შავ ზღვაში და საქართველო“. 29 სექტემბერი, 2023. *Forbes Georgia*. <https://forbes.ge/marilith-vatchroba-shav-zghvashi-da-saqarthvelo/>

<sup>4</sup> ასევე რთულად მოიპოვებოდა ქალაღიც (დონ ჯუზეპე ჯუდიჩე მილანელი. *წერილები საქართველოზე. XVII საუკუნე*. იტალიური ტექსტი თარგმნა, წინასიტყვაობა და შენიშვნები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1964, გვ. 44).

<sup>5</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 98, 103.

რადგან სამეგრელოდან გამგზავრების შემდეგ, ის მასთან არსებულ ხუთ ქართველ ტყვე ბიჭს ახსენებს<sup>1</sup>. XVI საუკუნის შუა პერიოდში სამეგრელოს ტრაპიზონთანაც ჰქონდა მჭიდრო კავშირი. ზოგადად უნდა ითქვას, რომ ტრაპიზონს ასევე აქტიური სავაჭრო კავშირები ჰქონდა სამეგრელოს ჩრდილოეთით მდებარე ტერიტორიებთანაც, აბაზას ქვეყანასთან, ყირიმთან, კაზაკებთან ა. შ<sup>2</sup>.

დასავლეთ საქართველოს კონსტანტინოპოლთანაც ჰქონდა მჭიდრო კავშირები. XVII საუკუნის პირველ მეოთხედში ოსმალეთის დედაქალაქში მყოფი ინგლისის ელჩი, ტომას რეი, ქართულ სავაჭრო ხომალდებს ახსენებს<sup>3</sup>. კონსტანტინოპოლთან სამეგრელოს კავშირზე ასევე მიანიშნებდა ლამბერტიც, როდესაც დადიანის სამთავროში ოსმალთა დედაქალაქიდან ქსოვილების ჩამოტანა ახსენა<sup>4</sup>.

ზოგადად, უნდა ითქვას, რომ სამეგრელოს სანაპირო ზოლი ეკონომიკურად შედარებით განუვითარებელი იყო, სადაც ვაჭრობა მხოლოდ წლის კონკრეტულ პერიოდში მიმდინარეობდა. სამეგრელო ღარიბ მხარეს წარმოადგენდა,

<sup>1</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 95.

<sup>2</sup> ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. ნაკვ. I, გვ. 89-90; *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, გვ. 118.

<sup>3</sup> თ. ბერაძე. *ზღვაოსნობა საქართველოში*. თბილისი. 2022, გვ. 108-109.

<sup>4</sup> არქანჯელო ლამბერტი. *სამეგრელოს აღწერა*, გვ. 23; XVII-XVIII საუკუნეებში საქართველოს სანაპიროებზე ნავსადგურები იყო, სადაც გაცხოველებული სავაჭრო ურთიერთობები მიმდინარეობდა, ხოლო აღებ-მიცემობის უმთავრეს ობიექტს, მონა-ტყვეები წარმოადგენდნენ, ესენია: ბათუმი, ფოთი, ქემხელი, ანაკლია, ანაკოფია და ბიჭვინთა. ამავე ნავსადგურებში უნდა არსებულყო საბაჟოებიც, ხოლო ვაჭრობა სრულად მიბმული უნდა ყოფილიყო ოსმალეთის ბაზრის მოთხოვნებზე. მონა-ტყვეებით ვაჭრობა, შესაძლოა, საქართველოს საზღვაო ექსპორტის 40%-ს შეადგენდა. ქართული ნავსადგურებიდან მონა-ტყვეები, ძირითადად, ტრაპიზონსა და კონსტანტინოპოლში გადაჰყავდათ. კიდევ ერთ მიმართულებას, საქართველოდან მონა-ტყვეების გასაყვანად, ქალაქი ახალციხე წარმოადგენდა (იხ. ა. კილასონია. *ადამიანებით ვაჭრობა საქართველო-კავკასიაში XVI-XIX საუკუნეებში*. თბილისი. 2022, გვ. 113-114).

რისი საუკეთესო დასტური სავაჭრო ურთიერთობაში ფულის ნაკლები გამოყენება იყო. ბარტერი ვაჭრობის უმთავრესი ელემენტი იყო<sup>1</sup>. რუსული დიპლომატიური საბუთებიც აღნიშნავენ, რომ XVII საუკუნის დასაწყისის სამეგრელო საკმაოდ ღარიბ რეგიონს წარმოადგენდა, სადაც ფული არ ტრიალებდა და ეკონომიკა, ძირითადად, ბარტერზე იყო აწყობილი<sup>2</sup>. ფულით ყიდვა მხოლოდ სომხებით დასახლებულ ადგილებში იყო შესაძლებელი. თუმცა სამეგრელოსთან შედარებით, აზოვის ზღვიდან სამეგრელომდე არსებული სანაპიროები, რომლებიც ჩერქეზებით და აფხაზებით იყვნენ დასახლებულები, ბევრად ღარიბ ტერიტორიებს წარმოადგენდნენ, საიდანაც, ძირითადად, მონები, თაფლი, ბზა, სანთელი და ტყავი გაჰქონდათ<sup>3</sup>.

საფუძველი ამ შედარებითი ჩამორჩენილობისა, მაინც უფრო სამხედრო და პოლიტიკური მიზეზებია. ოსმალეთის შავ ზღვაზე და საქართველოს სამხრეთით გაბატონებამ, ეს უკანასკნელი ეკონომიკურად ოსმალეთს მიაბა. მიუხედავად დიდი სავაჭრო-ეკონომიკური ბაზრისა, საიდანაც შესაძლებელი იყო არა მარტო საჭირო პროდუქციის მიღება, არამედ საქართველოში (ყოველ შემთხვევაში, დასავლეთ საქართველო-

<sup>1</sup> დონ ჯუზეპე ჯუდიჩე მილანელი. *წერილები საქართველოზე. XVII საუკუნე*. იტალიური ტექსტი თარგმნა, წინასიტყვაობა და შენიშვნები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1964, გვ. 39-40, 89; დონ კრისტოფორო დე კასტელი. *ცნობები და აღბოძი საქართველოს შესახებ*. ტექსტი გამოიფრა, თარგმნა, გამოკვლევა და კომენტარები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1976, გვ. 53. მსგავს ცნობებს იძლევა დომინიკელი მისიონერი ჯოვანი და ლუკა, რომელსაც გაუკვირდა აფხაზეთის სანაპიროზე მდებარე ეკლესიაში მონეტების სახით შეწირული ფული დანახვა, რადგან ის სავაჭრო ურთიერთობებში მიმოქცევაში არ იყო. იხ. ი. ტაბაღლა. *საქართველო ევროპის არქივებსა და წიგნსაცავებში (XIII-XX სს-ის პირველი მეოთხედი)*. III (1628-1633 წწ.). თბილისი. 1987, გვ. 156.

<sup>2</sup> *Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. 144.

<sup>3</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 104-105.

ში) წარმოებული პროდუქციის ექსპორტირება, ოსმალეთის გაბატონებამ რადიკალურად განსხვავებული გარემო შექმნა. იმპერიისთვის დასავლეთ საქართველო არ წარმოადგენდა მნიშვნელოვან ეკონომიკურ სივრცეს, სადაც დიდი ფინანსური მოგების ნახვა იყო შესაძლებელი. ამ ტერიტორიის სამხედრო კუთხით შემოერთება არა მარტო რთული იყო, არამედ ეკონომიკურად არამომგებიანი. ასეთ ვითარებაში იქმნებოდა ხელსაყრელი პირობები მონა-ტყვევებით ვაჭრობისთვის. აღნიშნული ფენომენი არ იყო დამახასიათებელი მხოლოდ აღმოსავლეთ და ჩრდილოეთ შავიზღვისპირეთისთვის, არამედ XVI-XVII საუკუნეებში, დასავლეთ ხმელთაშუა ზღვაშიც ფართოდ იყო განვითარებული, განსაკუთრებით ქალაქ ალჟირში და გარშემო არსებულ სანაპიროებზე<sup>1</sup>.

იტალიელი მისიონერი, არქანჯელო ლამბერტი, საქართველოში 1631 წელს ჩამოვიდა, სადაც, დაახლოებით, თვრამეტი წელი გაატარა. მან კარგად შეისწავლა საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები. მისი დაკვირვებით, ოსმალეთისთვის ყველაზე ღირებულ „პროდუქტს“ სამეგრელოში მონა-ტყვე წარმოადგენდა. ოსმალები მზად იყვნენ, ერთ ტყვეში გასაყიდად შემოტანილი მთელი პროდუქცია (საბნები, თურქული ტყავები, უნაგირები, ცხენის მოკაზმულობა, მშვილდ-ისრები, შალები, რკინა, ქვაბები, მატყლი, შეღებილი და სახეებიანი ტილოები, დანები, შაქარი, მარილი და მრავალი სხვა) ერთიანად გაეცვალათ<sup>2</sup>. ტყვეთა სყიდვაზე ასევე მისიონერები, დონ კრისტოფორო დე კასტელი<sup>3</sup> და დონ პიეტრო ავიტაბილე<sup>4</sup>, ამახვილებენ ყურადღებას.

<sup>1</sup> R. C. Davis. *Esclaves Chrétiens, Maîtres Musulmans. L'esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*. Éditions Jacqueline Chambon. 2006, გვ. 17-62.

<sup>2</sup> არქანჯელო ლამბერტი. *სამეგრელოს აღწერა*, გვ. 158.

<sup>3</sup> დონ კრისტოფორო დე კასტელი. *ცნობები და აღბოძი საქართველოს შესახებ*, გვ. 53.

<sup>4</sup> დონ პიეტრო ავიტაბილე. *ცნობები საქართველოზე (XVII საუკუნე)*. შესავალი, თარგმანი და კომენტარები ბეჟან გიორგაძისა. თბილისი. 1977, გვ. 34, 74.

შარდენის მიხედვით, სამეგრელოდან წელიწადში 12 000 ადამიანი გაჰყავდათ ოსმალეთის იმპერიაში<sup>1</sup>. XVI-XVII საუკუნეების მიჯნაზე ახლო აღმოსავლეთსა და სომხეთში მოგზაურობისას, ინგლისელი ჯონ კარტრაიტი სამეგრელოზე საუბრისას ახსენებს თურქებისთვის შვილების ტყვედ გაყიდვის გავრცელებულ პრაქტიკას<sup>2</sup>. ლამბერტის ცნობით, სამეგრელოს სანაპიროებთან წელიწადში თორმეტი გემი შემოდოდა კონსტანტინოპოლიდან, გონიოდან და ტრაპიზონიდან. ნივთების შესაძენად ადგილობრივები სანაპიროზე თურქულ გემებთან ან ნიფურისა ეკლესიასთან გამართულ ბაზრობაზე მიდიოდნენ. აღნიშნული ბაზრობა ყველაზე დიდი იყო, სადაც ათასობით ადამიანი იკრიბებოდა<sup>3</sup>. წყაროებში მოცემული მონაცემების შეჯამების საფუძველზე, შესაძლებელია ვარაუდის გამოთქმა, რომ XVII საუკუნეში დასავლეთ საქართველოდან ყოველწლიურად 4-8 ათასი მონა-ტყვე გაჰყავდათ<sup>4</sup>.

იმვითადად, თუმცა მაინც ხდებოდა სამეგრელოდან სხვა ტერიტორიაზე, მაგალითად, თათრეთში, კაფას გავლით პროდუქციის გატანა. ფულის მოჭრის შეწყვეტის გამო, სამეგრელოში ვაჭრობა გაცვლითი ხასიათის იყო<sup>5</sup>. მიუხედავად ამისა, დადიანმა სამთავროს სავაჭრო ურთიერთობების განსავითარებლად სომხები და ებრაელები ჩაასახლა. ის მათ ახალისებდა ფულითა და ცხენებით ირანთან და ოსმალეთთან

<sup>1</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 123.

<sup>2</sup> J. Cartwright. "The Preacher's Travels". *A Collection of Voyages and Travels*. London. 1745, გვ. 720.

<sup>3</sup> არქანჯელო ლამბერტი. *სამეგრელოს აღწერა*, გვ. 156-157.

<sup>4</sup> ა. კილასონია. *ადამიანებით ვაჭრობა საქართველო-კავკასიაში XVI-XIX საუკუნეებში*. თბილისი. 2022, გვ. 93-95, 102.

<sup>5</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 124-125; იდენტურ მონაცემებს იძლევა ლამბერტიც. მისიონერი უფრო შორსაც მიდის და ერთ-ერთ მონაკვეთში იმასაც კი აღნიშნავს, რომ მეგრელებმა ვაჭრობა არ იცოდნენ (*სამეგრელოს აღწერა*, გვ. 26).

სავაჭრო კონტაქტების გასამყარებლად<sup>1</sup>. ამას ადასტურებს რუსული დიპლომატიური საბუთები, სადაც აღნიშნულია, რომ წინა პერიოდისგან განსხვავებით, სამეგრელო ვაჭრობს როგორც ოსმალებთან, ასევე სპარსელებთან<sup>2</sup>.

ოსმალები შავ ზღვას თავის ექსკლუზიურ ეკონომიკურ ზონად, შიდა ზღვად მიიჩნევდნენ<sup>3</sup>. ის ეკონომიკური აქტივობა, რომელიც შავ ზღვაში მიმდინარეობდა, სრულად ოსმალეთის ეკონომიკას ემსახურებოდა. არ უნდა იყოს გასაკვირი შარდენის კომენტარი, როდესაც ის აღნიშნავს იმ ფაქტს, რომ ოსმალები განსაკუთრებულ ყურადღებას ამახვილებდნენ ევროპელ ვაჭრებზე და მაქსიმალურად ავიწროებდნენ მათ შავ ზღვაში სავაჭრო საქმიანობის კუთხით. ამის ერთ-ერთი კარგი მაგალითი იყო გონიო, სადაც საბაჟო მდებარეობდა, ხოლო ოსმალ ბიუროკრატები ევროპელების სავაჭრო საქმიანობის შევიწროებით იყვნენ დაკავებულები<sup>4</sup>.

მიუხედავად ამ ზოგადი ნეგატიური კონტექსტისა, XVII საუკუნეში დასავლეთ საქართველო დანარჩენი საქართვე-

<sup>1</sup> არქანჯელო ლამბერტი. *სამეგრელოს აღწერა*, გვ. 26; მსგავს ცნობებს გვანჯდის დონ ჯუზეპე ჯუდიჩე მილანელიც (იხ. *წერილები საქართველოზე. XVII საუკუნე*. იტალიური ტექსტი თარგმნა, წინასიტყვაობა და შენიშვნები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1964, გვ. 55-56)

<sup>2</sup> *Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. 149.

<sup>3</sup> რეალობა კი მეტად კომპლექსური იყო. ოსმალები სრულად მაინც ვერ აკონტროლებდნენ შავი ზღვის სანაპიროებს. იხ. D. Kolodziejczyk. "Inner Lake or Frontier? The Ottoman Black Sea in the Sixteenth and Seventeenth Centuries". *Enjeux politiques, économiques et militaires en mer Noire (XIVe-XXIe siècles)*. Études à la mémoire de Mihail Guboglu, sous la direction de F. Bilici, I. Cândea, A. Popescu. 2007, გვ. 125-139.

<sup>4</sup> ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში, გვ. 260-262; გონიო დასავლეთ საქართველოს ვაჭრობას აკონტროლებდა. არაა შემთხვევითი, რომ XVI საუკუნის მეორე ნახევარში ხშირი იყო ქართველების თავდასხმები გონიოზე მისი ხელში ჩაგდებისთვის ან იქ არსებული თურქული ფლოტის სრულად განადგურებისთვის (თ. ბერაძე. *ზღვაოსნობა საქართველოში*. თბილისი. 2022, გვ. 100-102).

ლოსგან სრულად არ ყოფილა მონყვეტილი. მაგალითად, ლამბერტის მტკიცებით, ქუთაისი კარგ სავაჭრო ქალაქს წარმოადგენდა, სადაც ყველა მხრიდან ვაჭრები ჩადიოდნენ. სვანებს ნაბდები, მსხვილი შალები მოჰქონდათ, ასევე ჩამოჰყავდათ თხები და ცხვრები. ქუთაისს ქართლებიც სტუმრობდნენ<sup>1</sup>. მიკელე მემბრე ახსენებს აბრეშუმს, რომელიც ზაგემიდან დასავლეთ საქართველოში შედიოდა<sup>2</sup>. რამდენად აქტიური იყო ასეთი სავაჭრო კონტაქტები უცნობია, თუმცა უდავოა, რომ იმერეთი და სამეგრელო სავაჭრო-ეკონომიკურად მჭიდროდ უნდა ყოფილიყვნენ დაკავშირებული აღმოსავლეთ საქართველოსთან. ეს კი საქართველოს შიდა ვაჭრობის ინტენსივობაზე შეიძლება მიანიშნებდეს. ქვეყნის შიგნით ინტენსიურად გამოიყენებოდა მდინარეები, როგორც ეს სამეგრელოს შემთხვევაში იყო<sup>3</sup>. შარდენის მტკიცებითაც მდინარე მტკვარი სანაოსნოდ გამოიყენებოდა მთელი ქვეყნის მასშტაბით<sup>4</sup>.

თუმცა ქუთაისი მხოლოდ შიდა ვაჭრობით არ იყო განთქმული. ქუთაისს ასევე ირანელი ვაჭრები სტუმრობდნენ, რომელთაც ირანული შალები, ინდოეთის ფერადი ქსოვილები, სხვადასხვა სახეობის ტყავი, სანელებლები, ხიზილალა და კასპიის ზღვის თევზი ჩაჰქონდათ<sup>5</sup>. ირანული პროდუქციის სიუხვეზე

<sup>1</sup> არქანჯელო ლამბერტი. *სამეგრელოს აღწერა*. თარგმანი იტალიურიდან ალექსანდრე ჭყონიასი. ლევან ასათიანის წინასიტყვაობით, რედაქციით და შენიშვნებით. თბილისი. 1938, გვ. 10; დონ ჯუზეპე ჯუდიჩე მილანელი ქუთაისზე საუბრისას აღნიშნავს, რომ „ეს ქალაქი დღესაც არსებობს, თუმცა ნაწილობრივ დანგრეულია“ (იხ. *წერილები საქართველოზე. XVII საუკუნე*. იტალიური ტექსტი თარგმნა, წინასიტყვაობა და შენიშვნები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1964, გვ. 79).

<sup>2</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. წითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 530.

<sup>3</sup> *ველია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“*. ნაკვ. I, გვ. 96.

<sup>4</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 292.

<sup>5</sup> ასევე, გორში მარილი სპარსეთიდან შემოდოდა (იხ. მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. წითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 432).



მიუთითებს რუსი ელჩი, ალექსი იევლევიც, რომელიც ქუთაისში XVII საუკუნის შუა პერიოდში იმყოფებოდა<sup>1</sup>. ქუთაისში სამხრეთიდან, სამცხიდან თურქი ვაჭრები სტუმრობდნენ, რომელთაც უნაგირები, ცხენის საკაზმავეები, ხანჯლები და თურქული ზანდუკები ჩამოჰქონდათ. ასევე დიდი რაოდენობით იყვნენ სომხები და ებრაელები<sup>2</sup>, რომელთაც სავაჭრო ქსელი დანარჩენ საქართველოსა და ახლო აღმოსავლეთზე ჰქონდათ გაშლილი.

მეტიც, შარდენის მიხედვით, გონიო-ახალციხე-ანყურის გზა, როგორც ჩანს, მნიშვნელოვან შიდა სავაჭრო გზას წარმოადგენდა. შარდენს ზუსტად ამ მიმართულებით უმოგზაურია. ანყურში ასევე მდებარეობდა საბაჟო, რომელიც, უდავოა, ამ გზაზე შიდა ქართული ვაჭრობის გასაკონტროლებლად უნდა ყოფილიყო აგებული. ამასთან ერთად, ახალციხეში სავაჭრო აქტივობა იყო გაშლილი, სადაც ქარვასლა მდებარეობდა, ხოლო მცხოვრებლები სომხები, თურქები, ებრაელები და ქართველები იყვნენ<sup>3</sup>. გონიო-ახალციხე-ანყურის გზა უერთდებოდა გორს, სადაც ბაზრები იყო გაშლილი, ხოლო გორიდან კი თბილისამდე აღწევდა.

## **რთული XVII საუკუნე**

XVII საუკუნის დასაწყისში აღმოსავლეთ საქართველოზე შაჰ-აბასის ლაშქრობებით ქართული მებარეშუმეობის ის-

<sup>1</sup> ალექსი იევლევის 1650-1652 წწ. იმერეთის სამეფოში ელჩობის საანგარიშო აღწერილობა («მუხლობრივი აღწერილობა»). რუსული ტექსტი, ხელნაწერების მიმოხილვით და ქართული თარგმანით გამოსაცემად მოამზადა იასე ცინცაძემ. თბილისი. 1969, გვ. 113-114, 116.

<sup>2</sup> ალექსი იევლევის 1650-1652 წწ. იმერეთის სამეფოში ელჩობის საანგარიშო აღწერილობა («მუხლობრივი აღწერილობა»), გვ. 169-170.

<sup>3</sup> ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში, გვ. 272-274.

ტორიაში ერთი კონკრეტული პერიოდი დასრულდა. მონღო-ლურ-თემურიანული პერიოდის მსგავსად, შაჰ-აბასის ომებმა ოსმალეთის იმპერიის წინააღმდეგ და საქართველოზე ლაშქრობებმა დაასრულა XV-XVI საუკუნეებში კავკასიაში ჩამოყალიბებული სავაჭრო გზების განვითარების მნიშვნელოვანი ეტაპი. ეს გზები ქართლს და განსაკუთრებით კი კახეთს საშუალებას აძლევდა რეგიონში, როგორც მებარემუმეობის და მეღვინეობის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ცენტრად წარმოეჩინათ თავი. შაჰ-აბასის 1614 და 1616 წლების ლაშქრობების შედეგებით კი ქართლსა და კახეთში ეს ორი ინდუსტრია დაიქცა. ქალაქები გრემი და ზაგემი<sup>1</sup> განადგურდა და ეს ვითარება XVII საუკუნის შუა ხანებამდე გაგრძელდა<sup>2</sup>, სანამ არ მოხდა ეკონომიკური ვითარების შედარებით გამოსწორება, რაც, თავის მხრივ, პოლიტიკური სტაბილურობის შედეგი იყო. ერთადერთი ქალაქი, რომელმაც XVII საუკუნის განმავლობაში მეტ-ნაკლებად შეინარჩუნა თავისი როლი, თელავი იყო.

კახეთის ქალაქების დაქვეითების მიზეზებს როდესაც განვიხილავთ, საჭიროა, გვახსოვდეს, რომ ეს ქალაქები მჭიდროდ იყო დაკავშირებული უშუალო სამეზობლოში არსებულ სავაჭრო ცენტრებთან. შესაბამისად, როდესაც შაჰ-აბასმა ძირი გამოუთხარა ჯულფას, შემახას, განჯასა და ნახჩივანის სავაჭრო-ეკონომიკურ მნიშვნელობას, ამან ნეგატიური გავლენა მოახდინა აღმოსავლეთ საქართველოს ქალაქებზეც. შაჰის მიზანი, ქართული მებარემუმეობა გაენადგურებინა, ემსახურებოდა ერთ და მთავარ ამბიციას, ამ ინდუსტრიაში მხოლოდ ირანული აბრემუმის მწარმოებელი ქალაქები დანი-

<sup>1</sup> არაქელ დავრიჟეცი კახეთს მდიდარ და ხალხმრავალ ქვეყნად მოიხსენიებს. იხ. *არაქელ დავრიჟეცის ცნობები საქართველოს შესახებ*, გვ. 28.

<sup>2</sup> კახეთის მძიმე მდგომარეობაზე მიუთითებენ რუსეთიდან ჩამოსული ელჩები. იხ. *Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640*. Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937, გვ. 332.

ნაურებულიყვნენ. ის ასევე ცდილობდა აბრეშუმის წარმოების განადგურებით აღმოსავლეთ კავკასია ნაკლებად საინტერესო გაეხადა, როგორც რუსეთისთვის, ასევე ოსმალეთისთვის. შაჰს ასევე კარგად ესმოდა სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით ირანისთვის როგორი წამგებიანი იყო ოსმალების მიერ 1578-1605 წლებში აბრეშუმის წარმოებით მდიდარ შირვანსა და მიმდებარე ტერიტორიებზე გაბატონება. ამიტომაც, სეფიანთა მმართველი გარკვეულ პრევენციულ ზომებს იღებდა.

1630-იანი წლებიდან ქართლს მმართველად უკვე გამაჰმადიანებული როსტომი უდგას სათავეში, რომელიც ირანის შაჰის „ვალი“ (მოადგილე) იყო. 1648 წელს როსტომი კახეთის გამგებელი გახდა. როსტომის მმართველობის დასაყრდენს გამოსწორებული ეკონომიკური და სოციალური მდგომარეობა წარმოადგენდა. მან ხელი შეუწყო ახალი გზების, ხიდების და დანგრეული ქალაქების აღორძინებას<sup>1</sup>. შიდა და საგარეო ვაჭრობის წასახალისებლად განსაკუთრებული ყურადღება მიექცა სასტუმროებისა და ქარვასლების აგებას. როსტომი ასევე აქტიურ ზომებს იღებდა მეზობელი თვითნებობის წინააღმდეგ, ხშირად ბაჟისგან ათავისუფლებდა ცალკეულ ვაჭრებს, ან გადასახადებს უმცირებდა<sup>2</sup>. როსტომისთვის ვაჭრებზე ზრუნვა მნიშვნელოვანი იყო ერთი მარტივი მიზეზის გამო: ირანთან ახლო და სტაბილური ურთიერთობებით, პირველ რიგში, ქართველი და სომეხი ვაჭრები უნდა ყოფილიყვნენ დაინტერესებული.

