

თავისუფალი საზოგადოებისათვის

საქართველოს ისტორიის ინსტიტუტი

II



ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
პუბლიკური მუზეუმების ფონდები
საქართველოს ისტორიის ინსტიტუტი

ეპიკური პოეზია

საქართველო და აბრეშუბის საზოგადო გზები (XIII-XIV სს.)



წიგნი II

ISBN 978-9941-34-144-1



9 789941 341441

ემილ ავდალიანი

საქართველო და აბრეშუმის
საპატრო გზები
(XIII-XIV სს.)

წიგნი მეორე

გამომცემლობა „მედიდანი“

თბილისი

2022

ნაშრომში განხილულია XIII-XIV საუკუნეებში მასლობელ აღმო-
სავლეთსა და კავკასიაში გამავალი სავაჭრო გზები. დეტალურადაა მოცემული
ჯალალ ად-დინის, მონღოლების და თემურ-ლენგის მიერ საქართველოზე გა-
ნხორციელებული ლაშქრობების შედეგად სავაჭრო გზების განვითარების
დინამიკაში გამოწვეული ცვლილებები. შესწავლილია თუ რა გავლენა მოას-
დინა ამან ქართულ მონარქიაზე და რა ნაბიჯებს დგამდნენ ქართველი მეფეები
გაურესებული სავაჭრო-ეკონომიკური მდგომარეობის გამოსასწორებლად.

წიგნში მიმოხილულია საქართველოში და მის გარშემო XIII-XIV სა-
უკუნეების სავაჭრო გზებზე არსებული ქართული და უცხოური ისტორიოგრა-
ფია. გამოყენებულია ქართული, სომხური, სპარსული, არაბული და ევროპული
წყაროები. ზოგ შემთხვევაში გამოთქმულია მოსაზრებები ისტორიოგრაფიაში
დამკვიდრებული იდეების გადასაფასებლად.

წიგნი განკუთვნილია როგორც შუა საუკუნეების საქართველოს და
მასლობელი აღმოსავლეთის ისტორიის მკვლევრებისთვის, ასევე, ზოგადად,
ისტორიით დაინტერესებული მკითხველისთვის.

რედაქტორი

ბაოლონ თაბუაშვილი

დიზაინი და დაკაზიდონება

მანუჩარ გუნცაძე

სტილისტ-რედაქტორი

ცოცოგო გულუდანი

© ემილ ავდალიანი

ISBN 978-9941-34-144-1

ავტორი მადლობას უხდის მანუჩარ გუნცაძეს,
აპოლონ თაბუაშვილს, ბონდო კუპატაძეს, ანდრო გოგოლაძეს, ნიკოლოზ
ნიკოლოზიშვილს და ჯაბა სამუშიას წიგნზე მუშაობისას გაზიარებული
რჩევებისთვის და ლიტერატურით
მომარაგებისთვის. ასევე, ავტორი განსაკუთრებულ მადლიერებას გამოხატავს გელა
ჩარკვიანისადმი, ვისი თანადგომაც მნიშვნელოვანი იყო წინამდებარე ნაშრომის
გამოცემისთვის.

სარჩევი

შესავალი.....9

**ნაწილი პირველი: ხვარაზმელები, მონღოლები
და საქართველოს გარშემო სავაჭრო
გზების დაქვეითება 18**

მონღოლები და აბრეშუმის სავაჭრო გზები..... 18

მამლუქები, ოქროს ურდო და ილხანები27

მონღოლები, საქართველო
და სავაჭრო გზები 38

ჯალალ ად-დინის შემოსევები 52

მონღოლების მეორედ გამოჩენა და მცირე
აზიასა და შავ ზღვაზე გაბატონება.....60

მონღოლთა უღლის სიმძიმე..... 81

ქართული ქალაქების მდგომარეობა 93

ეგვიპტესთან ურთიერთობები..... 96



ნახილი მეორე: თემურ-ლენგი, საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები.....	114
--	------------