მიუხედავად შაჰ-აბასის მიერ აღმოსავლეთ საქართველოში განადგურებული მეაბრეშუმეობისა, როგორც ჩანს, ამ წარმოებაში მაინც განაგრძო არსებობა. შარდენი აღნიშნავდა, რომ საქართველოში დიდი რაოდენობით აბრეშუმი იწარმოებოდა,

<sup>1</sup> შ. მესხია. *საისტორიო ძიებანი*. ტომი II, გვ. 189-190.

<sup>2</sup> *თბილისის ისტორია*. ტომი I. თბილისი უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის ბოლომდე. თბილისი. 1990, გვ. 260.

რაც ექსპორტზე ოსმალეთსა და სხვა ადგილებში გადიოდა. XVII საუკუნის შუა ხანებში თბილისიდან ასევე აქტიურად გადიოდა ღვინო, ნიგოზი და ა. შ., ხოლო შემოდისა და ძვირფასი აბრეშუმის ქსოვილები, ტყავი, მარგალიტები, მინის ჭურჭელი, შალის ქსოვილები და მრავალი სხვა<sup>1</sup>. თბილისის როლი განსაკუთრებით აღსანიშნავია, რადგან, მიუხედავად მრავალი შემოსევისა, ქალაქმა მაინც შეინარჩუნა თავისი სავაჭრო-ეკონომიკური მნიშვნელობა და მჭიდრო კავშირი ირანის მსხვილ ქალაქებთან<sup>2</sup>. ეს აღმავლობის ხანა XVIII საუკუნეში ოსმალეთის, მართალია ხანმოკლე, მაგრამ საკმაოდ მტკივნეულ პერიოდამდე გაგრძელდა.

თბილისი ასევე აღიქმებოდა როგორც პოტენციური სავაჭრო ტრანზიტი ევროპასა და ირანს შორის. XVII-XVIII საუკუნეებში ასეთ რამდენიმე მცდელობას ჰქონდა ადგილი. აქედან ერთ-ერთი ყველაზე ცნობილი შარდენის მოგზაურობა იყო, როდესაც ფრანგი, თბილისში, 1672-1673 წლების მიჯნაზე იმყოფებოდა და ევროპული ქვეყნების კომერციულ ინტერესებს ატარებდა<sup>3</sup>. ეს კარგად ესმოდათ ქართველ პოლიტიკურ მესვეურებსაც. მართლაც, საქართველოდან სამხრეთით გასამგზავრებლად, შარდენმა თბილისიდან გეზი ერევენისკენ აიღო, ხოლო გამგზავრებამდე კი ქართლის მეფე ვახტანგ V-ისგან შემდეგი სიტყვები მოისმინა:

„თუ ვინმე ჩამოვა საქართველოში სავაჭროდ, მე მათ ყოველგვარ თავისუფლებასა და პრივილეგიებს მივანიჭებ, რასაც კი მოისურვებენო; ჩემი საბრძანებელი შავ ზღვამდეა

<sup>1</sup> *თბილისის ისტორია*. ტომი I. თბილისი უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის ბოლომდე, გვ. 262-263.

<sup>2</sup> *თბილისის ისტორია*. ტომი I. თბილისი უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის ბოლომდე, გვ. 254.

<sup>3</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 5-9.

გადაჭიმული და, რადგანაც სპარსეთში დიდი პატივით ვსარგებლობ, ხოლო თურქეთშიც მეტად დაფასებული ვარ, ევროპელები, რომლებიც მოისურვებენ ჩემი ქვეყნის გავლით ინდოეთში წასვლას, ამ ქვეყნებზე უკეთეს გზას ვერსად იპოვიანო; დარწმუნებული ვარ თუ ერთხელ გაივლიან ამ გზით, მომავალში სხვა გზას აღარ აირჩევენ“.<sup>1</sup>

საბოლოო ჯამში, ქართველმა მეფემ თავი შეიკავა შარდენისთვის ოფიციალური წერილის გადაცემისგან, რომელიც მას ფრანგული კომპანიისთვის უნდა გადაეგზავნა. მიზეზი სპარსელების განაწყენების შიში იყო, თუმცა სიტყვიერად შარდენს შეეძლო სათქმელის თავისუფლად გადაცემა.

შარდენის ეს მოგზაურობა ასევე, სავარაუდოდ, მიზნად ისახავდა საქართველოში, კერძოდ, თბილისში არსებული სავაჭრო-სამეწარმეო პოტენციალის გარკვევას. ქალაქში იყო ბაზრები და ქარვასლები და მრავლად ცხოვრობდნენ უცხოელი ვაჭრები<sup>2</sup>, რაზეც ქალაქში სპარსულ ყაიდაზე ფულის მოჭრის ტრადიციაც მეტყველებს<sup>3</sup>. მართლაც, XVII საუკუნეში თბილისი იმ შვიდ ქალაქში შედიოდა, რომელშიც იმ დროს ფული იჭრებოდა. ვაჭრობა ქალაქში ოქროს, ვერცხლისა და სპილენძის ფულებით მიმდინარეობდა<sup>4</sup>.

რთულია თქმა, თუ რამდენად მიმზიდველი იყო ის ნაწარმი, რომელიც შარდენმა თბილისში ნახა. დასავლეთ საქართველოს მსგავსად, საკმაოდ რთული ეკონომიკური მდგომარეობა იყო აღმოსავლეთ საქართველოშიც. იმავე შარდენთან ვხვდებით ცნობას კახეთის სავალალო მდგომარეობაზე, სადაც ქალაქე-

<sup>1</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 352-353.

<sup>2</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 297, 322.

<sup>3</sup> Т. С. Кутелия. *Грузия и Сефевидский Иран (по данным нумизматики)*, გვ. 25-47.

<sup>4</sup> *ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“*. ნაკვ. I, გვ. 244-245.

ბის უმრავლესობა გაჩანაგებული ყოფილა<sup>1</sup>. ამას საერთაშორისო კონტექსტიც უნდა დაემატოს. XVII საუკუნის მეორე ნახევრიდან ევროპელ სამეფოებს ირანამდე მისასვლელი სახმელეთო სავაჭრო გზების გაკაფვის სურვილი შეუმცირდათ, ხოლო ის მცდელობები, რომლებიც ჯერ კიდევ ხორციელდებოდა, უმეტესწილად, რუსეთზე, კერძოდ, კასპიისპირეთზე გადიოდა, ანუ საქართველოს ტერიტორიის გვერდის ავლით. ამასთან ერთად, ევროპელებმა აფრიკის გავლით საოკეანო სავაჭრო გზების მეტი სარგებლიანობა ნახეს.

აღმოსავლეთ საქართველოს მსგავსად, დასავლეთ საქართველოშიც მიმდინარეობდა სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების გაღვივების მცდელობები. სამეგრელოს მთავარი, ლევან დადიანი, ამაგრებდა გზებს და ქალაქებს. ის ასევე დიდ ყურადღებას აქცევდა ვაჭრობის განვითარებას. მაგალითისთვის, 1640-იან წლებში განახლებულ ქალაქ რუხში მან იმერეთის ქალაქ ჩხარიდან ვაჭრები და ხელოსნები ჩაასახლა. ლევან დადიანი ასევე ცდილობდა სავაჭრო-სატრანზიტო გზის შექმნას, რომლითაც ალექსოსთან შედარებით ბევრად იაფად სამეგრელოს გავლით ადგილობრივი და ირანული აბრეშუმის ევროპაში ჩატანა მოხერხდებოდა. მსგავსი გეგმა ჰქონდა პეტრო დელა ვალესაც, რომელიც ამტკიცებდა, რომ შავი ზღვა კომფორტულ სატრანზიტო სივრცეს წარმოადგენდა ირანის მდიდარი პროვინციებიდან აბრეშუმის ევროპაში ჩასატანად<sup>2</sup>. ამისთვის დადიანი ცდილობდა დაკავშირებას როგორც სპარსელ, ასევე ვენეციელ, სომეხ<sup>3</sup> და დასავლეთ ევროპის ქვეყნების ვაჭრებთან<sup>4</sup>. როგორც ჩანს, სპარსელებთან სავაჭრო

<sup>1</sup> *ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში*, გვ. 293.

<sup>2</sup> ი. ანთელავა. *ლევან II დადიანი*. თბილისი. 1990, გვ. 108-113.

<sup>3</sup> მ. სვანიძე. *საქართველო-ოსმალეთის ისტორიის ნარკვევები (XIV-XVIII სს.)*. თბილისი. 1990, გვ. 234.

<sup>4</sup> დონ ჯუზეპე ჯუდიჩე მილანელი. *წერილები საქართველოზე. XVII საუკუნე*. იტალიური ტექსტი თარგმნა, წინასიტყვაობა და შენიშვნები

ურთიერთობების უკან, ასევე ახლო პოლიტიკური ურთიერთობების დამყარების სურვილიც იყო. დადიანი როსტომ-ხანთან დამოყვრებით, სპარსეთს ოსმალების დამბალანსებელ ძალად აღიქვამდა<sup>1</sup>.

მიუხედავად ამ მცდელობებისა, არსებული მასშტაბები არ იძლეოდა მდგომარეობის მკვეთრი გამოსწორების საშუალებას. მაგალითად, რუხი ერთადერთ დიდ ქალაქს წარმოადგენდა XVII საუკუნის პირველი ნახევრის სამეგრელოში, სადაც ებრაელი და სომეხი ვაჭრები ცხოვრობდნენ და ფლობდნენ სახლებს<sup>2</sup>. ასევე იყო ანაკლია, რომლის დანიშნულება, ხშირ შემთხვევაში, რუხის სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობის დაკნინების მიზეზიც ხდებოდა, როგორც ეს 1725 წელს ოსმალების მიერ ანაკლიის გამაგრების შემდეგ მოხდა. კიდევ ერთ მნიშვნელოვან ადგილს ფოთი წარმოადგენდა, რომლის რიგითი ადგილიდან ქალაქად გადაქცევა XVII საუკუნის განმავლობაში მოხდა.

თუმცა ზოგადი სურათი მაინც უფრო ნეგატიური იყო. XVI საუკუნეში და XVII საუკუნის დამდეგს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები დასავლეთ საქართველოში დამავლობის გზას ადგა<sup>3</sup>. ის როლი, რომელსაც საქართველოს ეს მხარე ოსმალეთის ეკონომიკისთვის თამაშობდა, არ იძლეოდა ვაჭრობის უფრო მეტად განვითარების საშუალებას<sup>4</sup>. შემოტანილი პროდუქცია ძვირი იყო, ხოლო ადგილობრივი კი იმდე-

---

დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1964, გვ. 56.

<sup>1</sup> მუსტაფა ნაიმა. *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*, გვ. 70.

<sup>2</sup> *თბილისის ისტორია*. ტომი I. თბილისი უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის ბოლომდე, გვ. 191, 237.

<sup>3</sup> ა. თაბუაშვილი. *ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია*. თბილისი. 2020, გვ. 184.

<sup>4</sup> სამეგრელო დიდწილად ოსმალეთის ეკონომიკაზე იყო მიბმული, კერძოდ კი თურქების სავაჭრო გემებზე, რითაც დასავლეთ საქართველოში საჭირო ნივთები შემოდოდა. იხ. მ. სვანიძე. *საქართველო-ოსმალეთის ისტორიის ნარკვევები (XIV-XVIII სს.)*, გვ. 225-227.

ნად დაბალ ფასად იყიდებოდა, რომ მინიმალური შემოსავლის მომტანი იყო. მეტიც, ახალციხესა და ახალქალაქის უშუალოდ ოსმალების კონტროლის ქვეშ მოქცევამ ეს ორი მნიშვნელოვანი სავაჭრო-ეკონომიკური ცენტრი დანარჩენ საქართველოს ჩამოაცილა<sup>1</sup>.

ამავე პერიოდში ერთგვარ აღმავლობის გზას დაადგა ქართლი. ვახტანგ VI-მ ხელი შეუწყო მებარეშუმეობისა და მესაქონლეობის განვითარებას. ქართლის მეფე ასევე დიდ ყურადღებას აქცევდა ხელოსნურ შრომას და მის მეტად განვითარებას. მან ასევე ააგო ქარვასლები და შეაკეთა სავაჭრო მარშრუტები, რომელთა შორის აღსანიშნავია თბილისიდან ერევნამდე მიმავალი გზა. ვახტანგი მფარველობდა ვაჭრებს შესაფერისი პირობების შექმნით, რაც აისახა კიდევაც ისეთ ქმედებებში, როგორც იყო მნიშვნელოვან პროდუქციაზე ბაჟის არ გაზრდა. მეფე ასევე ცდილობდა უცხოელი ვაჭრების მოზიდვას. განსაკუთრებული აქცენტი კეთდებოდა დასავლეთ ევროპელების ქართლით დაინტერესებაზე, როგორც გზაზე, რომელიც ხმელეთით ფრანგებს ირანამდე იქაურ პროდუქციაზე წვდომას გაუმარტივებდა<sup>2</sup>.

ვახტანგის მმართველობის წლები ერთგვარ გარდამავალ გეოპოლიტიკურ პერიოდს დაემთხვა, როდესაც სპარსეთი დასუსტებული იყო, რუსეთი სამხრეთით ექსპანსიას აწარმოებდა, თუმცა არც თუ ისე სწრაფი ტემპებით, რომ საქართველოს დახმარებოდა. ასეთი ვითარება არ იძლეოდა აღმოსავლეთ საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური მდგომარეობის მნიშვნელოვნად გაუმჯობესების საშუალებას. რთულ ეკონომიკურ ვითარებაზე მიანიშნებს ტურნეფორი, რომელიც ხაზს უსვამდა იმას, რომ ქართველები ვაჭრობაში ფულს ნაკლებად

<sup>1</sup> ქ. ნადირაძე. *ქალაქი ქართულ ისტორიულ სივრცეში*. თბილისი. 2018, გვ. 115.

<sup>2</sup> ქ. ნადირაძე. *ქალაქი ქართულ ისტორიულ სივრცეში*, გვ. 125-126.



იყენებდნენ და უფრო ბარტერზე იყვნენ ორიენტირებულნი. მეორე მინიშნება ალბათ ისაა, რომ საქართველოში ჩატანილი ნივთები შედარებით ნაკლები რაოდენობის იყო, რადგან ყველაფრის გაყიდვა ვერ ხერხდებოდა. ამის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი გამომწვევი მიზეზი საგარეო პოლიტიკური ვითარება იყო. ტურნეფორი აღნიშნავდა, რომ პარიზიდან ჩამოტანილი დურბინდები ვერ გაუყიდა, რადგან მყიდველი არავინ იყო ცოტა ხნის წინ მტრის გამანადგურებელი შემოსევის გამო<sup>1</sup>.

მიუხედავად ამისა, XVII-XVIII საუკუნეების მიჯნაზე ქართული ქალაქები ინარჩუნებდნენ მჭიდრო კავშირს ახლო აღმოსავლეთის მნიშვნელოვან სავაჭრო-სატრანზიტო ქალაქებთან. მაგალითად, იმავე ტურნეფორის მოგზაურობის ერთ-ერთი მონაკვეთი ტრაპიზონიდან ერზერუმამდე გადიოდა, საიდანაც სავაჭრო გზები ყარსამდე, ერევნამდე, განჯასა და თბილისამდე აღწევდა<sup>2</sup>. თუმცა მისი მონათხრობიდან ისიც ჩანს, რომ აღნიშნული გზა უსაფრთხო არ იყო, როგორც ქურდების მრავალი დაჯგუფებების, ასევე საკუთრივ თურქი მალაჩინოსნების გამომძალველობის გამო.

\* \* \*

XV-XVIII საუკუნეების კავკასიაში სავაჭრო გზების შესწავლისას, როგორც უცხოურ, ისე ქართულ ისტორიოგრაფიაში, ძირითადად, ყურადღება გამახვილებულია სომხების, ინდოელების, რუსების და სხვა ხალხების კომერციულ საქმიანობაზე. ქართველი ვაჭრები იშვიათად მოიხსენიებიან, როგორც მნიშვნელოვანი სავაჭრო ძალა. თუმცა, როგორც

<sup>1</sup> ფ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 56-57.

<sup>2</sup> ერზერუმზე ასევე გადიოდა ინდოეთისკენ მიმავალი ქარავნები, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც ალეპოსა და ბაღდადზე გამავალი გზები უსაფრთხო არ იყო. ტურნეფორი ასევე მიუთითებს ერზერუმის სავაჭრო კონტაქტებზე ცენტრალურ აზიასთან, თავრიზთან და განჯასთან (ფ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 32, 35).

ზემოთ იყო ნაჩვენები, განსახილველ ისტორიულ პერიოდში ქართველი ვაჭრები განსაკუთრებული აქტიურობით გამოირჩეოდნენ. მიუხედავად იმისა, რომ ქართველ ვაჭართა ქსელმა, შესაძლოა, ვერ მიაღწია სომეხთა ან ინდიელთა სავაჭრო დიასპორების გავლენას, ქართველი ვაჭრები, როგორც ჩანს, ჩამოყალიბდნენ შედარებით ძლიერ სავაჭრო ჯგუფად, რომელიც მოედო ხმელთაშუა ზღვის აღმოსავლეთ ნაწილს და განსაკუთრებით კი სეფიანთა ირანს.

წინამდებარე თავში ქართველი ვაჭრების დანიშნულება ასევე დანახული იყო ევრაზიაში მიმდინარე სავაჭრო ცვლილებების ფართო სურათში, როდესაც ჩამოყალიბდა საოკეანო სავაჭრო გზები, ხოლო ევრაზიაში ერთდროულად შეიქმნა რამდენიმე ექსპანსიონისტური სახელმწიფო (სეფიანთა ირანი, ოსმალეთის იმპერია, მოგოლთა სახელმწიფო და ა. შ.). ასეთ ვითარებაში ქართველების სავაჭრო ქსელის გაფართოება კიდევ ერთხელ ადასტურებს იმას, რომ ევროპასა და აზიას შორის საზღვაო სავაჭრო გზების აღმოცენების მიუხედავად, სახმელეთო გზებმა შეინარჩუნეს თავისი მნიშვნელობა.

## აზრეშუმის სავაჭრო გზები და რუსეთის დაინტერესება კავკასიით

რუსეთის დაინტერესება საქართველოთი, ზოგადად, კავკასიისადმი მისი დაინტერესებით შეიძლება აიხსნას. მისი ექსპანსიის ერთ-ერთ მამოძრავებელ ფაქტორს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები წარმოადგენდა. ეს კარგად ჩანს ჯერ კიდევ XVII საუკუნის დასაწყისიდან, როდესაც კახეთის მეფის თეიმურაზ I-ის წერილზე საპასუხოდ, რუსებმა, 1604 წელს, საქართველოში გაგზავნილი რუსი ტატიშჩევის ელჩობის შედეგების და აღწერილობების დეტალური შესწავლა დაიწყეს. ელჩობის წევრ ბაზიერ თევდორე ტობოლინისთვის დასმული კითხვებიდან ნათლად ჩანდა, რომ რუსები განსაკუთრებით დაინტერესებულნი იყვნენ საქართველოში არსებული ვაჭრობით<sup>1</sup>. ტობოლინის პასუხები ცხადყოფდა, რომ საქართველოში უხვად მოიპოვებოდა ნედლი აბრეშუმი, ფარჩა და სხვა საქონელი, რომელიც XVI-XVII საუკუნეებში განსაკუთრებით მნიშვნელოვან პროდუქტებს წარმოადგენდა, რისთვისაც კავკასიაში გამძაფრდა, როგორც ოსმალეთ-სპარსეთის დაპირისპირება, ასევე რუსეთის რეგიონით დაინტერესება.

XVII საუკუნეში რუსეთი სამხრეთ კავკასიის საქმეებში სამხედრო კუთხით რამდენიმე მიზეზით აქტიურად ვერ ჩაერთვებოდა. პირველი, რუსეთს ჯერ კიდევ არ ჰქონდა ფეხი მტკიცედ მოკიდებული ჩრდილოეთ კავკასიაში. მეორე, ამ პერიოდის რუსეთის საგარეო ინტერესებში უფრო დასავლე-

<sup>1</sup> ნ. ასათიანი. *მასალები XVII საუკუნის საქართველოს ისტორიისთვის*, გვ. 29-30.

თისკენ ექსპანსია იყო. მესამე ძირითადი მიზეზი კი იყო, რომ რუსეთს არ სურდა სეფიანებთან ურთიერთობების გაფუჭება, რადგან ორ სახელმწიფოს შორის ფართოვდებოდა ეკონომიკური ურთიერთობები და ირანი ერთგვარ დაბრკოლებას წარმოადგენდა სამხრეთ კავკასიაში ოსმალეთის ექსპანსიის წინააღმდეგ.

თავდაპირველად, სეფიანები უარყოფითად არ უყურებდნენ რუსეთის გაძლიერებას. გეოპოლიტიკური გათვლები და წმინდა ეკონომიკური მოგება ფარავდა იმ პოტენციურ საფრთხეს, რომელიც შესაძლოა რუსეთს ირანისთვის შეექმნა. სეფიანებს რუსეთი ოსმალების დაბალანსებისთვის სჭირდებოდათ<sup>1</sup>, ისევე როგორც რუსებთან ვაჭრობა და სტეპებზე გამავალი სავაჭრო გზების გამოყენება ევროპასთან დასაკავაშირებლად.

მართლაც, მოსკოვის ჩაბმა კავკასიის საქმეებში ნაკარნახები იყო იმით, რომ ოსმალები კავკასიის და, რაც მთავარია, მისი მთავარი გასასვლელის, დარუბანდის დაკავებას ცდილობდნენ ორი მხრიდან: ერთი – შირვანის მიმართულებიდან, მეორე კი ჩრდილოეთიდან – ყირიმის ნახევარკუნძულიდან. მოსკოვს დიდად აწუხებდა ეს საკითხი, რადგან ოსმალების გაბატონებით მოხდებოდა რუსეთსა და ირანს შორის სავაჭრო ურთიერთობების მკვეთრი შემცირება, თუ არა სრული განწყვეტა. ოსმალები ასევე გაბატონდებოდნენ აბრეშუმის წარმოებით მდიდარ რეგიონებზე და პროდუქციას ევროპაში მცირე აზიის გავლით გაიტანდნენ. ამით კი კასპიის ზღვიდან თეთრ ზღვამდე გამავალი რუსეთის ვაჭრობა დიდად დაზარალდებოდა. სხვა სიტყვებით, სავაჭრო-ეკონომიკური

<sup>1</sup> თ. ტივაძე. „ირანთან პოლიტიკური ურთიერთობის საკითხი რუსეთის სახელმწიფო საგარე პოლიტიკაში XVI-XVII საუკუნეთა მიჯნაზე“. *შრომები*. 113. ისტორიულ მეცნიერებათა სერია. V. თბილისი. 1965, გვ. 175-192.

მიზეზები დიდწილად ხსნის, რატომ იყო რუსეთი სეფიანთა ირანის მხარეს ამ უკანასკნელის ოსმალებთან ბრძოლაში<sup>1</sup>.

მოსკოვის სამთავროს საგარეო პოლიტიკაში სავაჭრო ექსპანსია მნიშვნელოვან ადგილს იკავებდა. სამ ზღვას შორის მოქცეული პოლიტიკური ერთეული, მონღოლთა ბატონობისგან გათავისუფლების შემდეგ, ტერიტორიული გაფართოებით ცდილობდა კასპიის, შავ და ბალტიის ზღვებზე გასვლას. თუმცა რასაც ნაკლები ყურადღება ეთმობა აკადემიურ ლიტერატურაში არის ის, რომ რუსები დიდ მნიშვნელობას ანიჭებდნენ მსხვილი მდინარეების ხელში ჩაგდებას. დონი და ვოლგა იმ გამონაკლისთაგანია, რომლებიც ჩრდილოეთიდან სამხრეთით, მდიდარ და ცხოვრებისთვის გამოსადეგ მინებზე გადაიოდა. ციმბირის მდინარეებისგან განსხვავებით, ვოლგის და დონის დინების მიმართულება სოფლის მეურნეობისთვის გამოსადეგ მინებზე გასვლას და, რაც მთავარია, ახლო აღმოსავლეთთან სავაჭრო-ეკონომიკური სარგებლის მოპოვებას გულისხმობდა. სამხრეთით რუსების ტერიტორიული ექსპანსია ასევე ერთგვარ პასუხს წარმოადგენდა უსაფრთხოების იმ დაბალ დონეზე, რომელიც ორი დიდი მდინარის გასწვრივ არსებობდა. კოზაკების და თათრების შეტევები ზღუდავდა შეუფერხებელ ვაჭრობას კასპიასთან, შავ ზღვასთან და, შესაბამისად, ოსმალეთთან და სპარსეთთან.

XVI საუკუნიდან მოყოლებული რუსები ოსმალეთთან და სპარსეთთან სავაჭროდ რამდენიმე ძირითად გზას იყენებდნენ. ერთ-ერთი იყო ნიჟნი-ნოვგოროდი-ყაზანი-ასტრახანი-დარუბანდის/კასპიის ზღვის მიმართულება, მეორე კი ყირიმის ნახევარკუნძულზე, ან აკერმანის პორტსა და შავი ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე გადიოდა<sup>2</sup>. მაშინ, როდესაც კასპიის

<sup>1</sup> М. А. Полиевктов. *Экономические и политические разведки московского государства XVII в. на Кавказе*. Тифлис. 1932, გვ. 6-8.

<sup>2</sup> М. В. Фехнер. *Торговля русского государства со странами востока в XVI веке*. Москва. 1956, გვ. 10-20.

ზღვის დასავლეთ სანაპირო რთულად გასავლელი იყო, როგორც ეს XVI საუკუნის ბოლო მეოთხედში ხდებოდა ოსმალეების მიერ ჩრდილოეთ ირანის დაპყრობის გამო, რუსი ვაჭრები კასპიის ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროს გასწვრივ არსებულ გზებს იყენებდნენ. კიდევ ერთ ალტერნატივას საკუთრივ კასპიის ზღვა წარმოადგენდა. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ, როგორც ნინა საუკუნეებში, შირვანზე გამავალი სახმელეთო გზა მეტად აქტუალური რჩებოდა გეოგრაფიული სიახლოვისა და შედარებით სტაბილური პოლიტიკური მდგომარეობის გამო<sup>1</sup>.

კასპიის მიმართულებაზე რუსი ვაჭრებისთვის ერთ-ერთ საკვანძო სატრანზიტო ადგილს იმდენად საკუთრივ დარუბანდი არ წარმოადგენდა, რამდენადაც ქალაქი შემახა. ეს უკანასკნელი, ისევე როგორც მიმდებარე ტერიტორიები, განთქმული იყო მაღალი ხარისხის აბრეშუმის წარმოებით. არანაკლებ მნიშვნელოვანი იყო ბაქოდან ჩამოტანილი ნავთობით ვაჭრობა. შემახადან რუსი ვაჭრები ირანის დიდ ქალაქებს – არდებილი, ყაზვინი და ქაშანი – და აღმოსავლეთით მდებარე საქართველოს უკავშირდებოდნენ. ზოგადად, უნდა ითქვას, რომ ყაზანი და ასტრახანი უფრო ცენტრალურ აზიასა და ირანთან ვაჭრობდნენ, ხოლო ოსმალეთის იმპერიასთან უფრო დასავლეთ რუსეთის ქალაქები იყვნენ დაკავშირებული. რუსული ქალაქები ასევე რე-ექსპორტით იყვნენ დაკავებულები – ევროპიდან გატანილი ნაწარმი ხშირად აღმოსავლეთში რუსეთის ტერიტორიის გავლით ჩადიოდა.

ირანელი და ცენტრალური აზიის ვაჭრები რუსეთში წარმოებული ტყავის და მისგან შექმნილი ნაწარმის გატანით იყვნენ დაინტერესებულები. რუსული ქალაქებიდან ასევე გაჰქონდათ ვერცხლის და ხის ნაწარმი, ხოლო შედარებით მცირე მასშტაბით კი სამხედრო შეიარაღება და ქსოვილები.

---

<sup>1</sup> М. В. Фехнер. *Торговля русского государства со странами востока в XVI веке*, გვ. 28-31.

რაც შეეხება რუსი ვაჭრების მიერ ცენტრალური აზიიდან და ახლო აღმოსავლეთიდან იმპორტირებულ ნაწარმს, ის, ძირითადად, სხვადასხვა ქსოვილისგან, აბრეშუმისა და ნოხებისგან შედგებოდა<sup>1</sup>.

ამ კონტექსტის გათვალისწინებით, არაა გასაკვირი, რომ მოსკოვი ცდილობდა ქართულ სამეფოებთან დაახლოებას. თუ XVI საუკუნეში ეს, ძირითადად, კახეთის სამეფოსთან ხდებოდა, XVII საუკუნიდან ჩვენ ვხედავთ გაორმაგებულ მცდელობებს ჩრდილოეთიდან: მოსკოვი პირდაპირ კონტაქტს ამყარებს სხვა ქართულ სამეფოებთან და ერთგვარ პლაცდარმს ქმნის სომეხ ვაჭრებთან მჭიდრო ურთიერთობისთვის<sup>2</sup>.

რუსები სამხრეთით მდებარე მიწების შესახებ ინფორმაციას აქტიურად აგროვებდნენ. ინფორმაცია როგორც ვაჭრებისგან, ელჩებისგან, ისე უბრალოდ მოგზაურებისგან გროვდებოდა. განსაკუთრებით საინტერესო იყო თბილისის შესახებ არსებული ინფორმაცია, რადგან რუსებს სპარსეთთან სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობებისას საქართველოს გავლა არ უწევდათ, არამედ უფრო აღმოსავლეთ კავკასიის. რუსებს აინტერესებდათ ქართული მიწების სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალი, რაც, მაგალითად, აისახა მოსკოვში ჩასულ ქართველ ელჩ, ნიკეფორესთვის, დასმულ კითხვებში<sup>3</sup>.

რუსული ელჩობების მიერ შედგენილ აღწერილობებში ქუთაისი აქტიურ სავაჭრო ქალაქად მოიხსენიებოდა, სადაც ვაჭრები ირანიდან, ოსმალეთიდან და თბილისიდან ჩადიოდნენ. ასევე აქტიურ როლს ასრულებდნენ სომეხი და ებრაელი ვაჭრებიც. ქუთაისში აბრეშუმისა და თაფლის წარმოება საკ-

<sup>1</sup> М. В. Фехнер. *Торговля русского государства со странами востока в XVI веке*, გვ. 52-61.

<sup>2</sup> М. А. Полиевктов. *Экономические и политические разведки московского государства XVII в. на Кавказе*, გვ. 9.

<sup>3</sup> М. А. Полиевктов. *Экономические и политические разведки московского государства XVII в. на Кавказе*, გვ. 26-28, 42.

მაოდ განვითარებული იყო. მეორე საინტერესო რეგიონი იყო სამეგრელო, სადაც ვაჭრობა, ძირითადად, სომეხი და ებრაელი ვაჭრების ხელში იყო<sup>1</sup>. მათ ადგილობრივი პროდუქცია ირანში გაჰქონდათ და სანაცვლოდ შემოჰქონდათ ადგილობრივ ბაზარზე მოთხოვნადი სხვადასხვა მცირე სახის ნაწარმი. ზოგადად, უნდა აღინიშნოს, რომ რუსულ აღწერილობებში სამეგრელო სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალით უფრო მცირე მნიშვნელობის მატარებელი იყო, ვიდრე იმერეთი<sup>2</sup>.

### **რუსეთის დაინტერესება სამხრეთით**

რუსი ვაჭრების აქტიური ჩართვა სამხრეთ მიმართულე-ბაზე XV საუკუნის შუა პერიოდიდან იწყება. 1465 წელს რუს მმართველ ივანე III-სა და შირვანშაჰ ფარუჰ იასარს შორის მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები დამყარდა<sup>3</sup>. აქ აღსანიშნავია 1466 წელს აფანასი ნიკიტინის მოგზაურობა ვოლგით შემახამდე, რაც კიდევ ერთხელ კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროს სავაჭრო-სატრანზიტო მნიშვნელობაზე მიანიშნებს<sup>4</sup>.

მოსკოვსა და სეფიანთა ირანს შორის ადრეული დიპლომატიური კონტაქტი 1521 წლით თარიღდება, კერძოდ, შაჰ ისმაილის და ვასილი III-ის მმართველობის წლებით. თავდაპირველად სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები საკმაოდ

<sup>1</sup> დონ კრისტოფორო დე კასტელი. *ცნობები და ალბომი საქართველოს შესახებ*, გვ. 50-51.

<sup>2</sup> М. А. Полиевктов. *Экономические и политические разведки московского государства XVII в. на Кавказе*, გვ. 49-50.

<sup>3</sup> Т. К. Кораев. "Московская Русь и сафавидский Иран в прикаспии XVI–XVII вв.: соседство, соперничество, сосуществование". *Исторический вестник*. 2015. Т. 11. № 158, გვ. 8.

<sup>4</sup> *Хождение за три моря Афанасия Никитина 1466-1472 гг.* Москва-Ленинград. 1958, გვ. 72-73.



მყიდვე იყო. ორ სახელმწიფოს შორის ვაჭრობა, ძირითადად, შუამავლებით ხორციელდებოდა: ესენი იყვნენ ასტრახანში მცხოვრები თათრები და სეფიანთა ირანში მზარდი პოზიციების მქონე სომეხი ვაჭრები. სომეხი ვაჭრები, დიდი ალბათობით, ასევე აქტიურად იყვნენ ჩართულები ირანიდან ევროპაში აბრეშუმის გატანაში, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც სეფიანებს უჭირდათ ამის გაკეთება ოსმალების მიერ დანესებული სავაჭრო-ეკონომიკური და სატრანზიტო შეზღუდვების გამო. სომეხ ვაჭრებს ასევე კარგი ურთიერთობები ჰქონდათ დამყარებული ადგილობრივ მმართველებთან. ყველა ცდილობდა მათი სავაჭრო კონტაქტების გამოყენებას ევროპასა და აზიაში. მაგალითად, 1544 წელს შირვანის ბეგლარბეგი რუსეთის მმართველ ივანე IV-ს სომეხი ვაჭრებისთვის სავაჭრო პრივილეგიების მინიჭებას სთხოვდა<sup>1</sup>.

ფართო გეოგრაფიულ ჭრილში რომ გადავხედოთ XVI საუკუნის ამბებს კავკასიის გარშემო, ნათელია, რომ ირანი სამხრეთიდან, ხოლო მოსკოვი კი ჩრდილოეთიდან ცდილობდნენ მაქსიმალური ტერიტორიული ექსპანსიისთვის მიეღწიათ. გაფართოების მიზნები მრავალია, თუმცა აშკარაა სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესები. მოსკოვსა და სეფიანთა ირანს შორის კავკასია და ვოლგისპირეთი ერთგვარი დამაკავშირებელი გეოგრაფიული ხიდი იყო, რომლის მაქსიმალური ათვისება ორი მზარდი სახელმწიფოს გეოპოლიტიკურ ინტერესს წარმოადგენდა.

საინტერესოა ისიც, რომ მოსკოვის და სეფიანთა ირანის ტერიტორიული ექსპანსია ევროპული ძალების გაფართოების პარალელურად მიმდინარეობდა. ისიც შეიძლება ითქვას, რომ ერთნი ამას ხმელეთით ახორციელებდნენ, მეორენი კი

---

<sup>1</sup> R. Matthee. "Anti-Ottoman Politics and Transit Rights: The Seventeenth-Century Trade in Silk between Safavid Iran and Muscovy". *Cahiers du Monde russe*. Vol. 35(4). 1994, გვ. 741-742.

ზღვით. ექსპანსიის მამოძრავებელი კი ერთი და იგივე იყო: სავაჭრო გზებზე გაბატონება და საკუთარ ქვეყნებში წარმოებული პროდუქციის, როგორც უცხო ბაზრებზე გატანა, ასევე ამ ქვეყნებიდან საჭირო ნივთების იმპორტი. ეს ბაზრები, ძირითადად, აზიური ქვეყნები იყო, რაც ადასტურებს მოსაზრებას, რომ რუსები და დასავლეთ ევროპელები პრაქტიკულად იდენტურ სავაჭრო-ეკონომიკურ მიზნებს მისდევდნენ.

ასტრახანის დაპყრობით რუსებს გზა სამხრეთისკენ ეხსნებოდათ<sup>1</sup>. ქალაქი ერთგვარ სავაჭრო-ეკონომიკურ ჰაბად გადაიქცა, სადაც ვაჭრები მთელი აღმოსავლეთიდან და ინდოეთიდან იკრიბებოდნენ. რუსების ჩრდილოეთიდან ჩამოსვლამ დიპლომატიური ნაბიჯების მთელ სერიას შეუწყობ ხელი. 1562-1563 წლებში შირვანიდან მოსკოვში ორი ელჩობა გაიგზავნა. ივანე IV-მ 1567 წელს სპარსეთის ყურემდე ორი სავაჭრო წარმომადგენელი გაგზავნა, ხოლო 1580-იან წლებში ვოლგის გასწვრივ რუსებმა მრავალი საფორტიფიკაციო ნაგებობა ააგეს<sup>2</sup>. ეს ყველაფერი კი რუსებისთვის სამხრეთ მიმართულების მზარდ სავაჭრო-ეკონომიკურ მნიშვნელობაზე მეტყველებს. თუმცა ირანულ აბრეშუმზე მოთხოვნამ იმატა მას შემდეგ, რაც მისდამი ინტერესი ევროპაში გაიზარდა და მოსკოველ ვაჭრებს რე-ექსპორტის სურვილი გაუჩნდათ.

მოსკოვის სამთავროში გავრცელებული პრაქტიკა იყო დიპლომატიურ მისიებთან ვაჭრების დიდი რიცხვის გაგზავნა. ამ გზით უფრო მარტივი იყო საზღვრებზე გადასახადებისგან თავის არიდება, ისევე როგორც მეტი უსაფრთხოების გარანტიების მიღება<sup>3</sup>. ოლეარიუსის მიხედვით, რუსეთის მეფე

<sup>1</sup> M. Kortepeter. "Complex Goals of the Ottomans, Persians and Muscovites in the Caucasus, 1578-1639". *New Perspectives on Safavid Iran Empire and Society*. Edited by C. P. Mitchell. Routledge. 2011, გვ. 59-66.

<sup>2</sup> R. Matthee. "Anti-Ottoman Politics and Transit Rights: The Seventeenth-Century Trade in Silk between Safavid Iran and Muscovy", გვ. 743.

<sup>3</sup> E. Monahan. *The Merchants of Siberia*, გვ. 43.

სპარსეთში ხშირად გზავნიდა ელჩობებს, რომლებიც დიპლომატიურ სამსახურთან ერთად, ასევე ვაჭრობაში იყვნენ ჩართული<sup>1</sup>.

თუმცა სამხრეთით რუსების ექსპანსიას არ მოუტანია სწრაფი სავაჭრო-ეკონომიკური შედეგები. გაფართოება უფრო გრძელვადიან ხასიათს ატარებდა, სადაც წარმატებებს მრავალი წარუმატებლობა მოსდევდა. როგორც ითქვა, რუსები ირანთან, ძირითადად, აღმოსავლეთ კავკასიის გავლით ვაჭრობდნენ და ეს გზა ხშირად დაუცველი იყო, რაც ქარავნებისთვის ცალკე სამხედრო ესკორტის გამოყოფას მოითხოვდა. მაგალითად, აღნიშნულ გზას მნიშვნელოვანი ჩავარდნა ჰქონდა 1570-იანი წლებში, როდესაც ყირიმელმა თათრებმა მოსკოვი გადაწვეს (1571 წ.), ვოლგისპირეთში აჯანყებამ იფეთქა, ხოლო პოლონეთი და შვედეთი რუსეთს დასავლეთიდან უტყვევდნენ. ამ მოვლენებს უნდა დაემატოს XVI საუკუნის ბოლოსა და XVII-ის დასაწყისში ოსმალების მიერ შირვანის დაკავება და დარუბანდზე გავლენის გავრცელება. 1580-იანი წლებში სპარსელი ჰადი ბეგის მისიებს მოსკოვში მნიშვნელოვანი შედეგისთვის არ მიუღწევია, თუმცა ორ ძალას შორის მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების დამყარების სურვილი/ინტერესი ამ ელჩობებში კარგად გამოკვეთილი იყო. ირანელ ვაჭრებს სურდათ თავისუფალი ვაჭრობა რუსეთის ტერიტორიაზე და განსაკუთრებით კი მეტი დაცულობა ასტრახანში.

ვითარება ირანში ტახტზე შაჰ-აბასის ასვლით იცვლება, როდესაც მოსკოვსა და სეფიანთა ირანს შორის მჭიდრო კავშირების დამყარების საფუძველი ორი ძალის მიერ ოსმალების გავლენის შემცირების სურვილი იყო. მიუხედავად ამისა, 1590-იანი წლებში შაჰ-აბასის ელჩობებს მოსკოვში გაუჭირდათ

---

<sup>1</sup> *The Travels of Olearius in Seventeenth-Century Russia*. Translated and edited by Samuel H. Baron. Stanford University Press. 1967, გვ. 179.

რაიმე სახის ოფიციალური პოლიტიკური დაახლოებისთვის მიეღწიათ, თუმცა ირანელი ვაჭრებისთვის გადასახადებისგან გათავისუფლებული საქმიანობის დაპირებები მოსკოვიდან მაინც მიიღეს<sup>1</sup>.

ორ ძალას შორის ურთიერთობების სანყისი მაინც უფრო პოლიტიკური ინტერესი იყო. ამიტომაც, როდესაც შაჰ-აბასმა 1589-1590 წლებში ოსმალებთან ზავი დადო, რუსების იმედები, საერთო ანტი-ოსმალური კოალიცია შეკრულიყო, არ გამართლდა. ამას უნდა დავამატოს ერთმანეთისადმი უნდობლობის ფაქტორი, რომელიც სეფიანთა ირანსა და რუსეთს შორის არსებობდა. სეფიანები ყურადღებით ადევნებდნენ თვალს კავკასიაში რუსული სამხედრო მოძლიერების დინამიკას, რაც კავკასიონის ქედის სამხრეთით პოლიტიკური პრეტენზიების გამოცხადებაში გამოიხატებოდა.

XVII საუკუნის დასაწყისისთვის პოლიტიკური ვითარება მკვეთრად შეიცვალა სეფიანთა ირანის სასარგებლოდ. რუსეთში შიდა არეულობა იყო, ხოლო ირანში შაჰ-აბასმა მნიშვნელოვანი რეფორმები გაატარა და უზბეკებისგან მომდინარე საფრთხის განეიტრალება მოახერხა. ინიციატივა სეფიანების მხარეს გადავიდა და ამიტომაც არაა გასაკვირი, რომ 1613 წელს, რუსეთში ახალი დინასტიის დაფუძნებამდე და მის შემდგომაც, შაჰ-აბასი აღმოსავლეთ კავკასიაზე მჭიდრო კონტროლის დამყარებას ცდილობს. მისი ლაშქრობები საქართველოზე ამის დასტურია. შედეგად, რეგიონში სავაჭრო აქტივობა მკვეთრად უნდა შემცირებულიყო, რადგან ისეთი რეგიონების, როგორებიცაა ქართლი, კახეთი, შირვანი, დიდი ნაწილი დარბეული იყო. 1607-1608 წლებში იგივე ბედი ეწია ქალაქ შემახასს, ხოლო დარუბანდზე გამავალი ჩრდილოეთ-სამხრეთის სავაჭრო დერეფანი მეტად შეიზღუდა.

---

<sup>1</sup> R. Matthee. "Anti-Ottoman Politics and Transit Rights: The Seventeenth-Century Trade in Silk between Safavid Iran and Muscovy", გვ. 745.

მეტიც, შაჰ-აბასის მიერ ოსმალებზე მოპოვებულმა გამარჯვებებმა ირანში რუსებთან დაახლოების საჭიროება შეამცირა. ამას უნდა დაემატოს საკუთრივ რუსეთში, 1613 წელს, ახალი დინასტიის გამეფების მიუხედავად, არასტაბილური ვითარება. მჭიდრო პოლიტიკური კავშირების ქონის აუცილებლობის შემცირების პარალელურად, სავაჭრო-ეკონომიკური კონტაქტები რომანოვების დინასტიასთან მაინც შენარჩუნდა. რუსი ვაჭრები აგრძელებდნენ კასპიის დასავლეთ სანაპიროს დერეფნით ირანამდე ჩაღწევას. გილანი ისევ აბრეშუმით ვაჭრობის ცენტრს წარმოადგენდა. მიუხედავად ამისა, ზოგადი ნეგატიური დინამიკა მაინც შენარჩუნდა. XVII საუკუნის შუა ხანები ირანსა და რუსეთს შორის სავაჭრო ურთიერთობების დაქვეითებით ხასიათდებოდა. ვაჭრების მიმოსვლა შემცირდა, ისევე როგორც მოთხოვნა სპარსულ აბრეშუმზე. ამავე პერიოდში იწყება ევროპული სახელმწიფოების მიერ სპარსეთამდე სავაჭრო სახმელეთო გზების ხელახალი ამუშავების მცდელობები. რუს ვაჭრებს ეს ინიციატივები სახიფათო ეჩვენებოდათ, რადგან დასავლური კაპიტალი მათი ინტერესების შემზღვევად იქნებოდა. ევროპელებს რუსეთისადმი მხოლოდ ტრანზიტული ინტერესი გააჩნდათ, მოსკოვს კი დასავლეთ ევროპის ქვეყნების ოსმალეთის წინააღმდეგ ბრძოლაში ჩართვა სურდა. რუსების ეს გეგმა ჩაიშალა ისევე, როგორც სპარსეთის პოტენციური გამოყენება ოსმალეთის წინააღმდეგ. სეფიანებსა და ოსმალებს შორის 1639 წელს დადებული ზუჰაბის ზავი ამის საუკეთესო დასტურია.

## ევროპელების მცდელობები სპარსეთამდე მისასვლელად

1550-იან წლებში რუსებმა ასტრახანი და ყაზანი დაიკავეს, თავისი ძალაუფლება ციმბირის დიდ ნაწილზე გაავრცელეს და იქ მიღებული ფასეული ბენვეულის ექსპორტი წამოიწყეს ახლო აღმოსავლეთში, განსაკუთრებით კი ირანში. ვაჭრობა სეფიანებთან ვოლგა-კასპიის ზღვის მიმართულებით მიმდინარეობდა. სეფიანებისთვის ასტრახანის გზა ფრიად მნიშვნელოვანი იყო, რადგან ის თავისუფალი იყო ოსმალებისგან და პორტუგალიელების გავლენისგან. ეს უკანასკნელნი სპარსელებს ფრიად ავიწროებდნენ სამხრეთის ზღვებზე, ხოლო აღმოსავლეთით ოსმალებთან აქტიური საომარი მოქმედებები სეფიანებისთვის ჩრდილოეთის მარშრუტს საკმაოდ მიმზიდველს ხდიდა. ეს გზა პრაქტიკულად ერთადერთი იყო, რომლითაც ხმელეთით ევროპის ბაზრამდე მიღწევა ხერხდებოდა<sup>1</sup>.

ასე ფიქრობდნენ ევროპული ქვეყნებიც. მართლაც, ოსმალეთის იმპერიის ჩამოყალიბებამ და ახლო აღმოსავლეთსა და შავ ზღვაში გაფართოებამ ევროპელ ვაჭრებს ირანისკენ მისასვლელი სახმელეთო გზების გამოყენება შეუზღუდა. ალტერნატიული გზების ძიებისას, გარდა საზღვაო მიმართულებისა, აქტიურად განიხილებოდა კავკასიის მარშრუტიც. ასე, მაგალითად, XVI საუკუნის მეორე ნახევრიდან ევროპელები აქტიურად იყენებდნენ ასტრახან-ვოლგის მიმართულებას, საიდანაც ცდილობდნენ შირვანში, ირანსა და ინდოეთში ჩასვლას<sup>2</sup>. აქ აღსანიშნავია ინგლისელი ვაჭრები, რომლებიც ზღვებზე შევიწროებული იყვნენ ესპანელების და განსაკუთრებით პორტუგალიელების მიერ და ახლო აღმოსა-

<sup>1</sup> R. Ferrier. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period", გვ. 430.

<sup>2</sup> Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*. Баку. 2011, გვ. 90-92.

ვლეთამდე და ინდოეთამდე მისალწევად ვოლგა-კასპიისპირეთის მიმართულება გამოიყენეს.

1555 წელს, ინგლისელებმა „მოსკოვის კომპანია“ დააარსეს, რომლის მიზანიც ზუსტად სამხრეთ-ჩრდილოეთის სავაჭრო მიმართულების ამუშავება იყო<sup>1</sup>. აქ აღსანიშნავია ენტონი ჯენკინსონის 1558 წლის მოგზაურობა კასპიისპირეთში. შირვანის, როგორც სატრანზიტო მიმართულების აქტუალობა იმითაც დასტურდება, რომ 1560-იან წლებში რეგიონს სხვა ინგლისელი ვაჭრებიც სტუმრობდნენ. მათი მარშრუტი, ძირითადად, დარუბანდ-შირვანზე გადიოდა. ჯამში, ინგლისელებმა მოსკოვის სახელმწიფოს და აღმოსავლეთ კავკასიის გავლით, ექვსი სავაჭრო-ეკონომიკური მისია განახორციელეს<sup>2</sup>. გარკვეული წარმატება ამ მცდელობებს ნამდვილად მოყვა, როდესაც 1566 წელს შაჰ თამაზმა ინგლისელ ვაჭარ, არტურ ედვარდს, კომერციული პრივილეგიები მისცა.<sup>3</sup>

რუსებს ევროპელებთან დასაკავშირებლად ორი გზა ჰქონდათ. ერთი ბალტიის ზღვით, მეორე კი არხანგელსკის პორტით. ბალტიის ზღვაზე მათ წინააღმდეგობას პოლონელები და განსაკუთრებით კი, შვედები უწევდნენ. XV საუკუნის მეორე ნახევარში შვედებმა რევალი და ნარვა აიღეს, 1621 წელს კი რიგა, რითაც რუსებს ზღვაზე სავაჭრო-ეკონომიკური გასასვლელი მოუჭრეს. არხანგელსკი ერთადერთ ალტერნატივად რჩებოდა. ზუსტად ამ ჩრდილოეთის გზას იყენებდნენ ინგლისელები, XVII საუკუნეში კი ჰოლანდიელები, რომლებიც რუსეთის ბუნებრივი რესურსებით იყვნენ დაინ-

<sup>1</sup> F. J. Stout. *Exploring Russia in the Elizabethan commonwealth. The Muscovy Company and Giles Fletcher, the elder (1546-1611)*. Manchester University Press. 2015, გვ. 20-25.