თემურ-ლენგი და მისი იმპერიის სტრატეგიული დილემა.....	114
---	-----

თემურ-ლენგი და ცვლილებები ევრაზიის სავაჭრო გზებზე.....	122
---	-----

თემურ-ლენგი და საქართველო	134
---------------------------------	-----

თემურ-ლენგის ლაშქრობების მძიმე შედეგები.....	154
--	-----

დასკვნა.....	161
---------------------	------------

GEORGIA AND SILK ROADS (XIII-XIV CC.). BOOK II. (SUMMARY).....	171
---	------------

გამოყენებული ლიტერატურა	183
--------------------------------------	------------



CONTENTS

INTRODUCTION	9
--------------------	---

PART ONE: KHWAREZMIANS, MONGOLS AND THE DECLINE OF TRADE ROUTES AROUND GEORGIA	18
---	-----------

Mongols and Silk Roads	18
------------------------------	----

Mamluks, Golden Horde and the Il-khans	27
--	----

Mongols, Georgia and Trade Routes	38
---	----

Invasion of Jalal ad-Din	52
--------------------------------	----

Mongols' Second Invasion and the Establishment of Their Rule over Asia Minor and the Black Sea	60
--	----

Burden of the Mongol Rule	81
---------------------------------	----

Georgian Cities	93
-----------------------	----

Ties with Egypt.....	96
----------------------	----



**PART TWO: TAMERLANE,
GEORGIA AND THE
SILK ROADS 114**

Tamerlane and the Troubles
of His Imperial Project..... 114

Tamerlane and the Changes
in Eurasian Trade Routes..... 122

Tamerlane and Georgia 134

Aftermath of Tamerlane's Invasions 154

CONCLUSION 161

**GEORGIA AND SILK ROADS (XIII-XIV CC.).
BOOK II. (SUMMARY)171**

BIBLIOGRAPHY183



შესავალი

წინამდებარე ნაშრომი 2019 წელს გამოცემული წიგნის, „საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (VI-XIII სს.)“, გაგრძელებას წარმოადგენს და მოიცავს საქართველოს ისტორიის მეტად მნიშვნელოვან პერიოდს, როდესაც საქართველოს ოქროს ხანა სრულდება, საზღვრებთან ჩნდებიან ახალ-ახალი და მეტად ძლიერი დამპყრობლები და ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური მდგომარეობა უკიდურესად უარესდება.

XIII-XIV საუკუნეების საქართველოს პოლიტიკური ისტორია კარგად არის შესწავლილი. ამ ნაშრომის კვლევის საგანი კი სავაჭრო გზებია, რომლებიც საქართველოზე, მისი საზღვრების გასწვრივ ან ქვეყნის სიახლოვეს გადიოდა.

სავაჭრო გზების საკითხი რეგიონულ, დროდადრო კი ფართო ევრაზიულ ქრილში იქნება განხილული, რადგან შეუძლებელია ისეთი საკითხი, როგორიც არის კავკასიაში გამავალი სავაჭრო გზები მახლობელ აღმოსავლეთში, ხმელთაშუა ზღვაში, ევრაზიის სტეპებში თუ ცენტრალურ აზიაში მიმდინარე პროცესებისგან განცალკევებულად იყოს შესწავლილი. შესაბამისად, ხედვა, რომელიც ამ წიგნში იქნება წარმოდგენილი, არის აბრეშუმის სავაჭრო გზებზე საქართველოს როლის უფრო გლობალურ პერსპექტივაში დანახვა, რაც ხელს შეუწყობს ამ ერთობ კომპლექსური და მეტად საინტერესო საკითხის შესწავლას.

საქართველოს ისტორიის XIII-XIV საუკუნეების ერთ-ერთი ცენტრალური საკითხია ერთიანი ქართული მონარქიის დასუსტება და მისი საბოლოო დაშლის მიზეზე-

ბის დადგენა. ისეთი პოლიტიკური პროცესები, როგორებიცაა უცხოელი დამპყრობლების შემოსევები და ქვეყნის შიგნით პარტიკულარიზმის გაღვივება ქართველი მეფეებისთვის უდავოდ ფუნდამენტური ხასიათის პრობლემებს წარმოადგენდა.