<sup>2</sup> კ. დემეტრაშვილი. „ინგლისელთა სავაჭრო კომპანიის ურთიერთობა საქართველოსთან XVI საუკუნეში“. *ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო*. XIII. თბილისი. 2021, გვ. 111.

<sup>3</sup> R. Ferrier. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period", გვ. 431.

ტერესებულები თავისი მზარდი საზღვაო სამშენებლო ინდუსტრიისთვის<sup>1</sup>. ჰოლანდიელებისთვისაც ირანამდე გზა ჩრდილოეთიდან, რუსეთის ტერიტორიის გავლით დარუბანდსა და შირვანზე გადიოდა, სამხრეთიდან კი სპარსეთის ყურეზე. ირანის შიგნით ჰოლანდიელები აბრეშუმის მდიდარი გილანის პროვინციამდე<sup>2</sup> მისასვლელად სომეხ ვაჭრებს იყენებდნენ, რომლებიც გადაამყიდველების ფუნქციას ასრულებდნენ. თუმცა, ინგლისელებისგან განსხვავებით, ჰოლანდიელების დაინტერესება აბრეშუმით მაინც უფრო ეფემერული ხასიათის იყო – ჰოლანდიისთვის აზიიდან სანელებლები გადაიქცა მთავარ იმპორტირებულ საგნად.

კავკასიაზე ტრანზიტისას, როგორც ჩანს, ინგლისელები ასევე მდიდარი, აბრეშუმის მწარმოებელი კახეთით იყვნენ დაინტერესებულები. ამის შესახებ პირდაპირი ცნობებიც გაგვაჩნია. მაგალითად, 1563 წლის აპრილში შემახაში გაჩერებულ ჯენკინსონს ქართველი მეფის (შესაძლოა იგულისხმებოდეს კახეთის მეფე ლევანის და ქართლის მეფე სიმონ I-ის საერთო ინიციატივა) ელჩი სტუმრობდა, რათა გაერკვია ივანე IV-სთან ელჩის გაგზავნა რა გზით შეიძლებოდა<sup>3</sup>. ჯენკინ-

<sup>1</sup> A. Attman. "The Russian market in world trade, 1500–1860". *Scandinavian Economic History Review*. 29:3. 1981, გვ. 178, 184; W. Floor. "The Dutch and the Persian Silk Trade". *Safavid Persia. The History and Politics of an Islamic Society*. Edited by Ch. Melville. 1996, გვ. 329-330.

<sup>2</sup> XVII საუკუნის დასაწყისიდან ჰოლანდიელები ასევე მეტად დაინტერესებულები იყვნენ ირანში ყავის შეტანით. აქაც, ისევე როგორც სხვა ბევრ შემთხვევაში, ჰოლანდიელების სავაჭრო აქტივობამ ვერ გადაფარა ადგილობრივების საქმიანობა. ინდოეთის ოკეანეში ევროპელების მიერ კომფორტული პოზიციების დაკავების შემდეგაც ირანში ყავა, როგორც სახმელეთო, ასევე საზღვაო სავაჭრო გზებით აღწევდა და მისი მიმწოდებლები მხოლოდ ჰოლანდიელები ან ინგლისელები არ იყვნენ (იხ. R. Matthee. "Coffee in Safavid Iran: Commerce and Consumption". *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. Vol. 37. No. 1. 1994, გვ. 15-17.

<sup>3</sup> თ. ქარჩავა. „აღმოსავლეთში ინგლისელთა სავაჭრო და დიპლომატიური მიზნებისა და საქართველოს ისტორიის ზოგიერთი საკითხის დაზუსტებისთვის (ენტონი ჯენკინსონის რელაციონის მიხედვით“ . საქა-



სონმა უშუალოდ საქართველოში თავისი წარმომადგენლის გაგზავნაც სცადა, რათა ქართველი მეფისგან თავისუფალი ვაჭრობის თანხმობა მიეღო. ამ გეგმამ არ იმუშავა: ინგლისელებმა ვერ მიაღწიეს საქართველომდე და აქ, დიდი ალბათობით, შირვანის ბეგლარბეგის, უსთაჯლუს წინააღმდეგობას წააწყდნენ, რომელსაც აბრეშუმის რეალიზაციის მონოპოლია სურდა ჰქონოდა და არაფერში აწყობდა ინგლისელების კახეთის სავაჭრო გზებზე მოხვედრა<sup>1</sup>.

კახეთის ნედლ აბრეშუმზე საუბრობს ინგლისელთა მესამე სავაჭრო მისიის ნევრი არტურ ედვარდსიცი. მის წერილშიც ნათლად ჩანს, რომ საქართველომდე მიღწევა რთული იყო, რაც კიდევ ერთხელ ამტკიცებს მოსაზრებას, რომ საქართველოს მეზობლები არ იყვნენ დაინტერესებულები ძლიერი კონკურენტის დაწინაურებით და ყველაფერს აკეთებდნენ კახეთის სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების ბლოკირებისთვის. ინგლისელების მიერ საქართველოთი დაინტერესება ასევე კარგად არის ასახული მეხუთე ექსპედიციის ნევრ ჯეფრი დეკეტის წერილში. აბრეშუმი ისევ მთავარ სავაჭრო საგანს წარმოადგენდა და, როგორც ამას დეკეტი აღნიშნავს, საქართველოდან ირანში აურაცხელი რაოდენობის კაკალი გაჰქონდათ<sup>2</sup>.

ჯენკინსონის მოგზაურობა დარუბანდსა და შირვანზე გადიოდა, რაც კიდევ ერთხელ მეტყველებს კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროს, როგორც სტეპებსა და ახლო აღმოსავლეთს შორის დამაკავშირებელი დერეფნის მნიშვნელობაზე. სამხრეთით მგზავრობა შირვანიდან არდებილში გრძელდებო-

---

რთველოს ისტორიის ინსტიტუტის შრომები. ტ. XIV. თბილისი. 2018, გვ. 225-226.

<sup>1</sup> კ. დემეტრაშვილი. „ინგლისელთა სავაჭრო კომპანიის ურთიერთობა საქართველოსთან XVI საუკუნეში“, გვ. 113.

<sup>2</sup> კ. დემეტრაშვილი. „ინგლისელთა სავაჭრო კომპანიის ურთიერთობა საქართველოსთან XVI საუკუნეში“, გვ. 118.

და. ინგლისელი ასევე ახსენებს თავრიზს, თუმცა აღნიშნავს, თუ როგორ დაქვეითებულა ქალაქის სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობა. მიზეზი ოსმალების მიერ ტერიტორიის ოკუპირება იყო და ასევე სეფიანების მიერ დედაქალაქის ყაზვინში გადატანა. ყაზვინის არჩევა არ იყო შემთხვევითი, რადგან ის მჭიდროდ იყო დაკავშირებული ირანის სამხრეთთან. სპარსეთის ყურიდან, საიდანაც ინდოეთის ოკეანიდან ნაწარმი შემოდოდა, ყაზვინამდე აქლემებით 30 დღის სავალი იყო<sup>1</sup>. სხვა ადგილას იგივე არტურ ედვარდსი მოგზაურობის სხვა დროს ახსენებს ექვს კვირას დატვირთული აქლემებით, ხოლო ტვირთის გარეშე კი შვიდ-რვა დღეს<sup>2</sup>.

ჯენკინსონს კარგად აქვს აღწერილი სპარსეთის მმართველი კლასის პრიორიტეტები. როდესაც ოსმალებთან ომი მძვინვარებდა, სპარსელები ცდილობდნენ ალტერნატიული სავაჭრო გზების მონახვას. თუმცა მშვიდობის დროს, სეფიანები ოსმალების გზას ანიჭებდნენ უპირატესობას. ამის მიზეზი შეიძლება ის იყოს, რომ ჩრდილოეთი ან სამხრეთი ალტერნატიული სავაჭრო გზები XVI საუკუნეში ჯერ არ იყო კარგად განვითარებული და კონკურენციას ვერ უწევდა ოსმალების მიმართულებას. ამას ისიც უნდა დაემატოს, რომ ოსმალების გზა მხოლოდ ევროპამდე ტრანზიტი არ იყო – ოსმალეთი სპარსული აბრეშუმისთვის მსხვილ ბაზარს წარმოადგენდა.

მიუხედავად ამ უპირატესობისა, ოსმალები ინფორმირებულები და გარკვეულწილად შეშფოთებულებიც იყვნენ დასავლეთ ევროპელების მიერ სპარსეთში ალტერნატიული გზებით ჩასვლის მცდელობებით<sup>3</sup>. ყაზვინში ჯენკინსონის

<sup>1</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 473.

<sup>2</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 480.

<sup>3</sup> Ferrier, R. W. "The Terms and Conditions under Which English Trade Was Transacted with Šafavid Persia." *Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London*. Vol. 49(1). 1986, გვ. 50-51.

ყოფნის დროს თურქი ვაჭრები სეფიანთა კარზე გაგზავნილ ოსმალეთის ელჩს შესჩიოდნენ, რომ ყველაფერი გაეკეთებინა, რათა დაერწმუნებინა სეფიანთა შაჰი ინგლისელისადმი კეთილგანწყობა არ გამოეხატა<sup>1</sup>. ალბათ თურქი ელჩისა და ვაჭრების მეცადინეობით უნდა ყოფილიყო განპირობებული ის, რომ შაჰ-თამაზი არ დაინტერესდა ჯენკინსონის შემოთავაზებით კავკასიაზე სავაჭრო გზა გახსნილიყო. ამ გადანყვეტილების უკან უფრო ფართო გეოპოლიტიკური გათვლაც უნდა ყოფილიყო. სეფიან მმართველს არ სურდა ოსმალების განაწყენება, რადგან ორ ძალას შორის ახლახანს იყო დადებული საზავო ხელშეკრულება და ინგლისელებთან აქტიური სავაჭრო ურთიერთობების დამყარების ამბავი აუცილებლად მივიდოდა სულთნის ყურამდე. ბევრი ყოყმანის შემდეგ, 1562 წლის მარტში, შაჰ-თამაზმა ჯენკინსონი უვნებლად გაუშვა უკან ჩრდილოეთის გზით.

ჯენკინსონის მოგზაურობიდან ბევრი საინტერესო რამ იკვეთება. პირველია, მისი გადაადგილების მარშრუტი. ის ირანამდე მისვლას კასპიისპირეთით, კერძოდ დარუბანდის და შირვანის გავლით ახერხებს. მისი აღწერილობით შირვანის მმართველი საკმაოდ მდიდარია, მას აბრეშუმის ბევრი ნაწარმი აქვს და ინდური ქვებიც, რაც სამხრეთ აზიასთან სავაჭრო კონტაქტზე შეიძლება მეტყველებდეს<sup>2</sup>. შირვანის ქალაქები დაქცეული ჩანს. მაგალითად, შემახა საქართველოსთან ახლოს მდებარე არეშისგან განსხვავებით, აღარ წარმოადგენს მნიშვნელოვან სავაჭრო-ეკონომიკურ ცენტრს, სადაც ბევრი უცხოელი ვაჭარი იკრიბებოდა და აბრეშუმით, ბამბით, შაბით და სუნელით ვაჭრობდა. ის ასევე ახსენებს არეშის ინდოეთთან კავშირს, თუმცა აღნიშნავს იმასაც, რომ

<sup>1</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 456.

<sup>2</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 448-449.

ასეთი ვაჭრობა დისტანციისა და გასაღება-გაყიდვის გარანტიის არარსებობის გამო საკმაოდ შეზღუდული იქნებოდა<sup>1</sup>.

ზემოთ ვახსენეთ, რომ ჯენკინსონი საქართველოში ინტერესდება მას შემდეგ, რაც შირვანში ყოფნისას მასთან ქართველი მეფის მიერ წარგზავნილი ელჩი სტუმრობს. აქ ჩვენთვის საინტერესოა ჯენკინსონის მიერ ედვარდ კლარკის გაგზავნა აბრეშუმით მდიდარ არეშში და იქიდან უკვე ქართველ მმართველთან, რათა თავისუფლად გადაადგილების და ვაჭრობის უფლება მოეპოვებინა<sup>2</sup>. როგორც ჩანს, ამ საქმიდან არაფერი გამოვიდა, თუმცა ეს მცდელობა მეტყველებს იმაზე, რომ ინგლისელებამდე მოვიდა ცნობები აღმოსავლეთ საქართველოში იაფი აბრეშუმის არსებობის შესახებ. ქართულ იაფ აბრეშუმზე 1566 წლის აპრილში თავის წერილში არტურ ედვარდსიცი წერს. თუმცა ის იმასაც აღნიშნავს, რომ მარტივად ვერ ხერხდებოდა ქართული აბრეშუმის ხელში ჩაგდება მის სავაჭრო მისიაში ჩართული ადამიანების სიმცირის გამო.

მიუხედავად 1560-1580 წლებში განხორციელებული მრავალი სავაჭრო მისიისა, ინგლისის რუსულ კომპანიას არ გამოუვიდა აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულების კავკასიაზე გამავალი ჩრდილოეთ-სამხრეთის დერეფნით ჩანაცვლება. სავაჭრო გზის ჩამოყალიბებისთვის საჭირო იყო ხელსაყრელი გეოპოლიტიკური ვითარება. ოსმალეთ-სპარსეთის ომები, უსაფრთხოების დაბალი დონე შირვანსა და, ზოგადად, ვოლგისპირეთში კი ვაჭრობისთვის მნიშვნელოვან შემზღუდავ ფაქტორებად ვლინდებოდა.

აქვე უნდა ითქვას, რომ ჩრდილოეთ-სამხრეთის მიმართულებაზე ინგლისელების გააქტიურება და, ზოგადად, სავაჭრო ნაკადის გაზრდა შეიძლება ყოფილიყო მნიშვნელოვანი

<sup>1</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 452.

<sup>2</sup> მ. პაპაშვილი, თ. ქარჩავა, თ. ნითლანაძე, ა. გოგოლაძე, ნ. სილაგაძე. *საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში*, გვ. 462.

მიზეზი 1570-იან წლებში ოსმალების კასპიის ზღვისპირეთში სამხედრო და სავაჭრო-ეკონომიკური გააქტიურებისა. ის, რომ ოსმალებს სავაჭრო მიმოსვლის გაკონტროლება აინტერესებდათ, იმითაც დასტურდება, რომ შირვანის დაკავების შემდეგ მათ კონტროლი უშუალოდ დარუბანდზეც გაავრცელეს, რითაც თვითონ ჩაიგდეს ხელში აბრეშუმით ვაჭრობა.

### **ჯულფას აღზევება**

XV-XVI საუკუნეებში კავკასიაში მთელი რიგი ქალაქები დანიშნულნი იყვნენ, რაც, დიდი ალბათობით, გამონვეული უნდა ყოფილიყო ზემოთ ნახსენები ჩრდილოეთ-სამხრეთის სავაჭრო მიმართულების გააქტიურებით. ასეთ ქალაქებს შორის არის ბაქო და ჯულფა, ხოლო თავრიზმა, რომელიც სხვადასხვა იმპერიის ფარგლებში მნიშვნელოვან სავაჭრო როლს იკავებდა, უფრო მეტად განიმტკიცა თავისი სავაჭრო-ეკონომიკური პოზიცია<sup>1</sup>.

აღნიშნული ფენომენი უფრო ფართო კონტექსტში რომ განვიხილოთ, ნათელი ხდება, რომ ამ პერიოდში მსოფლიო ეკონომიკის და სავაჭრო ურთიერთობების განსაკუთრებული ზრდის პერიოდი იყო. აღმოჩენები და ევროპელების გასვლა კონტინენტიდან აზიასა და ამერიკაში სხვაგვარად შეეხო ვაჭრობას. თუ აღნიშნულ პერიოდამდე საერთაშორისო ვაჭრობა ძირითადად მმართველ კლასსა და ვაჭრებს ეხებოდა, მოსახლეობის დიდი ნაწილისთვის უცხოური პროდუქცია მაინც მიუწვდომელი რჩებოდა. XVI საუკუნიდან ეს შეიცვალა. სავაჭრო-ეკონომიკური ექსპანსია სხვაგვარად შეეხო რიგით მოსახლეობასაც, უფრო ხელმისაწვდომი გახდა უცხოური

---

<sup>1</sup> Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*, გვ. 109.

ნანარმი<sup>1</sup>. ზუსტად ასეთი დიდი ცვლილებების ფონზე მიმდინარეობდა სავაჭრო-ეკონომიკური ზრდა კავკასიაში.

ორიოდე სიტყვით შევჩერდეთ ჯულფას დანიინაურებაზე, რადგან ამ ქალაქმა დასაბამი მისცა სომხების მიერ ჩამოყალიბებულ ტრანს-ეროვნულ სავაჭრო ქსელს, რომელიც ევრაზიის დიდ ნაწილს მოედო. მაგალითად, ზუსტად ჯულფელ ვაჭრებზე მოდიოდა სეფიანთა ირანში აბრეშუმით ვაჭრობის დიდი წილი<sup>2</sup>. ჯულფას აღზევება XVI საუკუნის ბოლო მეოთხედში ხდება<sup>3</sup>. ქალაქი სტრატეგიულ ადგილას მდებარეობდა და ერთმანეთს აკავშირებდა სამხრეთ კავკასიას სირიასთან და მესოპოტამიასთან. მასზე ასევე გადიოდა აღმოსავლეთ-დასავლეთის სავაჭრო გზები. ჯულფელ სომეხ ვაჭრებს მჭიდრო კონტაქტები ჰქონდათ ალექსოთან, ქალაქთან, რომელშიც აბრეშუმით დიდი ვაჭრობა მიმდინარეობდა. ჯულფელ ვაჭრებს ის უპირატესობაც გააჩნდათ, რომ ქალაქი ახლოს მდებარეობდა აბრეშუმის მწარმოებელ ისეთ რეგიონებთან, როგორებიც ყარაბაღი და არდებილის<sup>4</sup> გარშემო ტერიტორიები და შირვანი იყო. კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი ფაქტორი, რომელიც ქალაქის სავაჭრო აღზევებას უწყობდა ხელს, იყო მისი პირდაპირი კავშირი თავრიზთან.

---

<sup>1</sup> E. Monahan. *The Merchants of Siberia*, გვ. 7-8.

<sup>2</sup> S. D. Aslanian. *From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*, გვ. 23-29; E. M. Herzig. *The Armenian Merchants of New Julfa, Isfahan: A Study in pre-modern Asian trade*, გვ. 41-52.

<sup>3</sup> E. M. Herzig. "The Rise of the Julfa Merchants in the Late Sixteenth Century". *Safavid Persia. The History and Politics of an Islamic Society*. Edited by Ch. Melville. I.B. Tauris & Co Ltd. 1996, გვ. 306-307.

<sup>4</sup> XVII საუკუნის მეორე ნახევარში არდებილი დიდ სავაჭრო-სატრანზიტო ქალაქს წარმოადგენდა, რომელზეც როგორც ჩრდილოეთ-სამხრეთის, ასევე აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულებები ფუნქციონირებდა. ერთ-ერთი სავაჭრო გზა საქართველომდე გადიოდა. იხ. *The perillous and most unhappy voyages of John Struys*, გვ. 297.

და მაინც, ეს სრულად არ ხსნის ჯულფას აღზევების მიზეზებს. რაოდენ გასაკვირიც არ უნდა იყოს, ქალაქის სავაჭრო ცენტრად გადაქცევა იმ პერიოდში ხდება, როდესაც გარშემო მდებარე ბევრი ქალაქი ეკონომიკური თუ სოციალური დაღმავლობის ფაზაში იმყოფებოდა. მეტიც, XVI საუკუნის მეორე ნახევარი ოსმალეთსა და სეფიანთა ირანს შორის გამწვავებული დაპირისპირებით გამოირჩევა, რასაც უფრო მეტად უნდა შეეზღუდა საზღვრისპირა ქალაქების (მაგალითად, ჯულფას) აღზევება. მხოლოდ 1590 წლიდან, როდესაც ზავი დაიდო ორ იმპერიას შორის, მცირე ხნით დაისადგურა სიმშვიდე<sup>1</sup>. თუმცა აქვე აღსანიშნავია, რომ 1590 წელს დადებულ სტამბოლის ზავამდე მიმდინარე საომარი მოქმედებები არ შეხებია ჯულფას და უფრო მის ჩრდილოეთით (საქართველოში) და დასავლეთით, ჩრდილოეთ ირანსა და აღმოსავლეთ კავკასიაში მიმდინარეობდა<sup>2</sup>.

ჯულფელმა სომეხმა ვაჭრებმა ეს რთული გეოპოლიტიკური ვითარება ოსტატურად თავის სასარგებლოდ გამოიყენეს. სპარსეთ-ოსმალეთის ომები და, რაც მთავარია, რელიგიურ ნიადაგზე სუნიტებსა და შიიტებს შორის არსებული მტრობა ზღუდავდა სპარსელი შიიტი ვაჭრების ოსმალეთში უსაფრთხოდ გადაადგილებას<sup>3</sup>. სომეხი ვაჭრების დანიშნაობა, პირველ რიგში, სპარსელების მიერ იყო ნახალისებული, რადგან საჭირო იყო სანდო შუამავლების ყოლა სპარსული აბრეშუმის ხმელთაშუა ზღვამდე ჩასატანად. სავარაუდოდ, ამასთან უნდა იყოს დაკავშირებული XVI საუკუნეში ქართველი ვაჭრების დანიშნაობაც, რაზეც წინა თავებში იყო საუბარი.

<sup>1</sup> E. M. Herzig. "The Rise of the Julfa Merchants in the Late Sixteenth Century", გვ. 308-309.

<sup>2</sup> E. M. Herzig. "The Rise of the Julfa Merchants in the Late Sixteenth Century", გვ. 312-313.

<sup>3</sup> S. Faroqhi. "At the Ottoman Empire's Industrious Core: The Story of Bursa". *The City in the Islamic World*. Vol. 1. General editor S. K. Jayyusi. Special editors: R. Holod, At. Petruccioli, A. Raymond. Brill. 2008, გვ. 366.

ამ დასავლეთ-აღმოსავლეთის სავაჭრო მიმართულებაზე აღსანიშნავია ქალაქი ალეპო, რომელიც XVI საუკუნის მეორე ნახევრიდან (ნანილობრივ ბურსასთან ერთად) სპარსული აბრეშუმის გასაღების უმთავრეს ცენტრად გადაიქცა<sup>1</sup>. ჯულფას გამდიდრების მიზეზები გლობალურ პროცესებშიც უნდა ვეძებოთ. ეს ის პერიოდია, როდესაც საზღვაო სავაჭრო გზების აღმოჩენების შედეგად, ახლო აღმოსავლეთის სახმელეთო გზებზე სანელებლებით ვაჭრობა ჩანაცვლდა აბრეშუმით<sup>2</sup>. მეტიც, ქალაქში იშოვებოდა ევროპიდან მოტანილი ვერცხლის ფული, რომელიც, თავის მხრივ, ევროპელების მიერ დაპყრობილი ამერიკიდან ჩამოდიოდა.

სომხებისთვის კიდევ ერთ-ერთ მნიშვნელოვან სავაჭრო მიმართულებას ასტრახანისკენ გზა წარმოადგენდა. ისფაჰანი-თავრიზის გზით საქონელი შემახამდე, შემდეგ კი კასპიამდე (ნიზაბადამდე) ადიოდა, საიდანაც სომეხ ვაჭრებს პროდუქცია ზღვით ასტრახანამდე, შემდეგ კი მოსკოვ-არხანგელსკამდე მიჰქონდათ<sup>3</sup>. შესაბამისად, დარუბანდ-შირვანის მიმართულება მთავარ სავაჭრო გზას წარმოადგენდა სტეპებიდან ახლო აღმოსავლეთში მოსახვედრად. გეოგრაფიული პარამეტრები მნიშვნელოვან გავლენას ახდენდნენ ვაჭრების მიერ სავაჭრო მიმართულებების არჩევაში. კასპიის დასავლეთი სანაპიროს კონკურენტად რთულად მოიძებნებოდა რომელიმე სხვა მიმართულება, რაც იმასაც ნიშნავს, რომ ამ გზის უპირატესობა კონკრეტული გეოპოლიტიკური მიზეზებით (ინგლისის და რუსეთის დაინტერესება) კი არ იყო გამოწვეული, არამედ, ზოგადად, მისი გეოგრაფიული მიზიდულობით. მაგალითად,

<sup>1</sup> N. Steensgaard. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. The University of Chicago Press. 1973, გვ. 175-178.

<sup>2</sup> E. M. Herzog. "The Rise of the Julfa Merchants in the Late Sixteenth Century", გვ. 316-317.

<sup>3</sup> ჟ. პ. დე ტურნეფორი. *მოგ ზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში*, გვ. 108-109.



ამ გზას სხვადასხვა დროს სხვადასხვა მოგზაური იყენებდა, იქნებოდა ეს რუბრუკი XIII საუკუნეში და აბროჯიო კონტარინი 1470-იან წლებში.

1667 წელს ჯულფას ვაჭრებმა რუსეთში აბრეშუმის გატანის მონოპოლია მოიპოვეს<sup>1</sup>. ამის გამო რუსი ვაჭრების უკმაყოფილება საკმაოდ დიდი იყო, რაც აისახა კიდევაც 1673 წელს დადებული ახალი ხელშეკრულების პირობებში. ჯულფას სომეხი ვაჭრების უფლებები მკვეთრად შემცირდა: მათ აღარ ჰქონდათ უფლება ასტრახანის და მოსკოვის მიღმა აბრეშუმით ვაჭრობისა და ეს პრეროგატივა ამიერიდან ისევ რუსი ვაჭრების ხელში გადავიდა<sup>2</sup>. 1675 წელს რუსებმა სომეხი ვაჭრების უფლებების უმეტესობა ისევ აღადგინეს. სურვილი სპარსეთთან აბრეშუმის ვაჭრობის გაზრდისა საკმაოდ დიდი იყო, რასაც უნდა დაემატოს ისიც, რომ რუსეთს ისევ დასჭირდა ოსმალეთის წინააღმდეგ პოტენციური მოკავშირეების მოძიება. სომეხ ვაჭრებს ისევ ეძლეოდათ უფლება არხანგელსკამდე ჩასულიყვნენ და ნოვგოროდის გავლით ევროპასთან ევაჭრათ.

მიუხედავად ამისა, ჯულფას სომეხი ვაჭრებისთვის რუსეთის სავაჭრო დერეფანი ვერ გადაიქცა ცენტრალურ გზად ევროპასთან ვაჭრობისთვის. აღმოსავლეთ ხმელთაშუაზღვისპირეთი უფრო მიმზიდველ სატრანზიტო მარშრუტად რჩებოდა, ვიდრე ჯერ კიდევ მრავალი ხიფათის შემცველი რუსული გზა. მოსკოვმა, მიუხედავად მრავალი მცდელობისა, მაინც ვერ მოახერხა რუსეთის აზიასა და ევროპას შორის ცენტრალურ სატრანზიტო ხაზად გადაქცევა. მთავარი მიზეზი ალბათ ისაა, რომ რუსეთსა და სეფიანთა ირანს შორის ურთიერთობების გაღრმავების საბაზი იმდენად არა ეკონომიკური მოგება,

<sup>1</sup> W. Floor. "Trade in Safavid Iran", გვ. 265.

<sup>2</sup> R. Matthee. "Anti-Ottoman Politics and Transit Rights: The Seventeenth-Century Trade in Silk between Safavid Iran and Muscovy", გვ. 752-753.

რამდენადაც ანტი-ოსმალური სენტიმენტები იყო. როგორც კი სეფიანებმა 1639 წელს ოსმალებთან საზავო ხელშეკრულება დადეს, მათი დაინტერესება რუსული პოლიტიკური და ეკონომიკური ინიციატივებისადმი მკვეთრად შემცირდა.

სეფიანი მმართველები ყოველთვის ანიჭებდნენ უპირატესობას ოსმალეთზე გამავალ სავაჭრო გზას. მართალია, შაჰ-აბასის საგარეო პოლიტიკაში მნიშვნელოვან საკითხს ოსმალეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით აბრეშუმის ევროპაში გატანა წარმოადგენდა, მას არ სურდა მხოლოდ ერთ სავაჭრო-საექსპორტო გზაზე ყოფილიყო დამოკიდებული, არამედ ერჩინა რაც შეიძლება მეტი ალტერნატივა ჰქონოდა. ამით უნდა აიხსნას ის, რომ შაჰ-აბასისა და მისი მემკვიდრეების დროს, ანატოლია-ლევანტის მიმართულება სეფიანთა ირანისთვის მთავარ გზად დარჩა ევროპასთან ვაჭრობისთვის. რუსეთის ტერიტორიაზე გამავალი სავაჭრო გზა მხოლოდ ხანმოკლე დროით ოსმალებსა და სეფიანებს შორის ნახსენებ ზავამდე თამაშობდა მნიშვნელოვან როლს, ისიც დროის იმ მონაკვეთებში, როდესაც ორი იმპერია საომარ მოქმედებებში იყო<sup>1</sup>.

იმავეს თქმა შეიძლება შაჰ-აბასის მიდგომაზე სპარსეთის ყურით ვაჭრობაზე. ინგლისელების და ჰოლანდიელების დახმარებით, სპარსეთის ყურიდან პორტუგალიელების გარიყვას სეფიანებისთვის დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა. თუმცა აქაც, შაჰ-აბასს არ უნდოდა ექსკლუზიურად ევროპელებზე ყოფილიყო დამოკიდებული. ამიტომაც, საუკეთესო ვარიანტს წარმოადგენდა ერთდროულად რამდენიმე სავაჭრო დერეფნის არსებობა, რაც მეტი ფინანსური მოგების და კონკურენციის შედეგად ხარჯების შემცირების შესაძლებლობას იძლეოდა<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> R. Savory. *Iran Under the Safavids*, გვ. 201-202.

<sup>2</sup> W. Floor. "The Dutch and the Persian Silk Trade", გვ. 358.

## დასკვნა

ამრიგად, მოსკოვის სამთავროს და შემდეგ კი უკვე რუსეთის გაფართოება სამხრეთის მიმართულებით მხოლოდ გეოპოლიტიკური მიზეზებით არ იყო ნაკარნახები, არამედ ხშირად პირდაპირ სავაჭრო-ეკონომიკური სარგებლის მოპოვებას მიჰყვებოდა. მცდელობები კასპიის და ბალტიის ზღვებზე გასვლისა, ახლო აღმოსავლეთთან და აღმოსავლეთ ევროპის ქვეყნებთან მჭიდრო ურთიერთობების განვითარების მცდელობა, ეს ყველაფერი მეტყველებდა მოსკოვის სახელმწიფოს სავაჭრო-ეკონომიკურ ამბიციებზე და შგავდა იმას თუ როგორ ვითარდებოდა დასავლეთ ევროპის სავაჭრო-ეკონომიკური ამბიციები. ეს ასევე იმასაც ნიშნავდა, რომ მოსკოვის სახელმწიფო, ისევე, როგორც შემდგომში პირველი რომანოვები, ჯერ სავაჭრო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებით იყვნენ დაინტერესებულები, ხოლო უკვე შემდეგ, წმინდა გეოპოლიტიკური ამბიციებით (მაგალითად, ტერიტორიული გაფართოება).

რუსეთის მმართველებისთვის ვაჭრობა აზიასთან დიდი მნიშვნელობის მატარებელი იყო. მიუხედავად იმისა, რომ, ძირითადად, ყურადღება ირანთან ვაჭრობაზეა გამახვილებული, რუსეთი ასევე აქტიურად ცდილობდა ინდოეთთან და ჩინეთთან სავაჭრო კონტაქტების გაფართოებას. ჩინეთთან ვაჭრობა, ცენტრალური აზიის გავლით, ადგილობრივი ვაჭრების შუამავლობით ხდებოდა, ხოლო ინდოეთთან კი პირდაპირი კავშირით, რადგან ასტრახანში, ირანში და ცენტრალურ აზიაში ინდოელი ვაჭრების დიდი დასახლებები არსებობდა.

მოსკოვის სამთავრო და პირველი რომანოვი მეფეების მმართველობა მაინც წარმატებულ პერიოდად უნდა ჩაითვალოს რუსეთის სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალის განვითარების კუთხით. თუმცა რუსეთის გეოგრაფიული

ადგილმდებარეობა მაინც ზღუდავდა იმ ეკონომიკურ პოტენციალს, რომლის მოხვეჭაც თეორიულად შესაძლებელი იყო. დასავლეთ ევროპის სახელმწიფოების მიერ დაპყრობილმა და კოლონიებად ქცეულმა ტერიტორიებმა ბევრად დიდი სარგებელი მოუტანეს მეტროპოლიებს, ვიდრე რუსეთისთვის ცენტრალური აზიისა და ციმბირის გავლით არსებულმა სახმელეთო ვაჭრობამ.

## საქართველო და სავაჭრო გზები XVIII საუკუნეში

პეტრე I-ის პოლიტიკა კასპიის ზღვის მიმართულებით საჭიროა რუსეთის იმპერიის გაზრდილი სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესების ქრილში განიხილებოდეს. XVIII საუკუნის დასაწყისში რუსეთი, სადაც პეტრემ წარმატებული შიდა რეფორმები ჩაატარა და შვედეთთან ომი მოიგო, მზარდ ეკონომიკურ ძალას წარმოადგენდა, რომლის მანუფაქტურულ წარმოებას კასპიისპირეთის აბრეშუმში ესაჭიროებოდა<sup>1</sup>. ამის გარდა, პეტრე, ისევე როგორც მისი შემდგომი რუსი მმართველები, ევროპასა და აზიას შორის რუსეთის სავაჭრო-ეკონომიკურ ტრანზიტად გადაქცევით იყო დაინტერესებული<sup>2</sup>.

სამხრეთ კავკასიასა და კასპიისპირეთში პეტრეს სტრატეგიული მიზანი ოსმალების მიერ შირვანის დაპყრობისთვის ხელის შეშლა იყო, რაც რუსეთის სახმელეთო კავშირს მოარღვევდა ირანთან და, შესაბამისად, მთელ ახლო აღმოსავლეთთან<sup>3</sup>. პეტრეს ისიც ესმოდა, რომ რუსეთს არ შეეძლო პირდაპირი კონტროლის დამყარება შირვანზე, რაც მოითხოვდა დანარ-

<sup>1</sup> R. Matthee. "Facing a Rude and Barbarous Neighbor. Iranian Perceptions of Russia and the Russians from the Safavids to the Qajars". *Iran Facing Others. Identity Boundaries in a Historical Perspective*. Edited by A. Amanat and F. Vejdani. Palgrave Macmillan. 2012, გვ. 102; ს. კაკაბაძე. „საფრანგეთის სავაჭრო კაპიტალი საქართველოს მიმართ მე-18 საუკუნეში“. *ჭუთაისის ა. წულუკიძის სახელობის სახელმწიფო პედაგოგიური ინსტიტუტის შრომები*. I. 1940, გვ. 109-111.

<sup>2</sup> Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*, გვ. 120.

<sup>3</sup> М. А. Волхонский. «Военно-политический союз Петра I и Вахтанга VI. Причины поражения (1722–1723)». *Кавказский сборник*. Том. 11(43). 2019, გვ. 56-57.

ჩენ სამხრეთ კავკასიაზე გავლენის გავრცელებას. ამიტომაც, პეტრეს ერჩივნა, რომ შირვანი ისევ სპარსელების ხელში დარჩენილიყო. აქაც, ისევე როგორც წინა საუკუნეებში, სტეპებში გაბატონებული ძალა (მაგალითად, ოქროს ურდო) ცდილობდა ახლო აღმოსავლეთამდე გადასასვლელი გზების გაკონტროლებას, რაც მომგებიანი იყო, როგორც სამხედრო კუთხით, ასევე ეკონომიკურადაც.

XVIII საუკუნის დასაწყისისთვის რუსეთის ვაჭრობა ირანთან აღმოსავლეთ კავკასიის მიმართულებით საგრძნობლად გაფართოვდა, რაც აისახა კიდევაც შემახას დაწინაურებაში. 1717 წელს რუსი დიპლომატის, არტემ ვოლინსკის მისიამ სპარსეთში მოახერხა რუსი ვაჭრებისთვის სპეციალური უფლებების მოპოვება შირვანსა და გილანში აბრეშუმით ვაჭრობისთვის. ამასთან ერთად, შემახასა და ისფაჰანში რუსებმა თავისი საკონსულოები დააარსეს<sup>1</sup>. ვაჭრობა ირანთან როგორც სახმელეთო, ასევე საზღვაო გზით მიმდინარეობდა. ორივე მიმართულებაზე რუსეთის მხრიდან ცენტრალურ სავაჭრო წერტილს ქალაქი ასტრახანი წარმოადგენდა.

XVII საუკუნისგან განსხვავებით, XVIII საუკუნის დასაწყისში რუსეთი განსაკუთრებულად დაინტერესებული იყო ირანთან სავაჭრო ურთიერთობების გაფართოებით<sup>2</sup>, რადგან შვედებზე გამარჯვების შემდეგ ქვეყანამ გასასვლელი მოიპოვა ბალტიის ზღვაზე და ამით ახლო აღმოსავლეთის ჩრდილოეთ ევროპასთან დაკავშირების რეალური შანსი გაიჩინა. პეტრეს სპარსული აბრეშუმის ექსპორტის მიმართულების შეცვლა უნდოდა ოსმალეთის იმპერიიდან კასპიის ზღვაზე. აბრეშუმთან ერთად, მზარდ რუსულ ეკონომიკას კასპიის ზღვის სამხრეთ სანაპიროებთან არსებული მარმარილოს მა-

<sup>1</sup> W. Floor. "Trade in Safavid Iran", გვ. 279.

<sup>2</sup> А. Юхт. «Восточная торговля России в 30-40 годах XVIII века и роль в ней армянских купцов (по материалам астраханской таможи)». *Известия Академии наук Армянской ССР. Общественные науки*, №8, გვ. 43-62.

რაგები, ფლოტისთვის ხის მასალა, სელიტრა და ბაქოს ნავთობი ესაჭიროებოდა.

რუსებს ასევე აინტერესებდათ აღმოსავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზე არსებული მეაბრეშუმეობის პოტენციალი<sup>1</sup>. პეტრეს ასევე სურდა თბილისი რეგიონში რუსეთის სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესების ეპიცენტრი ყოფილიყო, სადაც სომხური სავაჭრო კაპიტალი იქნებოდა კონცენტრირებული. მას ასევე სურდა მდინარე მტკვრის შესართავთან სავაჭრო ქალაქის აგება, სადაც ქართველი, სომეხი და სპარსელი ვაჭრები დასახლდებოდნენ<sup>2</sup>. ის, რომ პეტრეს კასპიისპირეთში სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესი გააჩნდა, 1723 წლის 23 სექტემბრის რუსეთ-ირანის შეთანხმებითაც დადასტურდა, როდესაც დარუბანდი, ბაქო და ირანის მფლობელობაში არსებული აბრეშუმის წარმოებით მდიდარი კასპიის ზღვისპირა რეგიონები რუსეთის მფლობელობაში უნდა გადასულიყო<sup>3</sup>.

რუსების განსაკუთრებული ყურადღება შირვანისა და გილანისადმი გასაგებია, რადგან ეს ორი რეგიონი ირანის უმდიდრეს პროვინციათა შორის იყო და მათი დაკავებით მზარდი რუსეთის იმპერია მოახერხებდა ახლო აღმოსავლეთის ბაზრებზე წარმმართველი პოზიციების დაკავებას. დასავლეთ კასპიის სანაპიროზე ტერიტორიული ექსპანსია ასევე ემსახურებოდა ოსმალების საფრთხის განეიტრალებას. მსგავსად 1570-იანი წლებისა, როდესაც ოსმალებმა ირანის მთელი დასავლეთ-ჩრდილოეთი ნაწილი დაიკავეს და ამით პრაქტიკულად გაჭრა რუსეთსა და სპარსეთს შორის სავაჭრო მიმოსვლა, 1700-იანი წლების დასაწყისში რუს მმართველებს მსგავსი სცენარის განმეორების ემინოდათ. რუსები ასევე შიშობდნენ,

<sup>1</sup> В. П. Лысов. *Персидский поход Петра 1722-1723*. Москва. 1951, გვ. 17-30.

<sup>2</sup> М. А. Волхонский. «Военно-политический союз Петра I и Вахтанга VI. Причины поражения (1722-1723)», გვ. 59.

<sup>3</sup> Православная Россия и шиитский Иран: по страницам истории отношений (XVI – нач. XX вв.). *Христианское чтение*. №2 (37). 2011, გვ. 153-154.

რომ ოსმალებს ჩრდილოეთ კავკასიაზე არ გაეგრცვლებინათ პირდაპირი პოლიტიკური გავლენა, რაც ამ რეგიონს პლაცდარმად აქცევდა რუსეთის წინააღმდეგ სამომავლო ომებში.

XVIII საუკუნის დასაწყისში რუსების მიერ კასპიისპირეთით და კავკასიით განსაკუთრებული დაინტერესება ასევე ევრაზიაში მიმდინარე სავაჭრო გზების განვითარების დინამიკით იყო განპირობებული. რუს მმართველებს სურდათ, რუსეთი ევროპასთან ახლო აღმოსავლეთისა და ინდოეთის დამაკავშირებელი გამხდარიყო. აღნიშნულ პერიოდში ფუნქციონირებდა საოკეანო გზა ირანიდან ევროპამდე, ისევე როგორც ირანიდან და ინდოეთიდან ოსმალეთის გავლით ხმელთაშუა ზღვამდე არსებული მარშრუტი. პეტრეს ჩრდილოეთის მიმართულების მეტად გააქტიურება სურდა. რუსეთზე სატრანზიტო გზის ამუშავებით, რუსეთი ცდილობდა ტრანსკონტინენტური სავაჭრო პოტენციალის ათვისებას. გზა ირანის ჩრდილოეთიდან კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე გაივლიდა ბალტიის ზღვამდე, რომელზეც პეტრემ გასასვლელი მოიპოვა. ასევე ინტენსიური სამუშაოები მიმდინარეობდა პეტერბურგიდან ასტრახანამდე/კასპიამდე უწყვეტი საზღვაო კავშირის შესაქმნელად.

რუსი მეფეები წუხდნენ, რომ იმპერიის სამხრეთ საზღვრებთან აბრეშუმის და სხვა ქსოვილების წარმოებით მდიდარ რეგიონებში შექმნილი ნაწარმი გვერდს უვლიდა რუსეთის ტერიტორიას. ეს არ ნიშნავს იმას, რომ ასტრახან-ვოლგის გავლით ევროპასთან ტრანზიტულ ვაჭრობას ადგილი არ ჰქონდა. უბრალოდ ინტენსივობა ამ კომერციული აქტივობისა მნიშვნელოვნად დაბალი იყო, ვიდრე სხვა მიმართულებებზე. რუსეთზე სატრანზიტო ვაჭრობის გასაფართოებლად კი რუსი მმართველები ცდილობდნენ უცხოელი ვაჭრების მოზიდვას. ესენი, ძირითადად, სომხები, ინდოელები, ირანელები და ქართველები იყვნენ. აღმოსავლელ ვაჭრებთან ერთად, ასევე



დიდი სამუშაო ტარდებოდა ჰოლანდიელი, ფრანგი და ინგლისელი ვაჭრების მოსაზიდად.

რუსების საბოლოო მიზანს მხოლოდ ირანთან კონტაქტი არ წარმოადგენდა, არამედ ასევე სურდათ მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირების გაბმა ინდოეთთან. გარკვეულწილად, შეიძლება ჩაითვალოს, რომ რუსეთი XVII-XVIII საუკუნეების მიჯნაზე ჩაება იმ ბრძოლაში, რომელიც ირანის და ინდოეთის სავაჭრო პოტენციალისთვის მიმდინარეობდა. თუ დასავლეთ ევროპული ქვეყნები ამას ზღვით ცდილობდნენ, რუსები ჩრდილოეთიდან ხმელეთით მოდიოდნენ.

პეტრემ რუსეთის საგარეო პოლიტიკაში ნამდვილი რევოლუცია მოახდინა. რუსი მმართველები მანამდეც კარგად იაზრებდნენ ქვეყნის ტრანზიტულ პოტენციალს, თუმცა მაინც ეს ხედვები უფრო შეზღუდულ ხასიათს ატარებდა. არხანგელსკში არსებული პორტი სავსებით საკმარისი იყო რუსეთის დასავლეთთან ვაჭრობისთვის. პეტრემ კი გააფართოვა რუსეთის ამბიციები და ნათლად მოხაზა ის ტრანზიტი, რომლის ხელში ჩაგდების შემთხვევაში, ქვეყანა მეტ გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას მოიპოვებდა<sup>1</sup>. ესაა ბალტიიდან კასპიამდე, იქიდან კი ირანამდე, ხოლო მეორე გზა კი ცენტრალური აზიის გავლით ინდოეთამდე აღწევდა. რუსეთი სამხრეთისკენ იყურებოდა იმის გამოც, რომ მიუხედავად პოლიტიკური აშლილობისა, სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები სამხრეთ აზიასა და ცენტრალურ აზიას/ახლო აღმოსავლეთს შორის არ შენელებულა. მეტიც, წყაროების დეტალური ანალიზი ცხადყოფს, რომ ინდოეთის კავშირები ცენტრალურ აზიასთან და ირანთან გაიზარდა, რაშიც XVIII საუკუნეში ავღანელებმა შეასრულეს მნიშვნელოვანი როლი<sup>2</sup>. მზარდი

<sup>1</sup> Е. В. Анисимов. «Движение империи Петра Великого на Восток». *Вестник РУДН. Серия: История России*. 2022. Vol. 21(3), გვ. 312-321.

<sup>2</sup> J. J.L. Gommans. *The Rise of the Indo-Afghan Empire, c. 1710-1780*. Brill. 1995, გვ. 1-12.

რუსული სახელმწიფო კი ზუსტად ირან-ინდოეთამდე გამავალ სავაჭრო გზებს უმიზნებდა, რაც კასპიის ზღვისპირეთის და ცენტრალური აზიის გავლით იყო შესაძლებელი<sup>1</sup>.

თუმცა პეტრეს „აღმოსავლური ოცნება“ არ ახდა. რუსებს ჯერ კიდევ ცუდად ესმოდათ რეგიონის სპეციფიკა. დასავლეთ ევროპის ქვეყნებისგან განსხვავებით, სადაც უკვე საკმაოდ დიდი ცოდნა და გამოცდილება დაგროვდა ახლო აღმოსავლეთთან ურთიერთობაში, რუსეთი ჯერ კიდევ ახალი და გამოუცდელი მოთამაშე იყო. ამის შედეგი იყო კასპიისპირეთში პეტრეს ლაშქრობების შედეგად მიღწეული წარმატების სწრაფადვე გაქარწყლება, როდესაც რუსებს მოუწიათ დაკავებული ტერიტორიების დათმობა.

ამრიგად, XVIII საუკუნეში რუსეთი უფრო მეტ მნიშვნელობას ანიჭებდა კავკასიის რეგიონს, ვიდრე ეს აქამდე იყო. მზარდი რუსული სახელმწიფოსთვის, რომელიც სამხრეთით კასპიისპირეთში ახორციელებდა ექსპანსიას მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზების დასაკავებლად და რეგიონის ოსმალეთისგან დასაცავად, საქართველოს მნიშვნელოვანი როლი ენიჭებოდა. კასპიის პროვინციების ასათვისებლად ქართლი რუსებისთვის ერთგვარ დასაყრდენს წარმოადგენდა. საქმე ისაა, რომ ქართლი ოსმალებისთვის ბუნებრივი გეოგრაფიული „ხიდი“ იყო შირვანსა და კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროზე გასაბატონებლად. სამხედრო-სტრატეგიული კუთხით ერთი მიზნის მიღწევა მეორის გარეშე შეუძლებელი იყო. მართლაც, როგორც 1570-იანი წლების მაგალითმა ცხადყო, ოსმალების მიერ ჩრდილოეთ ირანის და კასპიისპირეთის დაკავება არ იქნებოდა წარმატებული, რომ არა აღმოსავლეთ საქართველოზე პირდაპირი პოლიტიკური გავლენის გავრცელება. ზუსტად ამიტომ, პეტრე 1722-1723 წლების სამხედრო კამპანიის

<sup>1</sup> Е. Жирнов. «Индийский поход Российской империи». *Коммерсантъ*. 07.02.2011. <https://www.kommersant.ru/doc/1580379>

დროს გეგმავდა არა მარტო კასპიის ზღვის დასავლეთი სანაპიროს დაკავებას, არამედ შემდეგში აღმოსავლეთ საქართველოსკენ წაწევას<sup>1</sup>.

ირანში სეფიანთა დინასტიის დაცემის შემდეგ ვითარება დამძიმდა. სავაჭრო გზები მოიშალა, უსაფრთხოება დაბალ დონეზე იყო. ნადირ-შაჰის მიერ ძალაუფლების ხელში ჩაგდებას შემდეგაც ვითარება განსაკუთრებით არ შეცვლილა. სავაჭრო ურთიერთობები გაძნელდა და ვაჭრებისთვის ხშირად ფინანსური ზიანის ან ფიზიკური საფრთხის მომტანი იყო. ამას ემატება ნადირ-შაჰის ხშირად აგრესიული პოლიტიკა ახალ ჯულფაში მცხოვრები სომხებისადმი. ზუსტად ნადირ-შაჰის მიერ მოთხოვნილი მსხვილი თანხების გადაცემის შემდეგ დაქვეითდა ახალი ჯულფას სავაჭრო-ეკონომიკური მნიშვნელობა.

ნადირ-შაჰს სურდა სავაჭრო ურთიერთობების აღდგენა, რისთვისაც უცხოელ ვაჭრებს მთელ რიგ სავაჭრო მონოპოლიებს აძლევდა<sup>2</sup>. ის ასევე ხშირად იცავდა დაზარალებულ ვაჭრებს მათთვის დაკარგული ან განადგურებული ქონების საფასურის დაბრუნებით. შაჰი ცდილობდა საგარეო ვაჭრობის აღორძინებას და ამ კუთხით რუსეთთან ურთიერთობა და მისი მეშვეობით ევროპამდე ტრანზიტული კავშირი საკვანძო იყო.

XVIII საუკუნის გარკვეულ მონაკვეთში, ჩრდილოეთ-სამხრეთის სავაჭრო კავშირების (დარუბანდ-შირვანი-ირანის გზის) მეტად გააქტიურების ფონზე, ინგლისის და რუსეთის ინტერესები თანხვედრაში იყო. 1734 წლის შეთანხმების შედეგად, ინგლისმა უფლება მიიღო რუსეთის გავლით თავისი ვაჭრები ირანში გაეგზავნა. ინგლისს ირან-ინდოეთამდე

<sup>1</sup> В. П. Лысов. *Персидский поход Петра 1722-1723*, გვ. 200-213.

<sup>2</sup> М. Р. Арунова, К. З. Ашрафян. *Государство Надир-шаха Афшара. Очерки общественных отношений в Иране 30-40-х годов XVIII века*. Москва. 1958, გვ. 240-243.