წინამდებარე ნაშრომში კი შევეცდებით დავინახოთ, რამდენად იდგა ქართული მონარქიის დასუსტების და მისი საბოლოო დაშლის უკან ქვეყნის მიერ სავაჭრო გზებზე კონტროლის ჯერ დაკარგვა, შემდეგ კი (XIII საუკუნის მეორე ნახევარში) ამ გზების უკვე საქართველოს საზღვრებიდან ჩრდილოეთით ან სამხრეთით გადატანა. მაშასადამე, ნაშრომის ერთ-ერთი ცენტრალური საკითხი იქნება საქართველოს მონარქიის დასუსტებასა და სავაჭრო გზებზე კონტროლის დაკარგვას შორის კავშირის დანახვა.

XIII-XIV საუკუნეები საქართველოს ისტორიაში ფუნდამენტურ ცვლილებებთან არის ასოცირებული. ეს არ ეხება მხოლოდ ერთიანი ქართული მონარქიის დასუსტების საკითხს. საქმე უფრო გლობალურ მოვლენებთან გვაქვს, როდესაც ეკონომიკურად წინა ასპარეზზე გამოდის ევროპის კონტინენტი, მახლობელი აღმოსავლეთი კი ნელ ჩამორჩენას იწყებს. აღნიშნული პროცესი, პირველ რიგში, გამოიხატება ტრადიციული სავაჭრო გზების მიმართულებების შეცვლაში. ევროპელები სულ უფრო მეტ ძალისხმევას ხარჯავენ ალტერნატიული სავაჭრო გზების ძიებაზე, რაც საბოლოო ჯამში, მათ ინდოეთამდე მიმავალი საზღვაო გზის აღმოჩენამდე მიიყვანს.

თავიდანვე უნდა ითქვას, რომ მახლობელ აღმოსავლეთში სავაჭრო გზების მიმართულებების ცვალებადობა არ იყო განსაკუთრებული მოვლენა, არამედ გარკვეულ ნორმასაც კი წარმოადგენდა. ყველაფერი დამოკიდებული იყო პოლიტიკურ სტაბილურობაზე და იმაზე, თუ რომელი

ძალა მოახერხებდა უპირატესობის მოპოვებას ამა თუ იმ სავაჭრო გზის გაკონტროლებაში. ხშირი იყო რამდენიმე სავაჭრო დერეფნის არსებობა, რაც აადვილებდა ერთის მეორით ჩანაცვლებას ან პირიქით. სხვა სიტყვებით, სავაჭრო გზები წითელი ზღვით ან მახლობელი აღმოსავლეთის ტერიტორიის გავლით გადიოდა ცენტრალურ აზიამდე, ინდოეთამდე და ჩინეთამდე.

ისეთ დიდ ისტორიულ მოვლენასაც, როგორიც იყო არაბების გამოჩენა ფუნდამენტურად არ შეუცვლია სავაჭრო გზების ფუნქციონირების დინამიკა, მოხდა მათი უფრო გაფართოება – მახლობელი აღმოსავლეთი დარჩა ცენტრალურ სავაჭრო მარშრუტად. ყოველ შემთხვევაში, ის შოკი, რომელიც გვიანანტიკურმა სამყარომ იწვნია არაბების ელვისებური სამხედრო წარმატების შედეგად, არ გაგრძელებულა დიდი ხნის განმავლობაში. ვითარება სწრაფად დასტაბილურდა, რამაც უფრო მეტად გაფართოებული სავაჭრო ქსელი ჩამოაყალიბა.

თუმცა ის, რაც მოხდა 1220-იანი წლებიდან მონღოლების გამოჩენის შედეგად და გაგრძელდა ისეთი დამპყრობლების მოქმედებებით, როგორებიც იყვნენ ჯალალ ად-დინი, თემურ-ლენგი და სხვები, სრულად მოშალა მახლობელი აღმოსავლეთის სავაჭრო გზების სტრუქტურა. რეგიონმა დაკარგა ის ცენტრალური როლი, რომელსაც ის ასრულებდა შუა საუკუნეებში ორი მდიდარი რეგიონის – ხმელთაშუა ზღვისპირეთი და ჩინეთი-ცენტრალური აზია – დაკავშირებაში. ამას უნდა დაემატოს ამავე პერიოდში ევროპის დანინაურება, როგორც ეკონომიკურად, ასევე ტექნოლოგიურად (მაგალითად, ზღვაოსნობაში), რამაც დასავლეთს საშუალება მისცა, ზღვაზე გაბატონებულიყო.