მისასვლელი სხვა გზებიც ჰქონდა: გრძელი საზღვაო მარშრუტი აფრიკის, ან ოსმალეთის იმპერიის ტერიტორიის გავლით. არსებული სპეციფიკური გეოპოლიტიკური ვითარების გათვალისწინებით, რუსეთის ტერიტორიის გავლით არსებული გზა მიმზიდველი იყო.

რუსეთი ინგლისს ხელს უწყობდა, რადგან დიდ მოგებას ნახულობდა, როგორც ტრანზიტული სახელმწიფო. თუმცა ეს დაახლოება არ შეიძლება ხანგრძლივი ხასიათის ყოფილიყო. ორივე მოთამაშე აქტიურად ჩართული იყო აღმოსავლეთის ბაზრებისთვის ბრძოლაში. ტრანზიტი ვერ იქნებოდა რუსეთისთვის ისეთი მომგებიანი, რომ ინგლისისთვის დაეთმო პირველობა აზიის ბაზრებზე. შედეგად, 1746 წელს, რუსეთმა აკრძალა ინგლისელი ვაჭრების სატრანზიტო უფლებები, რასაც უნდა დაემატოს 1747 წელს, ირანში, ნადირ-შაჰის გარდაცვალება<sup>1</sup>. ეს უკანასკნელი ინგლისელებთან სავაჭრო ურთიერთობებს განსაკუთრებულ ყურადღებას უთმობდა. ამ ორმა მოვლენამ ბრიტანეთის პოზიციები სახმელეთო ვაჭრობაში შეარყია და კასპიისპირეთში მხოლოდ რუსეთი და ირანი დატოვა რეალურ სავაჭრო-ეკონომიკურ ძალებად.

## ***ერეკლე II-ის სავაჭრო ეკონომიკური ღონისძიებები***

სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების განსავითარებლად განსაკუთრებულ ღონისძიებებს მიმართავდა ქართლ-კახეთის მეფე, ერეკლე II. ის ცდილობდა თავისი სამეფო კავკასიაში ცენტრად გადაექცია და ამისთვის იზიდავდა უცხოელ ვაჭრებს<sup>2</sup>. მაგალითად, მისი „მანიფესტი სომხებისადმი“ რე-

<sup>1</sup> Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*, გვ. 130-137.

<sup>2</sup> ი. რაინეგისი. *მოგზაურობა საქართველოში*. გერმანულიდან თარგმნა, შესავალი დაურთო გია გელაშვილმა. თბილისი. 2002, გვ. 180.

გიონში გაფანტული სომხების მოზიდვას ისახავდა მიზნად<sup>1</sup>. იყო მცდელობა ევროპის ირანთან დაკავშირებისა თბილისზე გამავალი გზებით<sup>2</sup>. ამ გეგმამ არ იმუშავა, რადგან დასავლეთ ევროპული ქვეყნებისთვის ხმელთაშუა ზღვის პორტებიდან მცირე აზიაზე და მესოპოტამიაზე გამავალი მარშრუტები ისევ ბევრად მიმზიდველ მიმართულებებად რჩებოდა.

ტრანსკონტინენტური სავაჭრო მნიშვნელობის გზის პროექტის ჩავარდნამ, ერეკლეს უბიძგა რეგიონულ ვაჭრობაში ცენტრალური პოზიციის დაკავებისკენ. ქართლ-კახეთი რუსეთსა და ირანს შორის დამაკავშირებელ სატრანზიტო სივრცედ უნდა გადაქცეულიყო. ისევე, როგორც წინა საუკუნეებში, XVIII საუკუნის შუა პერიოდში ირანსა და რუსეთს შორის სავაჭრო ურთიერთობების ძირითადი ნაკადი ბუნებრივ დერეფნებს მიყვებოდა. ესენი იყო დარუბანდზე გამავალი გზა, ასევე, კასპიის ზღვა. თბილისი არ მდებარეობდა ჩრდილოეთ-სამხრეთის სატრანზიტო გზაზე. ამიტომაც, ერეკლემ სცადა ჩრდილოეთის, „ოსეთის გზის“ გახსნა, რომლის კეთილმონყობისთვის შესაბამისი რესურსებიც გამოიყო და ისეთი პოლიტიკური ნაბიჯები გადაიდგა, როგორიც იყო შეღავათიანი ბაჟის დაწესება<sup>3</sup>.

მონესრიგებულ საბაჟო სისტემასთან ერთად, ერეკლე ასევე ცდილობდა რეგიონში ვაჭრების მოზიდვას, რისთვისაც ის არიგებდა თავადობისა და აზნაურობის წოდებებს.

<sup>1</sup> ა. თაბუაშვილი. *ერეკლე მეორის ეკონომიკური კონცეფციები და რეფორმები ქვეყნის მმართველობის მოდერნიზაციისათვის*. თბილისი. 2010, გვ. 25-28.

<sup>2</sup> C. Ch. de Peyssonel. *Traité sur le commerce de la Mer Noire. Tome second*. Paris. 1787, გვ. 29-41. ფრანგული სავაჭრო კაპიტალის მიერ თბილისით დაინტერესება XVIII საუკუნის შუა ხანებში ქალაქის სავაჭრო-ეკონომიკური დანიანურებით შეიძლება აიხსნას. იხ. მ. ქიქოძე. „ვაჭრობა XVIII საუკუნის I მეოთხედის ქართლის სამეფოში“, გვ. 181-199.

<sup>3</sup> ა. თაბუაშვილი. *ერეკლე მეორის ეკონომიკური კონცეფციები და რეფორმები ქვეყნის მმართველობის მოდერნიზაციისათვის*, გვ. 30.

მისი პოლიტიკა ჰგავდა სხვა ქვეყნების მმართველების მიერ გადადგმულ ნაბიჯებს სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალის ასამაღლებლად. თუ გავითვალისწინებთ ფაქტს, რომ ერეკლე ინდოეთიდან სომეხი ვაჭრების მოზიდვასაც ცდილობდა, ნათელია, ქართლ-კახეთი აქტიურად იყო ჩაბმული შორეულ ქვეყნებთან სავაჭრო ურთიერთობებში. მაგალითად, ერეკლეს მიერ ინდოეთში რაფიელ დანიბეგაშვილის გაგზავნა ამ ქვეყანასთან ქართლ-კახეთის აქტიურ სავაჭრო ურთიერთობებზე უნდა მეტყველებდეს<sup>1</sup>. ქართლ-კახეთს ასევე ინტენსიური სავაჭრო ურთიერთობები ჰქონდა რუსეთთანაც, განსაკუთრებით დარიალის გზის გახსნის შემდეგ. ქართველი ვაჭრები სტუმრობდნენ ისეთ ქალაქებს, როგორებიც იყო ყიზილარი, მოსკოვი, ასტრახანი და ა. შ.

როგორც ჩანს, XVIII საუკუნის მეორე ნახევარში, ისევე როგორც ეს წინა საუკუნეებში იყო, აღმოსავლეთ საქართველოდან გასული ვაჭრები ხშირად არა მხოლოდ უცხოური ნაწარმის შემომტანნი იყვნენ, არამედ წარმატებით ახორციელებდნენ საშუამავლო საქმიანობასაც, მაგალითად, ირანიდან რუსეთის მიმართულებით. აქტიურ კონტაქტებს ხელს უწყობდა ის ფაქტიც, რომ თბილისი ერთ-ერთ დამაკავშირებელ პუნქტს წარმოადგენდა ცენტრალურ აზიასა და მცირე აზიას შორისაც.

მთავარ სავაჭრო საგნებს ბამბის ქსოვილი, აბრეშუმი, მატყლი, მარცვლეული წარმოადგენდა<sup>2</sup>. ქართველი ვაჭრების იმპორტის საგნებს აბრეშუმი, სხვადასხვა სახეობის ქსოვილი და ჭურჭელი წარმოადგენდა. როგორც ჩანს, საგარეო ვაჭრობაში ჩაბმულ ქართლ-კახეთიდან გასულ ვაჭრებს სავაჭრო

<sup>1</sup> R. Danibegov. "A Journey to India by Rafail Danibegov, a Georgian Nobleman". *Russian Travellers to India and Persia (1623-1798)*: Kotov, Yefremov, Danibegov. Trans. P. M. Kemp. Jiwan Prakashan. 1959, გვ. 98-99.

<sup>2</sup> ა. თაბუაშვილი. *ერეკლე მეორის ეკონომიკური კონცეფციები და რეფორმები ქვეყნის მმართველობის მოდერნიზაციისათვის*, გვ. 43-44.

ორგანიზაციებიც უნდა ჰქონოდათ შექმნილი, რომლითაც მეტად გამარტივდებოდა გრძელ დისტანციებზე არსებული სავაჭრო კავშირების მართვა.

ქართლ-კახეთის სავაჭრო-ეკონომიკური დანინაურებამ ქართულ სამეფო-სამთავროებს შორის სავაჭრო ურთიერთობების განვითარებას უწყობდა ხელს. ასე, მაგალითად, ქალაქი სურამი აღმოსავლეთ საქართველოსა და იმერეთს შორის ერთადერთ დამაკავშირებელ სავაჭრო პუნქტს წარმოადგენდა. ასევე საინტერესო სავაჭრო ადგილს წარმოადგენდა ხონი.

## დასკვნა

წლების განმავლობაში სამეცნიერო ლიტერატურაში მიღებული იყო მოსაზრება, რომ ევროპელების მიერ ინდოეთამდე საზღვაო გზის აღმოჩენის შემდეგ, ევრაზიის სახმელეთო სავაჭრო გზებმა მკვეთრი დაქვეითება განიცადა<sup>1</sup>. ეს თეორია ბოლო კვლევების მიხედვით გადაიხედა. მაგალითისთვის, XVI-XVIII საუკუნეებში არც ევროპელებს, არც აზიელებს ერთმანეთზე განსაკუთრებული ეკონომიკური უპირატესობა არ ჰქონდათ. მეტიც, აზიისა და ახლო აღმოსავლეთის სახმელეთო სავაჭრო გზები დიდწილად ისევ ისე ოპერირებდა, როგორც ეს XVI საუკუნემდე იყო. ევროპელები და აზიელები ერთმანეთზე იყვნენ დამოკიდებულები: ევროპელების მიერ მეტი მოთხოვნილება აზიურ პროდუქციაზე, თავის მხრივ, აზიაში პროდუქციის წარმოების ზრდას უწყობდა ხელს<sup>2</sup>.

XVI-XVII საუკუნეებსა და შემდგომ პერიოდში აზიის შუაგულში სავაჭრო გზების შენარჩუნებაზე ასევე მეტყველებს ინდოეთსა და ცენტრალურ აზიას შორის მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური კონტაქტების არსებობა<sup>3</sup>. ამის კიდევ ერთი კარგი მაგალითია სეფიანთა ირანზე გამავალი

<sup>1</sup> Ch. Isaawi. "The Decline of Middle Easter Trade, 1100-1850". *Islam and the Trade of Asia. A Colloquium*. Edited by D. S. Richards. 1970, გვ. 168-179.

<sup>2</sup> An Economic and Social history of the Ottoman Empire, გვ. 130-141; S. C. Levi. "Commercial Structures". *The Eastern Islamic World. Eleventh to Eighteenth Centuries*. Edited by D. O. Morgan, A. Reid. 2011, გვ. 573-574.

<sup>3</sup> S. C. Levi. *The India Diaspora in Central Asia and Its Trade, 1550-1900*, გვ. 20-45; V. Baladouni, M. Makepeace. *Armenian Merchants of the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries: English East India Company Sources. Transactions of the American Philosophical Society*. 1998, გვ. xx-xxv; J. J.L. Gommans. *The Rise of the Indo-Afghan Empire, c. 1710-1780*. Brill. 1995, გვ. 13-25.



სავაჭრო-სატრანზიტო მარშრუტები. ზუსტად ამ პერიოდში ვხვდებით ევროპელების რამდენიმე ამბიციურ მცდელობას, ჩრდილოეთიდან დაკავშირებოდნენ ირანს. ინგლისელი, ჰოლანდიელი და სხვა ევროპული ქვეყნების დიპლომატიური და სავაჭრო მცდელობები ცხადყოფდა არამარტო სახმელეთო გზების მნიშვნელობას, არამედ იმასაც, რომ დიდი გეოგრაფიული აღმოჩენების ერთ-ერთი მთავარი მოტივატორი იმდენად არა ოსმალეთის იმპერიის ჩამოყალიბება იყო, რამდენადაც საკუთრივ ევროპულ ძალებს შორის მძაფრი კონკურენცია.

დასავლეთ ევროპული ქვეყნების დაწინაურება და ნელი ტემპებით წარმმართველი პოზიციების დაკავება ინდოეთის ოკეანესა და, ზოგადად, სამხრეთ აზიაში, უპირველეს ყოვლისა, დაკავშირებული იყო არა უშუალოდ ევროპელების სამხედრო თუ სავაჭრო უპირატესობასთან, არამედ ევრაზიაში არსებულ პოლიტიკურ ვითარებასთან. მონღოლ-თემურიანთა პერიოდის შემდეგ კონტინენტზე საკმაოდ არამდგრადი გეოპოლიტიკური ვითარება შეიქმნა. რამდენიმე იმპერია, რომელიც ევრაზიაში 1501 წლისთვის ჩამოყალიბდა, ერთმანეთს ეომებოდა, რაც ევროპელებს კარგ საშუალებას აძლევდა, თავიდან მომგებიანი სავაჭრო ურთიერთობები დაემყარებინა ადგილობრივ მმართველებთან. თავდაპირველად დასავლეთის შეღწევა ინდოეთის ოკეანესა და სამხრეთ ჩინეთის ზღვაში არ მოასწავებდა იმას, რაც XVIII საუკუნის მეორე ნახევრიდან დაიწყო – დასავლეთის უპირობო ეკონომიკური და პოლიტიკური ბატონობა. პორტუგალიელების, ინგლისელებისა და ფრანგების შეღწევა ნელი ტემპებით მიმდინარეობდა და მათი გამოჩენა აზიის სანაპიროებთან არ წარმოადგენდა მნიშვნელოვან საფრთხეს ადგილობრივი მმართველებისთვის<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> A. Phillips. *How the East Was Won. Barbarian Conquerors, Universal Conquest and the Making of Modern Asia*. Cambridge University Press. 2021, გვ. 133-137.

დასავლეთ ევროპელების პარალელურად რუსები სტეპებს იპყრობდნენ და ზენოლას ახორციელებდნენ ოსმალეთსა და ირანზე. აღნიშნული პროცესი ფართო პერსპექტივიდან რომ დავინახოთ, აზია და ახლო აღმოსავლეთი ერთდროულად ორი მიმართულებიდან ევროპელების ზენოლის ქვეშ იყო<sup>1</sup>.

ერთ-ერთი მიზეზი თუ რატომ გამოუვიდათ ევროპელებს შედარებით მარტივად ინდოეთის ოკეანეზე გაბატონება იყო ის, რომ იმ სახელმწიფოებს, რომლებსაც სანაპიროებზე გასასვლელი ჰქონდათ, პრიორიტეტად სახმელეთო ომების წარმართვა ჰქონდათ. ზღვიდან მტრის არარსებობა ფლოტის არყოლის ერთ-ერთი მთავარი მიზეზი იყო, რამაც ევროპელების საზღვაო ამბიციებს ხელი შეუწყო<sup>2</sup>. მეტიც, XVIII საუკუნის პირველი ათწლეულები სეფიანთა და მოგოლთა<sup>3</sup> იმპერიების დაცემის პერიოდი. და მაინც, მიუხედავად ამ ყველაფრისა, XVIII საუკუნის განმავლობაში ინდოელი ვაჭრები ისევ აქტიურად იყვნენ ჩართულები სავაჭრო საქმიანობაში ცენტრალურ აზიაში. მხოლოდ XIX საუკუნეში მოხდა აზიის შუაგულში არსებული სახმელეთო საქარავნო გზების დაქვეითება, ძირითადი სავაჭრო ურთიერთობების ზღვაში გადატანა, სადაც მონოპოლია ბრიტანულ სავაჭრო ფლოტს ეჭირა.

XV-XVIII საუკუნეებში აზიასა და ახლო აღმოსავლეთში აქტიურ სახმელეთო სავაჭრო ურთიერთობებს არ შეიძლება

<sup>1</sup> J. Darwin. *After Tamerlane. The Rise and Fall of Global Empires, 1400-2000*. Bloomsbery Press. 2009, გვ. 30-31.

<sup>2</sup> A. Phillips. *How the East Was Won*, გვ. 69-71.

<sup>3</sup> ჩინეთთან ერთად, ინდოეთი შუა საუკუნეების განმავლობაში ეკონომიკური აქტივობის განსაკუთრებულ ცენტრს წარმოადგენდა. ვაჭრები ევროპიდან, ახლო აღმოსავლეთიდან და ჩინეთიდან აქტიურად იყვნენ ჩაბმულნი ინდოეთთან ვაჭრობაში. მიღებულია მოსაზრება, რომ ინდოეთთან სავაჭრო ბალანსი ყოველთვის ნეგატიური იყო, რადგან ინდოეთში ოქროს და ვერცხლის ფული ფართოდ მიედინებოდა, ხოლო ინდოეთის ნაწარმი (მაგალითად, ქსოვილები) უკონკურენციო იყო. ვითარება არც ევროპაში ინდუსტრიული აფეთქების პირველი ტალღის ფონზეც არ შეცვლილა (S. C. Levi. "Commercial Structures", გვ. 561-581).

პოზიტიური გავლენა არ ჰქონოდა საქართველოზე. მართალია, ტრანზიტული ვაჭრობა ქართულ სამეფოებზე მინიმალური ხასიათის იყო, წინა საუკუნეებისგან განსხვავებით, არსებული წყაროები ცხადყოფს, რომ XV-XVIII საუკუნეებში საქართველო აქტიურად იყო ჩართული ახლო აღმოსავლეთის სავაჭრო ურთიერთობებში.

ამის საუკეთესო მაგალითს ქართველი ვაჭრების აქტიურობა წარმოადგენდა. ქართულ ისტორიოგრაფიაში XV-XVIII საუკუნეების ქართველი ვაჭრების როლი საკმარისად არაა განხილული. უცხოურ ისტორიოგრაფიაში კი ყურადღების ცენტრში, ტრადიციულად, უფრო სომეხი, ინდოელი, ბერძენი და ირანელი ვაჭრები არიან მოქცეულები. ამ ნაშრომის ერთ-ერთი ძირითადი დასკვნა ზუსტად ამ არსებული მოსაზრების შევსება იყო, კერძოდ, ქართველი ვაჭრების როლზე ყურადღების გამახვილება. სხვა ეროვნების ვაჭრების მსგავსად, ქართველებიც მოდებულენ იყვნენ ახლო აღმოსავლეთის დიდ ქალაქებს, რომლებიც სავაჭრო გზებზე მდებარეობდნენ.

წიგნში კიდევ ერთი საკითხი იყო განხილული – სეფიანთა მცდელობები დაემორჩილებინათ საქართველო. ამის მიზეზი მრავალი იყო, თუმცა ისტორიოგრაფიაში, ძირითადად, მაინც ყურადღება გამახვილებულია პოლიტიკურ საკითხებზე, ხოლო ეკონომიკური მიზნები ნაკლებადაა შესწავლილი. შაჰ-აბასის საგარეო პოლიტიკაში მნიშვნელოვან საკითხს ომიანობის დროს, ოსმალეთის ტერიტორიის გვერდის ავლით, აბრეშუმის ევროპაში გატანა წარმოადგენდა. ერთი შესაძლებლობა იყო სამხრეთით, სპარსეთის ყურის გავლით, მეორე კი ჩრდილოეთით, აღმოსავლეთ კავკასიის მიმართულებით. შესაძლოა, რომ სამხედრო-პოლიტიკურ მიზეზებთან ერთად, სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესები ყოფილიყო შაჰ-აბასის მიერ საქართველოზე ლაშქრობების მიზეზი.

ირანის მმართველის პოლიტიკა ეფუძნებოდა მარტივ ლოგიკას. შაჰს სურდა კონტროლის დამყარება აღმოსავლეთ კავკასიაზე, როგორც სატრანზიტო რეგიონზე. მეტიც, ამ რეგიონში იქმნებოდა კარგი ხარისხის აბრეშუმი, რაც მძაფრ კონკურენციას უწევდა სეფიანთა ირანის პროვინციებში განვითარებულ მებაბრეშუმეობას. არ იქნება გადაჭარბებული იმის თქმა, რომ შაჰ-აბასის მიერ აღმოსავლეთ საქართველოზე წარმოებული გამანადგურებელი ლაშქრობები ქართული მებაბრეშუმეობის დამორჩილებას, ან მის სრულ მოსპობას ისახავდა მიზნად<sup>1</sup>.

წინამდებარე ნაშრომში ასევე ნაჩვენებია იყო, რომ მიუხედავად რთული პოლიტიკური ვითარებისა, რომელშიც საქართველო იმყოფებოდა XV-XVIII საუკუნეებში, ისტორიოგრაფიაში არსებული მოსაზრება ქართული სამეფოების დაქვეითების შესახებ სრულად არ ასახავს რეალურ ვითარებას. ახლო აღმოსავლეთში ქართველი ვაჭრების ფართო სავაჭრო ქსელი ამის საუკეთესო დასტურია. საქართველოს გარშემო შექმნილმა იმპერიებმა, ეგზისტენციალურ საფრთხესთან ერთად, ასევე მრავალი სავაჭრო-ეკონომიკური შესაძლებლობა წარმოქმნეს. ოსმალეთის, რუსეთის და განსაკუთრებით კი სეფიანთა ირანის ბაზრებმა ქართველი ვაჭრები, როგორც აღ-

<sup>1</sup> აღნიშნული მოსაზრება მკვეთრად განსხვავდება ვ. გაბაშვილის მიერ შემოთავაზებული ახსნისგან. სახელოვანი აღმოსავლეთმცოდნე მიიჩნევდა, რომ შაჰ-აბას I-ის ლაშქრობები აღმოსავლეთ საქართველოსა და ზოგადად აღმოსავლეთ კავკასიაში ექვემდებარებოდა ერთ კონკრეტულ მიზანს – სავაჭრო გზები სამხრეთით, სპარსეთის ყურეზე გადაეტანა. ეს მოსაზრება არ ასახავს რეალურ სურათს, რადგან იმ ფაქტებს და მსჯელობას თუ გავითვალისწინებთ, რომელიც წინამდებარე ნაშრომში იქნა გამოყენებული, შაჰისთვის ოსმალეთის მიმართული მანევრები უფრო პრიორიტეტულ სატრანზიტო გზად რჩებოდა. იხ. ვ. გაბაშვილი. „თბილისი XVI-XVII საუკუნეების აღმოსავლურ წყაროებში“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის საკითხები. სტატიების კრებული*, ტ. II. თბილისი. 2017, გვ. 228.

მოსავლეთ ევროპასთან, ასევე ინდოეთთან და ცენტრალურ აზიასთან დააკავშირა.

წინა პერიოდებთან შედარებით, ასეთი ფართო საერთაშორისო კონტაქტები ქართულ სამეფო(ებ)ს არასდროს ჰქონიათ. ამაში აღმოსავლეთ საქართველოში წარმოებულმა აბრეშუმმა განსაკუთრებული როლი შეასრულა. კახეთი და ქართლი რეგიონში კონკურენციას უწევდნენ სეფიანთა ირანს, რაც არ შეიძლება შაჰების ყურადღების ცენტრში არ მოხვედრილიყო. ირანს ხომ თავისი ცნობილი აბრეშუმის წარმოების ინდუსტრია ჰქონდა და სურდა ამ პროდუქციის ექსპორტზე სრული მონოპოლია ჰქონოდა. ქართული სამეფოები ამას ხელს უშლიდნენ, რაც მრავალ პოლიტიკურ საკითხთან ერთად, მნიშვნელოვან სავაჭრო-ეკონომიკურ პრობლემად გადაიქცა.

აღბათ ამ პერსპექტივიდან უნდა დავინახოთ შაჰ-აბასის ლაშქრობების მიზეზები აღმოსავლეთ საქართველოში. მეაბრეშუმეობის განადგურება და ადგილობრივი მწარმოებელი მოსახლეობის ირანში გადასახლება. გადასახლებებით შაჰ-აბასი ირანის ხანგრძლივი ისტორიიდან სხვა დინასტიების შაჰების ტრადიციას აგრძელებდა. მსგავსი პოლიტიკური გადანყვეტილებების უკან ყოველთვის ფიგურირებდა ეკონომიკური სარგებლიანობა, მაგალითად, სავაჭრო ან სასოფლო-სამეურნეო ურთიერთობების განვითარების სურვილი.

სეფიანი მმართველები ასევე შიშობდნენ, რომ აღმოსავლეთ საქართველოზე კონტროლის დაკარგვა სხვა ძალების მოძლიერებას გამოიწვევდა. ოსმალეთი და რუსეთი, ორივე ცდილობდა რეგიონული სავაჭრო გზების ხელში ჩაგდებას, რომელთა ძირითადი ნაწილი კავკასიის აღმოსავლეთ ნაწილზე გადიოდა. ამის კარგი დასტურია ოსმალეთის წარუმატებელი მცდელობები ირანის ჩრდილოეთი, შირვანი და აღმოსავლეთ საქართველო ხანგრძლივი დროით დაეკავებინათ. XIX საუკუნის პირველ ათწლეულებამდე ვერცერთი მოთამაშე

ვერ ახერხებდა აღნიშნულ ტერიტორიაზე ექსკლუზიური კონტროლის დამყარებას. ნამეტანი დიდი იყო საპირისპირო ძალების წინააღმდეგობა. სეფიანთა ირანი ყველაზე ახლოს იდგა აღნიშნულ მიზანთან, თუმცა სრული კონტროლის დამყარება ვერც ამ დინასტიამ შეძლო.

მიზეზი ამ გამძაფრებული ბრძოლისა, ეკონომიკურ საკითხებთან ერთად, სავაჭრო გზების გაკონტროლების სურვილიც იყო. ეს საკითხი ისტორიოგრაფიაში წინაა წამოსანწევი, რადგან დღემდე ყურადღება, ძირითადად, მაინც უფრო პოლიტიკურ საკითხებზე მახვილდებოდა. მეტიც, აბრეშუმის სავაჭრო გზების განვითარების დინამიკა XV-XVIII საუკუნეების კავკასიის ისტორიის ერთგვარ მამოძრავებელს წარმოადგენს. იმპერიების სამხედრო გათვლები ხშირად სავაჭრო-ეკონომიკურ ფაქტორებს ექვემდებარებოდა. სულთნებს და შაჰებს კარგად ესმოდათ, რა მოგების მომტანი შეიძლება ყოფილიყო ესა თუ ის ტერიტორია. სხვა სიტყვებით, ტერიტორიული ექსპანსია ხშირად სავაჭრო გზებს მიყვებოდა. ასე იყო მოსკოვის სამთავროს და შემდეგში უკვე, რუსეთის სამხრეთით გაფართოების შემთხვევაში.

ამ სამი იმპერიისთვის კავკასია არ იყო გადამწყვეტი ეკონომიკური მნიშვნელობის რეგიონი, თუმცა მის გაკონტროლებას მაინც მნიშვნელოვანი გეოპოლიტიკური სარგებლის მოტანა შეეძლო. სამივეს სურდა ერთგვარი ბუფერული ტერიტორიის შექმნა ერთმანეთის წინააღმდეგ. პორტები და გზების გაკონტროლება კიდევ ერთი მიზანი იყო. და ბოლოს სამივე იმპერიას სურდა კავკასიის და, კერძოდ, საქართველოს ეკონომიკურად მიზმა თავის ბაზარზე. მათი მეთოდები განსხვავდებოდა, თუმცა ყველას მიზანი იდენტური იყო.

# **GEORGIA AND SILK ROADS IN 15<sup>TH</sup>-18<sup>TH</sup> CENTURIES**

## **BOOK III**

### **(SUMMARY)**

This work is a continuation of two previous books on the history of Georgia and silk roads published in 2019 and 2022. In this third part, the focus is on Georgia and the trade routes that passed through it or in its immediate neighborhood in the 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries. Similar to the first two books covering the period prior to the 15<sup>th</sup> century, the trade routes which passed via Georgia in the 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries are impossible to isolate from wider developments in Eurasia. Precisely for this reason, the present work pays particular attention to the trade and economic interests of Safavid Iran, Ottomans and Russia and how they intersected in Georgia and the Caucasus overall.

In the history of Georgia the 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries are traditionally characterized as a period of decline and eventual dissolution of the monarchy. It is difficult not to agree with this assessment given the fact that the political history of this period is full of foreign invasions, forceful annexation of historical Georgian lands, and violent re-settlement of the Georgian population. This led to the degradation of urban life across Georgia in some cases causing disappearance of previously important commercial cities. As a result, trade routes shifted their direction often to the territories which lay far from Georgian lands.

With the establishment of the Ottoman Empire and the Safavid Iran and their success in dividing Georgia into two effective spheres

of influence, the western and the eastern, the expected thing happened – the western part was economically attached to the Ottoman Empire, while the eastern part to Persia. This, however, does not mean that there were no commercial contacts between the two parts of Georgia. Moreover, Persian goods reached western Georgia, and Ottoman merchandise reached Tbilisi. Indeed, there are multiple examples in the historical sources highlighting these contacts. However, the general trend points to the economic segregation of the two parts of Georgia. To use modern terminology, such a “geo-economic” situation could only have a negative impact on Georgia and the Caucasus overall.

Georgia was not an economic epicenter for Persia and the Ottoman Empire. This is especially true about the western part of the country. Probably, the 17<sup>th</sup> century French traveler, Jean Chardin, who passed through the territory of Georgia to reach Iran, was right when he argued that the Ottomans refused to conquer western Georgia and were content only with securing the flow of slaves. An interesting parallel can be drawn here with the 17<sup>th</sup> century French botanist and traveller Joseph Pitton de Tournefort who noted that the ruler of Persia spent much more on Georgia than he received from there. He also argued that the main reason why Safavid rulers were trying to make friends with Georgians was because if the latter were to rebel, before the news reached Persia, they would be able to contact not only the Turks, but also the Tatars and the Kurds.

In the 15<sup>th</sup> and the first decades of the 16<sup>th</sup> century, Georgia found itself in a trade and economic isolation. The trade routes passing through Georgia to the north were not of large scale, and the Black Sea coast essentially was subject to the Ottomans. The roads passing to the south of Georgia were often either closed during the Persian-Ottoman wars, or were located far from the borders of Georgia. The only transcontinental road passing near the Georgian lands ran through the western coast of the Caspian Sea.



The changing geopolitical situation around Georgia was compounded by a dramatically evolving global context. Firstly, it was about the military-economic expansion of western Europe from early 16<sup>th</sup> century. The use of new sea routes contributed to the discovery of new lands. However, the expansion of Europe was not carried out only by sea. There was also an expansion of the Principality of Moscow (later Russia) in the north of Eurasia. Secondly, the 16<sup>th</sup> century was characterized by the strengthening and expansion of the Islamic world. Ottoman Empire, Safavid Iran, and the Mughal Empire in the northern and central parts of the Indian subcontinent were transformed into very powerful political and economic entities.

Such a change in the map of Eurasia in a relatively short historical period was accompanied by major changes in trade and economic relations. From now on, the heart of Eurasia, Central Asia, was no longer the driving force of history. Beginning with the Seljuk, and especially the Mongol invasions, and ending with the Central Asian conqueror, Tamerlane, nomads played a central role in both political and commercial life of Eurasia. Moreover, they aspired to build a world empire centered on the steppes. With the death of Tamerlane, however, such attempts ended creating a power vacuum which the powerful states in the peripheries of Eurasia successfully filled. Thus, a new era began from the 15<sup>th</sup> century when the Genghizid ideas of world empire were replaced with relatively narrow imperial conceptions championed by the Ottoman, Safavid, Mughal empires and the Moscow principality.

These fundamental changes affected the functioning of major trade routes. Across the Eurasian continent. Several imperial centers formed simultaneously in different parts of Eurasia led to the division of transcontinental commercial routes. This meant that the attempts to establish pan-Eurasian trade routes, as was the case under the Mongols and later Tamerlane, largely failed – exclusive control over transcontinental trade routes from one point to another, with rare exceptions,

has become impossible. At the same time, new wave of globalization in the 16<sup>th</sup>-17<sup>th</sup> centuries contributed to the strengthening of the Eurasian empires: the level of information (and, therefore, technology) exchange and the effective use of economic benefits through a relatively strong bureaucratic apparatus strengthened the existing imbalance between nomads and the settled people. The peripheral Eurasian empires therefore prevailed.

Another important factor was the Persian-Ottoman wars, which took place on the border running from Mesopotamia to the South Caucasus. This is the geographical area where main trade routes passed and in the 16<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries and the most valuable export product, silk, was produced. The campaigns that Shah-Tamaz and later in early 17<sup>th</sup> century Shah-Abbas carried out against Georgia, along with purely political reasons, were also motivated by the need to exert economic influence. The Safavids pushed for an overall control of trade routes through Georgia, and strived either to completely take over the silk production there or to destroy this industry as it competed with the silk industry of Persia itself.

In the 16<sup>th</sup> century, the decline of Georgia and the neighboring territories became particularly noticeable against the backdrop of the Persian-Ottoman wars. Such cities as Tbilisi and Shemakha partially lost their commercial significance. And those cities which managed to keep their role in the initial period of the war, could not escape decline or an outright destruction in the 17<sup>th</sup> century. A good example is the city of Julfa, or several trade centers in Kakheti destroyed as a result of Shah-Abbas' campaigns.

The 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries stand out from the previous periods of Georgian history given the abundance of European as well as Ottoman, Persian and Georgian sources. Narratives left by foreign travelers provide us with invaluable details not only about Georgia itself, but also the Ottoman and Persian trade and products that circulated in

the Middle East and the Caucasus. The sources are also reflective of high pace of connectivity between the two regions that went hand in hand with intense geopolitical competition between the major powers.

This period (perhaps with the exception of the 15<sup>th</sup> century) was also less chaotic than previous eras. Despite the many invasions and long wars in the Caucasus, the Persian-Ottoman conflict nevertheless represented a stable competition. Each empire had a concrete sphere of influence in the region, and the trade between the two empires, except for brief periods, remained uninterrupted. The Safavids and the Ottomans were also guided by a kind of “regionalism” principle. Apart from a few minor attempts in the 16<sup>th</sup> century when Persia and Russia tried to come together to fight against the Ottomans, the latter and the Safavids mainly tried to block the emergence of non-regional powers in the Caucasus. For example, neither the Ottoman Empire nor Persia were happy with the growing power of the Russian state as it would require a revision of the existing division of the Caucasus into two parts.

Both Ottomans and Safavids pursued complete subjugation of Georgia. However, when it was clear the task was impossible to achieve for a single power, it became important for both empires that Georgia’s territory did not become the epicenter of trade and economic activity and major competitor for the empires’ key manufacturing industry such as silk. When discussing the reasons behind Shah-Abbas’ military campaigns against Georgia, the existing historiography mainly focuses on political aspects. Those works, which generally consider Shah-Abbas’ military endeavors throughout his reign from an economic point of view, pay little attention to Georgia.

There is a widely held opinion in the historiography that the 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries are the period of Georgia’s weakening and eventual disintegration. At first glance, it is difficult to disagree with this opinion as the political decadence of Georgia took place in this period. Equally

important was the economic division between the Georgian kingdoms, the process which, as mentioned above, was intensified by the founding and expansion of the Ottoman Empire and the Safavid Iran. But, as it is shown throughout this book, the description of the 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries solely as the age of Georgia's extreme decline may require a revision. At least this is the case with the issue of trade routes and the involvement of Georgia, at least its eastern part, in the wider commercial dynamic of the Middle East, Russia as well as the eastern part of the Mediterranean. For instance, Kartli and especially Kakheti played an important role in silk trade across the Middle East. Whether it was through Julfa's Armenian resellers or Georgian merchants themselves, Georgian silk occupied a prominent place in the markets of Aleppo and other big Middle East cities.

Therefore, Georgia's location between three expanding empires may have been a source of political disintegration, but it also served as a great economic opportunity for Georgian merchants. The latter were active in India, the Persian Gulf, the big cities of Iran and Russia. There was also noticeable activity in the direction of the Mediterranean Sea, where Georgian merchants often visited Aleppo, Constantinople and Italian cities. For example, during a visit to Moscow at the end of the 16<sup>th</sup> century, the English merchant Giles Fletcher encountered merchants from Turkey, Persia, Georgia, and Armenia. Georgian merchants also traveled to Constantinople, with one source mentioning a Georgian deacon's son, a trader in the Ottoman capital, who brought back the remains of famous Georgian king Simon who fought the Ottomans, was brought into captivity and eventually died in the Yedikule fortress in Constantinople. Georgian merchants were also known to travel to Venice, often importing products to Iran.

Thus, from the 16<sup>th</sup> century, eastern Georgia was closely involved in the international trade system. Even the invasions of Shah-Abbas and ensuing deliberate cut-off of Kartli and Kakheti from the silk

trade did not cause complete decline of these two regions. Indeed, in the 17<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries, eastern Georgia continued to be actively involved in international trade with Georgian merchants enjoying close ties with Iran, Russia, and the Ottoman Empire. For instance, in the 17<sup>th</sup> century, Georgian merchants were actively engaged in trade in the Safavid capital of Isfahan, where they often interacted with European merchants. In his travel accounts the 17<sup>th</sup> century German scholar, Adam Olearius, alongside Indian, Armenian, and European merchants likewise mentioned Georgians residing and practicing commerce in the Safavid capital. Moreover, Olearius highlighted the activities of Georgian merchants, putting them on the same level with Armenians. He also made an intriguing observation that might partially explain the reduced prominence of Georgian merchants in the written sources: Olearius noted that while Georgian merchants traveled to India and Europe, they were often mistaken for Armenians.

Engelbert Kaempfer, a German traveler, in his writings about Georgia, noted that Georgians were among most active traders in Isfahan. It appears that Georgian merchants reached as far as the Persian Gulf, particularly the renowned port of Bender-Abbas established by Shah Abbas. Thomas Herbert, an Englishman visiting Persia between 1627 and 1629, likewise mentioned Georgian merchants alongside other nationalities. Herbert also observed Georgians in Isfahan, where they were involved in trade though less when compared to Armenians. Elsewhere, the traveler mentioned Georgian merchants alongside Western European, Armenian, Indian, and Turkish traders.

The present work also looks at Georgia's trade and economic activity in a broader regional context. For a long time the historiography of trade routes, or silk roads, was dominated by the opinion that in the 16<sup>th</sup> and especially the 17<sup>th</sup> century the caravan trade across Asia and the Middle East began to decline. The main reason for this was the development of the oceanic trade routes by the western European

countries coupled with the deterioration of political situation in Asia. This opinion proved largely wrong. It is true that the oceanic trade experienced rapid development, but this rather took place in the second half of the 18<sup>th</sup> century. Moreover, overland trade not only did not disappear but, as is shown throughout the book, Georgian merchants' active commercial ties with the Middle East and even India highlights the continuity of overland trade in the age of seemingly expanding trans-oceanic commerce.

When we talk about caravan trade of the 16<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries, it is important to take into account that the mentioned period was characterized by extreme political fragmentation across Eurasia, from the Mediterranean Sea to China, from Moscow to the Mughal Empire. Unlike the periods of the Arab and Mongol rule, or later the domination imposed by Tamerlane, no political power had enough resources to control the entire trade corridors. The traditional "silk roads" were divided between several powerful Eurasian states. In the long run, this should have caused a switch to the oceanic routes, but in reality only happened from the second half of the 18<sup>th</sup> century. Despite the many attempts by the Safavids to diversify export routes, the main trade corridor still was an overland one that passed through the Mediterranean ports of the Ottoman Empire. For instance, the French traveler and botanist, Joseph Pitton de Tournefort, described large trade caravans that passed from one empire to another at the turn of the 17<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries.

Therefore, Georgia's commercial relations in the 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> centuries can be divided into the following periods: 1. The 15<sup>th</sup> century when, as a result of the collapse of Tamerlane's empire, trade routes from the Mediterranean Sea to Central Asia/China became less safe; 2. The 16<sup>th</sup> century and first decades of 17<sup>th</sup> century when the Safavids, the Ottomans, the Mughal Empire, and in the north, the Russian state, began a long struggle over the control of trade routes in Eurasia. This

was accompanied by major wars and rather chaotic period for silk roads in the Middle East; 3. A relatively stable 17<sup>th</sup> century (except for the first quarter, when *reconquista* was initiated by Shah Abbas), when the great Eurasian powers more or less respected the existing balance of power, which, in turn, further boosted the overland trade. Caravan activity in the Middle East and the Caucasus did not stop during any of the above periods. For instance, when Shah Abbas declared war on the Ottomans in the early 17<sup>th</sup> century, trade between the two empires did not cease and when it did it was only temporary.

It should be also emphasized that the 15<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> century trade routes in the Middle East differed from the previous periods in one important way. The Arab and later Seljukid eras were characterized by a “decentralized” style of commercial routes when trade of regional or continental importance was not restricted to any particular geographical area or artificially created border crossing. Caravan traffic developed more naturally and was less subject to geopolitical calculations. A similar situation existed under the Mongols who established new commercial and transit routes and strived to maintain largely unrestricted movement of merchants and goods.

In contrast, the situation in the 16<sup>th</sup> and early 17<sup>th</sup> centuries Middle East was much more chaotic and trade-restrictive. The political and economic relations between the Safavids and the Ottomans resembled the ties which prevailed between the Byzantines and the Sasanians. As in the 6<sup>th</sup> century, Safavids and the Ottomans often restricted trade and the export of militarily important products. Trade between the two empires, as was the case between Byzantium and Sasanian Iran, mainly took place along strictly defined routes, which represented a “centralized” scenario for the development of silk roads.

## ბამოყენებული ლიტერატურა

### წერილობითი წყაროები:

- ავიტაბილე, დონ პიეტრო. *ცნობები საქართველოზე (XVII საუკუნე)*. შესავალი, თარგმანი და კომენტარები ბეჟან გიორგაძისა. თბილისი. 1977.
- ალექსი იველესის 1650-1652 წწ. იმერეთის სამეფოში ელჩობის საანგარიშო აღწერილობა («მუხლობრივი აღწერილობა»). რუსული ტექსტი, ხელნაწერების მიმოხილვით და ქართული თარგმანით გამოსაცემად მოამზადა იასე ცინცაძემ. თბილისი. 1969.
- არაქელ დავრიყეცის *ცნობები საქართველოს შესახებ*. თარგმანი, შესავალი და კომენტარები კარლო კუციასი. თბილისი. 1974.
- არქანჯელო ლამბერტი. *სამეგრელოს აღწერა*. თარგმანი იტალიურიდან ალექსანდრე ჭყონიასი. ლევან ასათიანის წინასიტყვაობით, რედაქციით და შენიშვნებით. თბილისი. 1938.
- ასათიანი, ნ. *მასალები XVII საუკუნის საქართველოს ისტორიისთვის (საქართველოს აღწერილობა შედგენილი პავლე ალექოელის მიერ)*. ტექსტი გამოსაცემად მოამზადა, გამოკვლევა და კომენტარები დაურთო ნ. ასათიანმა. თბილისი. 1973.
- დონ კრისტოფორო დე კასტელი. *ცნობები და აღბოძი საქართველოს შესახებ*. ტექსტი გაშიფრა, თარგმნა, გამოკვლევა და კომენტარები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1976
- დონ ჯუზეპე ჯუდიჩე მილანელი. *წერილები საქართველოზე. XVII საუკუნე*. იტალიური ტექსტი თარგმნა, წინასიტყვაობა და შენიშვნები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1964.
- ევლია ჩელების „მოგზაურობის წიგნი“. თურქულიდან თარგმნა, კომენტარები და გამოკვლევა დაურთო გიორგი ფუთურაძემ. ნაკვ. I. ქართული თარგმანი. თბილისი. 1971.
- იბრაჰიმ ფეჩვის *ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ*. ტექსტი ქართული თარგმანითურთ გამოსცა, შესავალი და შენიშვნები დაურთო სერგი ჯიქიამ. თბილისი. 1964.



- ისქანდერ მუნშის ცნობები საქართველოს შესახებ. სპარსული ტექსტი ქართული თარგმანითა და შესავლითურთ გამოსცა ვლადიმერ ფუთურიძემ. თბილისი. 1969.
- მუსტაფა ნაიმა. ცნობები საქართველოსა და კავკასიის შესახებ. თურქული ტექსტი ქართული თარგმანით, გამოკვლევისა და შენიშვნებით გამოსაცემად მოამზადა ნოდარ შენგელიამ. თბილისი. 1979.
- პაპაშვილი, მ., ქარჩავა, თ., წითლანაძე, თ., გოგოლაძე, ა., სილაგაძე, ნ. საქართველო XVI საუკუნის ევროპულ წყაროებში. თბილისი. 2021.
- ჟან შარდენის მოგზაურობა სპარსეთსა და აღმოსავლეთის სხვა ქვეყნებში (ცნობები საქართველოს შესახებ). ფრანგულიდან თარგმნა, გამოკვლევა და კომენტარები დაურთო მზია მგალობლიშვილმა. თბილისი. 1975.
- რაინეგსი, ი. მოგზაურობა საქართველოში. გერმანულიდან თარგმნა, შესავალი დაურთო გია გელაშვილმა. თბილისი. 2002.
- სამი სპარსული წყარო XVI საუკუნის საქართველოს შესახებ. სპარსულიდან თარგმნა, შესავალი, შენიშვნები და საძიებლები დაურთო ნანა გელაშვილმა. თბილისი. 1990.
- ტაბალუა, ი. საქართველო ევროპის არქივებსა და წიგნსაცავებში (XIII-XX სს-ის პირველი მეოთხედი). III (1628-1633 წწ.). თბილისი. 1987.
- ტურნეფორი, ჟ. პ. დე., მოგზაურობა აღმოსავლეთის ქვეყნებში. ფრანგულიდან თარგმნა, შესავალი და კომენტარები დაურთო მზია მგალობლიშვილმა. თბილისი. 1988.
- ქართლის ცხოვრება. გამოც. ს. ყაუხჩიშვილისა. ტ. II. (ახალი ქართლის ცხოვრება. მესამე ტექსტი). თბილისი. 1959.
- ნერილები საქართველოზე. XVII საუკუნე. იტალიური ტექსტი თარგმნა, წინასიტყვაობა და შენიშვნები დაურთო ბეჟან გიორგაძემ. თბილისი. 1964.
- “Narrative of the Most Noble Vincentio D’Alessandri, Ambassador to the King of Persia for the Most Illustrious Republic of Venice”. *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini. Translated from the Italian by William Thomas, Clerk of the Council to Edward,*

- and by S. A. Roy, Esq. and edited, with introduction, by Lord Stanley of Alderley. London. 2010.
- “Travels in Persia by Caterino Zeno”. *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini. Translated from the Italian by William Thomas, Clerk of the Council to Edward, and by S. A. Roy, Esq. and edited, with introduction, by Lord Stanley of Alderley.* London. 2010.
- “Travels of a Merchant to Persia”. *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini. Translated from the Italian by William Thomas, Clerk of the Council to Edward, and by S. A. Roy, Esq. and edited, with introduction, by Lord Stanley of Alderley.* London. 2010.
- Angionello, G. M. “A Short Narrative of the Life and Acts of the King Ussun Cassano”. *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini. Translated from the Italian by William Thomas, Clerk of the Council to Edward, and by S. A. Roy, Esq. and edited, with introduction, by Lord Stanley of Alderley.* London. 2010.
- Danibegov, R. “A Journey to India by Rafail Danibegov, a Georgian Nobleman”. *Russian Travellers to India and Persia (1623-1798): Kotov, Yefremov, Danibegov.* Trans. P. M. Kemp. Jiwan Prakashan. 1959, 83. 97-126.
- Herbert, T. *Travels in Persia, 1627-1629.* RoutledgeCurzon. 2005.
- Jahangir's India. The Remonstrantie of Francisco Pelsaert.* Translated from the Dutch by W.H. Moreland and P. Geyl. Cambridge. 1925.
- Minadoi, G-T. *The War between the Turks and the Persians: Conflict and Religion in the Safavid and Ottoman Worlds.* Translated by A. Hartwell. I.B. Tauris. 2019.
- Olearius, A. *The voyages and travells of the ambassadors sent by Frederick, Duke of Holstein, to the Great Duke of Muscovy and the King of Persia begun in the year M.DC.XXXIII. and finish'd in M.DC.XXXIX: containing a compleat history of Muscovy, Tartary, Persia, and other adjacent countries: with several publick transactions reaching near the present times: in VII. books.* Forgotten Books. 2018.
- de Peyssonel, C. Ch. *Observations historiques et géographiques, sur les peuples barbares qui ont habité les bords du Danube & du Pont-Euxin.* Paris. 1765.

- de Peyssonel, C. Ch. *Traité sur le commerce de la Mer Noire. Tome second.* Paris. 1787.
- The perillous and most unhappy voyages of John Struys Through Italy, Greece, Lifeland, Muscovia, Tartary, Media, Persia, East-India, Japan, and other places in Europe, Africa and Asia.* London. 1683.
- The Travels of Olearius in Seventeenth-Century Russia.* Translated and edited by Samuel H. Baron. Stanford University Press. 1967.
- The Travels of Pedro Teixeira; with his "Kings of Harmuz", and Extracts from his "Kings of Persia".* Hakluyt Society. 1902.
- Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini. Translated from the Italian by William Thomas, Clerk of the Council to Edward, and by S. A. Roy, Esq. and edited, with introduction, by Lord Stanley of Alderley.* London. 2010.
- Voyages de Pietro Della Valle, gentilhomme romain, dans la Turquie, l'Egypte, la Palestine, la Perse, les Indes Orientales, & autres lieux.* Tome troisième. Adamant Media Corporation. 2004.
- Афанасьевич, К. Ф. *Хождение купца Федота Котова в Персию.* Москва. 1938.
- Материалы по истории грузино-русских взаимоотношений, 1615-1640.* Документы к печати подготовил и предисловием снабдил М. Полиевктов. Тбилиси. 1937.
- Полиевктов, М. А. *Экономические и политические разведки московского государства XVII в. на Кавказе.* Тифлис. 1932.
- Хождение за три моря Афанасия Никитина 1466-1472 гг.* Москва-Ленинград. 1958.