ამ საერთო კონიუნქტურაში უნდა ჩავსვათ XIII-XIV საუკუნეების საქართველო. რამდენად დიდი ზარალი ნახა

ერთიანმა სამეფომ შემდეგ კი ნაწილებად დანაწევრებულმა სამეფოებმა რეგიონში სავაჭრო გზების შეცვლით. უდავოა, რომ ის, რაც ხდებოდა ეკონომიკურ სფეროში ირანსა და მცირე აზიაში, პირდაპირ გავლენას ახდენდა საქართველოზე. მაგალითად, როდესაც მონღოლების შემოსევების შედეგად დაიქცა ბალხი, მერვი, ნიშაპური, რეი, ყაზვინი, ჰამადანი, მარალა, არდებილი, ხლათი, ანისი, განჯა, ბაილაკანი და ბევრი სხვა ქალაქი, არ შეიძლებოდა ამას ნეგატიური გავლენა არ მოეხდინა რეგიონის სავაჭრო გზებზე, საქართველოს ქალაქებს შორის არსებულ კონტაქტებზე და, შესაბამისად, ზოგად ეკონომიკურ მდგომარეობაზე.

XIII-XIV საუკუნეები კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი პროცესით გამორჩეული პერიოდია. ეს მონღოლურ-თემურიდული ხანაა, რომელიც ჩინგიზ ყაენის დაპყრობებით იწყება და XV საუკუნის დასაწყისში ჩინეთის წინააღმდეგ თემურ-ლენგის ნაადრევად შეწყვეტილი სამხედრო კამპანიით სრულდება. წინამდებარე წიგნის შემოსაზღვრა ამ საუკუნეებით ზუსტად ამ მიზეზიდან მომდინარეობს. თემურ-ლენგით სრულდება მსოფლიო ისტორიაში მნიშვნელოვანი ეპოქა, როდესაც ერთი ევრაზიული ძალის მიერ კონტინენტზე რამდენიმე ეკონომიკური ცენტრის გაერთიანების მცდელობები საბოლოო წარუმატებლობას აღწევს.

ეს ასევე, ის პერიოდია, როდესაც სრულდება მომთაბარეების მკვიდრ მოსახლეობაზე გაბატონების მცდელობები. თემურ-ლენგმა უზარმაზარი იმპერია შექმნა, მაგრამ მისმა ლაშქრობებმა ასევე ცხადყო, რომ მას არ შესწევდა ძალა ევრაზიის პერიფერიებზე არსებული, ან შექმნის პროცესში მყოფი ძლიერი სახელმწიფოები დაემორჩილებინა. მისმა გარდაცვალებამ ევრაზიული კონტინენტის ფრაგმენტაცია გამოიწვია. კონტინენტის ყველა კუთხეში

XV საუკუნის განმავლობაში და XVI საუკუნის დასაწყისში საფუძველი ეყრებოდა დიდ და ძლიერ სახელმწიფოებრივ წარმონაქმნებს: ხმელთაშუა ზღვის აღმოსავლეთ ნაწილში ოსმალეთის იმპერიას, ინდოეთში მოგოლთა სახელმწიფოს, ევრაზიულ სტეპებში მოსკოვის გარშემო ძლიერ სამთავროსა და ირანში სეფიანთა დინასტიას. ამას უნდა დაემატოს XIV საუკუნეში დაარსებული და უფრო გაძლიერებული მინგის დინასტია ჩინეთში. შესაბამისად, თემურ-ლენგის მმართველობის დასასრული მონღოლური პერიოდის დამთავრებას და ძლიერი იმპერიების ხანის დასაწყისს უყრიდა საფუძველს¹.

თემურ-ლენგით სრულდება ტრანს-კონტინენტური იმპერიებისა და, შესაბამისად, ტრანს-აზიური სავაჭრო დერეფნების თითქმის ორსაუკუნოვანი პერიოდი. ევრაზიის პერიფერიები კონტინენტის შუაგულზე იმარჯვებენ, რომელიც თითქმის ორი საუკუნის განმავლობაში პან-ევრაზიული იმპერიული პროექტების საწყის გეოგრაფიულ სივრცეს წარმოადგენდა. XV საუკუნის დასაწყისიდან იწყება, ევრაზიის პერიფერიებთან შედარებით, ევრაზიის ცენტრის ნელი, მაგრამ გარდაუვალი ეკონომიკური და სამხედრო-პოლიტიკური ჩამორჩენა.

არ შეიძლება ამ ყველაფერს ნეგატიური შედეგი არ გამოეღო თემურ-ლენგის სავაჭრო-ეკონომიკურ ამბიციებზე, რომ სამარყანდი და ცენტრალური აზია მსოფლიო სავაჭრო ცენტრად გადაექცია. თემურ-ლენგი სამარყანდის ცენტრალურ პოზიციაზე შენარჩუნებას ერთგვარად ხელოვნურად ახერხებდა. ის კეტავდა კონკურენტ სავაჭრო გზებს, ანადგურებდა მნიშვნელოვან ქალაქებს, რათა ძირითადი მაგისტრალი მის დედაქალაქზე გასულიყო. გასაკვირი არაა, რომ მისი გარდაცვალების შემდეგ

1 J. Darwin. *After Tamerlane. The Rise and Fall of Global Empires, 1400-2000*. Bloomsbery Press. 2008, pp. 1-8.

ეს ვითარება სწრაფად იცვლება და სამარყანდი და, უფრო ფართოდ, ცენტრალური აზია ველარ ახერხებს ევრაზიის სავაჭრო გზებზე თავისი საკვანძო პოზიციის შენარჩუნებას.

თემურ-ლენგის ლაშქრობები მნიშვნელოვან გამოყოფს წარმოადგენდა საქართველოს ისტორიისთვისაც. მისი მემკვიდრეების დროს თემურიანთა იმპერია იშლება და იწყება ახალი ეპოქა, როდესაც საქართველოს საზღვრებთან ყალიბდება ძლიერი ისლამური იმპერიები. შეუძლებელი იყო, რომ ამ პროცესებს პირდაპირი გავლენა არ მოეხდინა საქართველოს საზღვრებთან გამავალ სავაჭრო გზებზე. თემურ-ლენგის დროს საქართველოს ტერიტორიის სამხრეთი ნაწილი, ისევე როგორც ქვეყნის გარშემო სხვა მდიდარი ტერიტორიები, დიდი სამხედრო ზეწოლის ქვეშ იმყოფებოდა. ხშირმა დარბევებმა და, ზოგ შემთხვევაში, სრულმა განადგურებამ, სავაჭრო მაგისტრალების მიმართულება შეცვალა. თემურ-ლენგის შემდგომი პერიოდი იყო ქაოსური. საქართველოს მრავალი ათწლეული სჭირდებოდა შიდა ეკონომიკური ვითარების მოსაწესრიგებლად, მაგრამ ამის მიღწევა უკიდურესად რთული იყო არა მარტო პერმანენტული შემოსევების გამო, არამედ ქვეყნის გარშემო დამძიმებული სავაჭრო-ეკონომიკური ვითარების გამო.

საქართველოს სამეზობლოდ იმპერიების შექმნის გარდა, ასევე აღსანიშნავია, რომ XV საუკუნეში დაიწყო საზღვაო სავაჭრო გზების ჩამოყალიბება. ამას არ გამოუწვევია სავაჭრო გზების გაუქმება საქართველოს გარშემო, რაც, ზოგ შემთხვევაში, ხელს უწყობდა ცალკეული ქართული ქალაქების განვითარებას. მაგრამ ეს ვაჭრობა უფრო პერიფერიული ხასიათის იყო და ვერ შეედრებოდა იმას, რაც არაბების დროს და მოგვიანებით, XIII საუკუნის დამდეგს, საქართველოს გარშემო იყო. მთავარი კი ისაა,

რომ ტრანსკონტინენტურმა სავაჭრო გზებმა, რომლებიც მონღოლების დროს ჯერ კიდევ საქართველოს სიახლოვეს იყო, XV საუკუნიდან რადიკალურად იცვალა მიმართულება, საქართველოს საზღვრებს უფრო მეტად დასცილდა და მომდევნო საუკუნიდან, ძირითადად, ოკეანეზე გადაინაცვლა.

მდგომარეობა კიდევ უფრო დამძიმდა XV საუკუნიდან, როდესაც საქართველო, ფაქტობრივად, დიდი ისლამური სახელმწიფოების პერიფერიადა გადაიქცა. ჯერ ოსმალეთის და XVI საუკუნის დამდეგიდან უკვე სეფიანთა ირანის ეკონომიკური პოტენციალი არა შავ ზღვასა და კასპიას შორის არსებული სივრცისკენ, არამედ ხმელთაშუა ზღვისკენ და სპარსეთის ყურისა და ინდოეთის ოკეანისკენ იყო მიმართული. ორ იმპერიას შორის არსებულ ვაჭრობას კი ტრანზიტად საქართველოს ტერიტორიის გამოყენება არ ესაჭიროებოდა. საქართველო არა მხოლოდ გეოგრაფიული, არამედ ეკონომიკურ პერიფერიადაც გადაიქცა.

ამრიგად, საქართველოსთვის XIII-XIV საუკუნეები ერთგვარ გარდამავალ პერიოდს წარმოადგენდა. რეგიონული და კონტინენტური მნიშვნელობის სავაჭრო გზები ნელი ტემპებით შორდებოდა საქართველოს სამეფოს საზღვრებს, ამის მიზეზი იყო ჯერ მონღოლებისა და შემდეგში უკვე, თემურ-ლენგის დაპყრობებით გამოწვეული ცვლილებები. მონღოლებმა სავაჭრო გზების განვითარების საქმეში რევოლუციური გარდაქმნები მოახდინეს, თუმცა ეს ცვლილებები საქართველოს არ წაადგა, უფრო დააზარალა ის და ქვეყანა აბრეშუმის სავაჭრო გზებს ჩამოაშორა.

მახლობელ აღმოსავლეთში მონღოლების გამოჩენა ორ ტალღად განხორციელდა, პირველი 1220-იან წლებში, მეორე კი 1230-იანებში, რაც დაგვირგვინდა 1250-იან წლებში ჰულაგუს მიერ ირანის და ერაყის დალაშქვრით. ამ

მოვლენებმა რადიკალური ცვლილებები გამოიწვია ევრაზიის სავაჭრო გზებში. დაიწყო ახალი ეპოქა, ახალი გზების ჩამოყალიბება. ბევრი ქალაქი და ქვეყანა სარგებელს ნახულობდა, ბევრი კი პირიქით, ტრადიციულად მდიდარი მხარე კარგავდა თავის წინანდელ სავაჭრო-ეკონომიკურ მნიშვნელობას. მონღოლების მიერ ევრაზიის რამდენიმე მნიშვნელოვანი სავაჭრო ცენტრის ერთმანეთთან გაკავშირებამ გამოიწვია ევროპელი დიპლომატების, ვაჭრებისა და მოგზაურების დაინტერესება და აზიაში ჩასვლა. თუმცა ასეთი ცალმხრივი აღწერა არ იქნება სწორი, რადგან პარალელურად ევროპელებთან, მონღოლებიც გზავნიდნენ თავის წარმომადგენლებს (რაბან საუმა, ბოლადი, ისა კელემეჩი). ახალმა სავაჭრო გზებმა გლობალიზაციის არნახული მასშტაბები გამოავლინა, რელიგიები და იდეები ათასობით კილომეტრის მანძილზე ვრცელდებოდა².

XIII-XIV საუკუნეების ქართული წყაროები არაა მდიდარი ვაჭრობაზე და სავაჭრო ურთიერთობებზე მონაცემებით. ვაჭრები და ვაჭრობა იშვიათად მოიხსენიება და მხოლოდ იმ შემთხვევებში, როდესაც საუბარი სხვა საკითხზეა, რაც ართულებს კვლევას. ჩვენ არ ვიცით როგორი იყო ქართველი მეფეებისა და დიდგვაროვნების დამოკიდებულება ვაჭრობისადმი. ბევრი რამის გარკვევა გვინევს ირიბი ცნობებიდან და უმეტესად, არაქართულენოვანი წყაროებიდან. არაბული, სპარსული, სომხური და ევროპული წყაროები დიდად გვეხმარება მთელი რიგი საკითხების გარკვევაში.

წყაროების სიმწირის ფონზე აღსანიშნავია ქართული და უცხოური ისტორიოგრაფიის შეზღუდული

2 J. Brack. *"Rashid al-Din. Buddhism in Iran and the Mongol