## სამეცნიერო ლიტერატურა:

- აბესაძე, ნ. *მეაბრეშუმეობა საქართველოში (ეთნოგრაფიული მასალების მიხედვით)*. თბილისი. 1957.
- ავდალიანი, ე. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (VI-XIII სს.)*. თბილისი. 2019.
- ავდალიანი, ე. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (XIII-XIV სს.)*. თბილისი. 2022.
- ანთელავა, ი. *ლევან II დადიანი*. თბილისი. 1990.
- აღლაძე, ი., საითიძე, გ. „გერმანელი მოგზაურის ენგელბერტ კემპფერის ცნობები საქართველოს შესახებ (XVII საუკუნის 80-იანი წლები)“. *ქართული დიპლომატია. წელიწდეული*. 13. თბილისი. 2007, გვ. 384-400.
- ბერაძე, თ. *ზღვაოსნობა საქართველოში*. თბილისი. 2022.
- ბურჭულაძე, რ. „ირანის აგრესიული პოლიტიკის ეკონომიკური წინამძღვრები კახეთის სამეფოს წინააღმდეგ XVI-XVII საუკუნეებში“. *მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები*. II. თბილისი. 1972, გვ. 85-92.
- გაბაშვილი, ვ. „ბაზარი შუა საუკუნეების საქართველოში“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის საკითხები. სტატიების კრებული*, ტ. III. თბილისი. 2018, გვ. 188-196.
- გაბაშვილი, ვ. „თბილისი XVI-XVII საუკუნეების აღმოსავლურ წყაროებში“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის საკითხები. სტატიების კრებული*, ტ. II. თბილისი. 2017, გვ. 217-232.
- გაბაშვილი, ვ. „ტყვის სციდვა შუა საუკუნეების ევროპაში (ქართველ ტყვეთა ისტორიის ევროპული მასალები)“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის საკითხები. სტატიების კრებული*, ტ. I. თბილისი. 2016, გვ. 228-240.
- გაბაშვილი, ვ. „XVI-XVIII სს. საქართველოს ქალაქები მახლობელი აღმოსავლეთის სავაჭრო ურთიერთობათა შუქზე“. ვ. გაბაშვილი. *ახლო აღმოსავლეთის, კავკასიისა და საქართველოს ისტორიის*

- საკითხები. სტატიების კრებული, ტ. III. თბილისი. 2018, გვ. 197-220.
- გოგოლაძე, თ. „XVII-XVIII საუკუნეების ქართველი ვაჭრები სეფიანთა ირანში (ისპაჰანის სომხურ ნერსესის, მინასისა და სარქისის ეკლესიებში დაცული ქართული და ქართულ-სომხური საფლავის ქვების ნარწერების მიხედვით)“. *ეკონომიკა და ბიზნესი*. №4. 2019, გვ. 205-214.
- გორის ისტორია. I (მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა). თბილისი. 2018.
- დემეტრაშვილი, კ. „ინგლისელთა სავაჭრო კომპანიის ურთიერთობა საქართველოსთან XVI საუკუნეში“. *ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო*. XIII. თბილისი. 2021, გვ. 110-121.
- დემეტრაშვილი, კ. „სეფიანთა ირანსა და მოსკოვის სახელმწიფოს შორის დიპლომატიური ურთიერთობები და საქართველო XVI საუკუნის ბოლოსა და XVII საუკუნის დასაწყისში“. *ახლო აღმოსავლეთი და საქართველო*. ტ. XV. გ. წერეთლის აღმოსავლეთმცოდნეობის ინსტიტუტი. 2024, გვ. 168-188.
- თაბუაშვილი, ა. *ერეკლე მეორის ეკონომიკური კონცეფციები და რეფორმები ქვეყნის მმართველობის მოდერნიზაციისათვის*. თბილისი. 2010.
- თაბუაშვილი, ა. *ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია*. თბილისი. 2020.
- თბილისის ისტორია. ტომი I. თბილისის უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის ბოლომდე. თბილისი. 1990.
- კაკაბაძე, ს. „საფრანგეთის სავაჭრო კაპიტალი საქართველოს მიმართ მე-18 საუკუნეში“. *ქუთაისის ა. ნულუკიძის სახელობის სახელმწიფო პედაგოგიური ინსტიტუტის შრომები*. I. 1940, გვ. 109-122.
- კაციტაძე, დ. „XVII-XVIII საუკუნეთა ქართული დოკუმენტური წყაროები ირან-საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობის შესახებ (ზოგადი მიმოხილვა)“. *მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები*. II. თბილისი. 1972, გვ. 131-145.
- კილასონია, ა. *აღამიანებით ვაჭრობა საქართველო-კავკასიაში XVI-XIX საუკუნეებში*. თბილისი. 2022.

- კუცია, კ. *აღმოსავლეთ ამიერკავკასიის ქალაქები XVI-XVIII სს.* თბილისი. 1976.
- კუცია, კ. „ისფაჰანის ქართველი ტარულები“. *მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის საკითხები*. II. თბილისი. 1972, გვ. 93-103.
- კუცია, კ. *სეფიანთა ირანის ქალაქები და საქალაქო ცხოვრება. ვაჭრობა, საქალაქო გადასახადები*. თბილისი. 1966.
- მამისტვალიშვილი, ე. „საქართველოს საგარეო ურთიერთობის ისტორიიდან XV ს. 70-იან წლებში“. *მაცნე*. 3. თბილისი. 1971, გვ. 77-89.
- მამისტვალიშვილი, ე. *გორის ისტორია. I (მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა)*. თბილისი. 2018.
- მამისიმედაშვილი, ხ. „ისქანდერ მუნშის ცნობები შაჰ-აბასის პანკისის ხეობაში ლაშქრობის შესახებ“. *ქართული დიპლომატია. ნელინდეული*. 13. თბილისი. 2007, გვ. 378-383.
- მახარაძე, მ. „ქართველი მეფე-მთავრების დიპლომატიური ურთიერთობები უზუნ ჰასანთან“. *ქართული დიპლომატია. ნელინდეული*. 13. თბილისი. 2007, გვ. 51-64.
- მესხია, შ. *საისტორიო ძიებანი*. ტომი II. თბილისი. 1983.
- ნადირაძე, ქ. *ქალაქი ქართულ ისტორიულ სივრცეში*. თბილისი. 2018.
- ჟორდანიას, გ. „უცხოელ მოგზაურთა ცნობები ქართველთა შესახებ XVII საუკუნეში“. *მნათობი*. 8. 1962, გვ. 174-184.
- ჟორდანიას, გ. „ქართული აბრეშუმის კულტურის განადგურების ერთი ცდის შესახებ“. *ცისკარი*. 5. 1963, გვ. 140-151.
- სვანიძე, მ. *საქართველო-ოსმალეთის ისტორიის ნარკვევები (XIV-XVIII სს.)*. თბილისი. 1990.
- სვანიძე, მ. *ოსმალეთის ისტორია (XIV-XVI სს.)*. თბილისი. 1999.
- ტივაძე, თ. „ირანთან პოლიტიკური ურთიერთობის საკითხი რუსეთის სახელმწიფო საგარეო პოლიტიკაში XVI-XVII საუკუნეთა მიჯნაზე“. *შრომები*. 113. ისტორიულ მეცნიერებათა სერია. V. თბილისი. 1965, გვ. 175-216.
- ფათეძი, მ. *სპარსული მასალები XVI-XVII საუკუნეების ქართველ მოღვაწეთა შესახებ*. თბილისი. 1982.
- ქარჩავა, თ. „აღმოსავლეთში ინგლისელთა სავაჭრო და დიპლომატიური მიზნებისა და საქართველოს ისტორიის ზოგიერთი სა-

- კითხის დაზუსტებისთვის (ენტონი ჯენკინსონის რელაციონის მიხედვით“. *საქართველოს ისტორიის ინსტიტუტის შრომები*. ტ. XIV. თბილისი. 2018, გვ. 206-232.
- ქიქოძე, მ. „ვაჭრობა XVIII საუკუნის I მეოთხედის ქართლის სამეფოში“. *მაცნე*. 1(22). 1965, გვ. 181-199.
- შარუმაშვილი, რ. *ამიერკავკასიის ქვეყნების მდგომარეობა ოსმალთა ბატონობის დროს (1978-1603 წწ.)*. ისტორიის მეცნიერებათა კანდიდატის სამეცნიერო ხარისხის მოსაპოვებლად წარდგენილი დისერტაცია. თბილისი. 2005.
- ჭილაშვილი, ლ. *კახეთის ქალაქები (XIV-XVII სს.)*. თბილისი. 1980.
- ხოფერია, ნ. „დაკარგული ქართული ქალაქი სახელად „ბაზარი““. *Forbes Georgia*. 27 ივლისი, 2023. <https://forbes.ge/dakarguli-garthuli-qalaqi-sakhelad-bazari/>
- ხოფერია, ნ. „ლალა მუსტაფა ფაშას ლაშქრის რიცხოვნობა კავკასიაში ლაშქრობის დროს (1578 წ.). *საისტორიო კრებული*. 8. მხედარი. თბილისი. 2021, გვ. 260-281.
- ხოფერია, ნ. „მარილით ვაჭრობა შავ ზღვაში და საქართველო“. 29 სექტემბერი, 2023. *Forbes Georgia*. <https://forbes.ge/marilith-vatchroba-shav-zghvashi-da-saqarthvelo/>
- Allouche, A. *The Origins and Development of the Ottoman-Safavid Conflict (906-962/1500-1555)*. Klaus Schwarz Verlag. 1983.
- Allsen, Th. T. "Eurasia after the Mongols". *The Cambridge World History*. Vol. VI. *The Construction of a Global World, 1400–1800 ce*. Part 1: Foundations. Edited by J. H. Bentley, S. Subrahmanyam, M. E. Wiesner-Hanks. Cambridge University Press. 2015, გვ. 159-181.
- Amanat, A. *Iran. A Modern History*. Yale University Press. 2017.
- An Economic and Social history of the Ottoman Empire*. Edited by H. Inalcik, D. Quartet. Vol. I. 1300-1600. Cambridge. 1994.
- Aslanian, S. D. *From the Indian Ocean to the Mediterranean. The Global Trade Networks of Armenian Merchants from New Julfa*. University of California Press. 2011.
- Attman, A. "The Russian market in world trade, 1500–1860". *Scandinavian Economic History Review*. 29(3). 1981, გვ. 177-202.

- Babaie, S., Babayan, K., Baghdiantz-McCabe, I., Farhad, M. *Slaves of the Shah. New Elites of Safavid Iran*. I. B. Tauris. 2004.
- Baladouni, V., Makepeace, M. *Armenian Merchants of the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries: English East India Company Sources. Transactions of the American Philosophical Society*. 1998.
- Baron, S. H. "Ivan the Terrible, Giles Fletcher and the Muscovite Merchantry: A Reconsideration". *The Slavonic and East European Review*. 56(4). 1978, 83. 563-585.
- Bhattacharya, Bh. "Armenian European Relationship in India, 1500-1800: No Armenian Foundation for European Empire?" *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. Vol. 48(2). 2005, 83. 277-322.
- Blow, D. *Shah Abbas. The Ruthless King Who Became an Iranian Legend*. I.B. Tauris. 2009.
- Bomati, Y., Nahavandi, H. *Iran, une histoire de 4 000 ans*. Perrin. 2019.
- Boyar, E. "Ottoman Expansion in the East". *The Cambridge History of Turkey. The Ottoman Empire as a World Power, 1453–1603*. Vol. 2. Edited by Suraiya N. Faroqhi, K. Fleet. Cambridge University Press. 2013, 83. 74-140.
- Brummett, P. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. State University of New York Press. 1994.
- Bushkovitch, P. *The Merchants of Moscow, 1580-1650*. Cambridge University Press. 1980.
- Cartwright, J. "The Preacher's Travels". *A Collection of Voyages and Travels*. London. 1745.
- Curtin, P. D. *Cross-cultural Trade in World History*. Cambridge University Press. 1984.
- Cutillas, J. "Did Shah 'Abbās I Have a Mediterranean Policy?" *Journal of Persianate Studies*. 8. 2015, 83. 254-275.
- Dale, S. F. *The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids, and Mughals*. Cambridge University Press. 2010.
- Darwin, J. After Tamerlane. *The Rise and Fall of Global Empires, 1400-2000*. Bloomsbery Press. 2009.



- David, J.-C. "Aleppo: From the Ottoman Metropolis to the Syrian City". *The City in the Islamic World*. Vol. 1. General editor S. K. Jayyusi. Special editors: R. Holod, At. Petruccioli, A. Raymond. Brill. 2008, 33. 329-355.
- Davis, R. C. *Esclaves Chrétiens, Maîtres Musulmans. L'esclavage blanc en Méditerranée (1500-1800)*. Éditions Jacqueline Chambon. 2006.
- Faroqhi, S. "At the Ottoman Empire's Industrious Core: The Story of Bursa". *The City in the Islamic World*. Vol. 1. General editor S. K. Jayyusi. Special editors: R. Holod, At. Petruccioli, A. Raymond. Brill. 2008, 33. 357-381.
- Farrokh, K. "The Military Campaigns of Shah Abbas I in Azerbaijan and the Caucasus(1603-1618)". *Studies on Iran and The Caucasus*. Edited by U. Bläsing, V. Arakelova, M. Weinreich with the assistance of Kh. Gevorgian. Brill. 2015, 33. 75-96.
- Ferrer, J. C. "Armenians, Diplomats, and Commercial Agents of Shah 'Abbas: The European Journey of Khvāja Safar (c. 1609-14)". *Journal of Persianate Studies*. 11. 2018, 33. 1-28.
- Ferrier, R. "Trade from the mid-14<sup>th</sup> century to the end of the Safavid Period". *The Cambridge History of Iran in Seven Volumes. The Timurid and Safavid Periods*. Vol. 6. Edited by P. Jackson, L. Lockhart. Cambridge. 1986, 33. 412-490.
- Ferrier, R. W. "The Armenians and the East India Company in Persia in the Seventeenth and Early Eighteenth Centuries." *The Economic History Review*. Vol. 26(1). 1973, 33. 38-62.
- Ferrier, R. W. "The Terms and Conditions under Which English Trade Was Transacted with Şafavid Persia." *Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London*. Vol. 49(1). 1986, 33. 48-66.
- Fettweis, J. Ch. *The Pursuit of Dominance. 2000 Years of Superpower Grand Strategy*. University of Oxford. 2023.
- Finkel, C. *Osman's Dream. The Story of the Ottoman Empire 1300-1923*. New York. 2005.
- Floor, W. "Commercial Relations between Safavid Persia and Western Europe". *Safavid Persia in the Age of Empires. The Idea of Iran*. Vol. X. Edited by Ch. Melville. 2021, 33. 267-289.

- Floor, W. "The Dutch and the Persian Silk Trade". *Safavid Persia. The History and Politics of an Islamic Society*. Edited by Ch. Melville. 1996, 83. 323-368.
- Floor, W. "The Economy". *The Safavid World*. Edited by R. Matthee. Routledge. 2022, 83. 244-263.
- Floor, W. "Trade in Safavid Iran". *The Safavid World*. Edited by R. Matthee. Routledge. 2022, 83. 264-284.
- Gaube, H. "Iranian Cities". *The City in the Islamic World*. Vol. 1. General editor S. K. Jayyusi. Special editors: R. Holod, At. Petruccioli, A. Raymond. Brill. 2008, 83. 159-180.
- Gommans, J. J.L. *The Rise of the Indo-Afghan Empire, c. 1710-1780*. Brill. 1995.
- Herzig, E. M. "The Rise of the Julfa Merchants in the Late Sixteenth Century". *Safavid Persia. The History and Politics of an Islamic Society*. Edited by Ch. Melville. 1996, 83. 305-322.
- Herzig, E. M. "The Volume of Iranian Raw Silk Exports in the Safavid Period". *Iranian Studies*. Vol. 25. No. 1/2. 1992, 83. 61-79.
- Herzig, E. M. *The Armenian Merchants of New Julfa, Isfahan: A Study in pre-modern Asian trade*. Thesis submitted to the Faculty of Oriental Studies for the Degree of Doctor of Philosophy at the University of Oxford. 1991.
- Inalcik, H. *The Ottoman Empire: Conquest, Organization and Economy*. Collected Studies. Variorum Reprints. 1978.
- Inalcik, H. *The Ottoman Empire. The Classical Age 1300-1600*. Phoenix. 1973.
- Isaawi, Ch. "The Decline of Middle Eastern Trade, 1100-1850". *Islam and the Trade of Asia. A Colloquium*. Edited by D. S. Richards. 1970, 83. 168-179.
- Kołodziejczyk, D. "Inner Lake or Frontier? The Ottoman Black Sea in the Sixteenth and Seventeenth Centuries". *Enjeux politiques, économiques et militaires en mer Noire (XIVe-XXIe siècles)*. Études à la mémoire de Mihail Guboglu, sous la direction de F. Bilici, I. Cîndea, A. Popescu. 2007, 83. 125-139.

- Kortepeter, M. "Complex Goals of the Ottomans, Persians and Muscovites in the Caucasus, 1578-1639". *New Perspectives on Safavid Iran Empire and Society*. Edited by C. P. Mitchell. Routledge. 2011, 83. 59-83.
- Kortepeter, C. M. "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century". *Journal of the American Oriental Society*. 86(2). 1966, 83. 86-113.
- Levi, S. C. "Commercial Structures". *The Eastern Islamic World. Eleventh to Eighteenth Centuries*. Edited by D. O. Morgan, A. Reid. 2011, 83. 561-581.
- Levi, S. C. *The India Diaspora in Central Asia and Its Trade, 1550-1900*. Brill. 2002.
- Maeda, H. "Against all Odds. The Safavids and the Georgians". *The Safavid World*. Edited by R. Matthee. Routledge. 2022, 83. 125-143.
- Maeda, H. "Exploitation of the Frontier: The Caucasus Policy of Shah 'Abbas I". *Iran And The World In The Safavid Age*. Edited by W. Floor and E. Herzig. TAURIS. 2012, 83. 471-489.
- Maeda, H. "The Forced Migrations and Reorganisation of the Regional Order in the Caucasus by Safavid Iran: Preconditions and Developments Described by Fazli Khuzani". *Reconstruction and Interaction of Slavic Eurasia and Its Neighboring Worlds*. Edited by I. Osamu and U. Tomohiko. Slavic Research Centre. 2006, 83. 237-271.
- Mantran, R. "L'empire ottoman et le commerce asiatique aux 16e and 17e siècles". *Islam and the Trade of Asia. A Colloquium*. Edited by D. S. Richards. 1970, 83. 168-179.
- Markovits, C. *Routes de la soie, de la Préhistoire à demain. Les relations commerciales entre l'Inde et l'Asie centrale entre 1550 et 1920: des échanges intenses et diversifiés*. 2021.
- Masters, B. *The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600-1750*. New York University Press. 1988.
- Matthee, R. "Between Venice and Surat: The Trade in Gold in Late Safavid Iran." *Modern Asian Studies*. Vol. 34 (1). 2000, 83. 223-255.

- Matthee, R. "Coffee in Safavid Iran: Commerce and Consumption". *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. Vol. 37. No. 1. 1994, ۸۳. 1-32.
- Matthee, R. "Facing a Rude and Barbarous Neighbor. Iranian Perceptions of Russia and the Russians from the Safavids to the Qajars". *Iran Facing Others. Identity Boundaries in a Historical Perspective*. Edited by A. Amanat and F. Vejdani. Palgrave Macmillan. 2012, ۸۳. 99-123.
- Matthee, R. "Georgians in the Safavid Administration". *Encyclopædia Iranica*. Edited by E. Yarshater. Vol. X. Bibliotheca Persica Press. 2001, ۸۳. 493-496.
- Matthee, R. "The Decline of Safavid Iran in Comparative Perspective". *Journal of Persianate Studies*. 8. 2015, ۸۳. 276-308.
- Matthee, R. "The Ottoman-Safavid War of 986-998/1578-90: Motives and Causes". *International Journal of Turkish Studies*. Vol. 20(1-2). 2014, ۸۳. 1-20.
- Matthee, R. "The Safavids under Western Eyes: Seventeenth-Century European Travelers to Iran". *Journal of Early Modern History*. 13. 2009, ۸۳. 137-171.
- Matthee, R. "Was Safavid Iran an Empire". *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. 53. 2010, ۸۳. 233-265.
- Matthee, R. P. *The Politics of Trade in Safavid Iran. Silk for Silver, 1600-1730*. Cambridge University Press. 1999.
- Matthee, R. *The Pursuit of Pleasure. Drugs and Stimulants in Iranian History, 1500-1900*. Princeton University Press. 2005.
- Matthee, R. "Anti-Ottoman Politics and Transit Rights: The Seventeenth-Century Trade in Silk between Safavid Iran and Muscovy". *Cahiers du Monde russe*. Vol. 35(4). 1994, ۸۳. 739-761.
- Mazzaoui, M. M. *The Origins of the Şafawids: Šī'ism, Şūfism, and the Ġulāt*. Franz Steiner Verlag. 1972.
- McCabe, I. B. "Caucasian Elites and Early Modern State-building in Safavid Iran". *Les Arméniens dans le commerce asiatique au début de l'ère moderne*. Chaudhury, S., & Kévonian, K. (Eds.). Éditions de la Maison des sciences de l'homme. 2007, ۸۳. 91-102.

- Monahan, E. *The Merchants of Siberia. Trade in Early Modern Eurasia*. Cornell University Press. 2016.
- Newman, A. J. *Safavid Iran. Rebirth of a Persian Empire*. I.B. TAURIS. 2006.
- Özbaran, S. "Expansion in the Southern Seas". *Süleymân the Second and His Time*. Edited by Halil Inalcik Cemal Kafadar. The Isis Press. 2010, 83. 211-218.
- Perry, J. R. "Forced migration in Iran during the seventeenth and eighteenth centuries". *Iranian Studies*. 8:4. 1975, 83. 199-215.
- Petry, C. F. *The Mamluk Sultanate. A History*. Cambridge University Press. 2022.
- Phillips, A. *How the East Was Won. Barbarian Conquerors, Universal Conquest and the Making of Modern Asia*. Cambridge University Press. 2021.
- Riedlmayer, A. "Ottoman-Safavid Relations and the Anatolian Trade Routes: 1603-1618". *Turkish Studies Association Bulletin*. Vol. 5(1). 1981, 83. 7-10.
- Rossabi, M. "The "decline" of the central Asian caravan trade". *The Rise of Merchant Empires Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*. Edited by James D. Tracy. Cambridge University Press. 1990, 83. 351-371.
- Rota, G. "Caucasians in Safavid Service in the 17<sup>th</sup> Century". *Caucasia Between the Ottoman Empire and Iran, 1555-1914*. Herausgegeben von Raoul Motika und Michael Ursinus. Reichert Verlag Wiesbaden. 2000, 83. 107-120.
- Rota, G. "Diplomatic Relations Between Safavid Iran and Europe". *The Safavid World*. Routledge. 2022, 83. 588-609.
- Ruquia, H. "The Armenians and the English East India Company". *Proceedings of the Indian History Congress*. Vol. 73. 2012, 83. 327-34.
- S. F. Dale. *Indian Merchants and Eurasian Trade, 1600-1750*. Cambridge University Press. 1994.
- Sanikidze, G. "The Evolution of Safavid Policy towards Eastern Georgia George Sanikidze". *Safavid Persia in the Age of Empires. The Idea of Iran*. Vol. X. Edited by Ch. Melville. 2021, 83. 375-404.

- Savory, R. *Iran Under the Safavids*. Cambridge University Press. 1980.
- Steensgaard, N. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. The University of Chicago Press. 1973.
- Stout, F. J. *Exploring Russia in the Elizabethan commonwealth. The Muscovy Company and Giles Fletcher, the elder (1546-1611)*. Manchester University Press. 2015.
- Streusand, D. E. *Islamic Gunpower Empire. Ottomans, Safavids, and Mughals*. Westview Press. 2011.
- Willem, F., Clawson, P. "Safavid Iran's Search for Silver and Gold." *International Journal of Middle East Studies*. Vol. 32(3). 2000, 33. 345-368.
- Woods, J. *The Aqquyunlu. Clan, Confederation, Empire. Revised and Expanded Edition*. The University of Utah Press. 1999.
- Анисимов, Е. В. «Движение империи Петра Великого на Восток». *Вестник РУДН. Серия: История России*. 2022. Vol. 21(3), 33. 312–321.
- Арунова, М. Р., Ашрафян, К. З. *Государство Надир-шаха Афшара. Очерки общественных отношений в Иране 30-40-х годов XVIII века*. Москва. 1958.
- Баибуртян, В. А. *Армянская колония новой Джульфы в XVII веке (роль новой Джульфы в ирано-европейских связях)*. Ереван. 1969.
- Волхонский, М. А. «Военно-политический союз Петра I и Вахтанга VI. Причины поражения (1722–1723)». *Кавказский сборник*. Том. 11(43). 2019, 33. 56-79.
- Жирнов, Е. «Индийский поход Российской империи». *Коммерсантъ*. 07.02.2011. <https://www.kommersant.ru/doc/1580379>
- Кораев, Т. К. «Московская Русь и сафавидский Иран в прикаспии XVI–XVII вв.: соседство, соперничество, сосуществование». *Исторический вестник*. 2015. Т. 11(158), 33. 154-199.
- Кутелия, Т. С. *Грузия и Сефевидский Иран (по данным нумизматики)*. Тбилиси. 1979.
- Лысцов, В. П. *Персидский поход Петра 1722-1723*. Москва. 1951, 33. 17-30.
- Мурадалиева, Э. *Города Кавказа на шелковом пути*. Баку. 2011.

- «Православная Россия и шиитский Иран: по страницам истории отношений (XVI – нач. XX вв.)». *Христианское чтение*. 2(37). 2011, 83. 139-185.
- Фехнер, М. В. *Торговля русского государства со странами востока в XVI веке*. Москва. 1956.
- Юхт, А. «Восточная торговля России в 30-40 годах XVIII века и роль в ней армянских купцов (по материалам астраханской таможни)». *Известия Академии наук Армянской ССР. Общественные науки*, №8, 83. 43-62.





**EMIL AVDALIANI**

**GEORGIA AND SILK ROADS IN  
15<sup>TH</sup>-18<sup>TH</sup> CENTURIES**

**BOOK III**

**(IN GEORGIAN)**

**TBILISI 2024**

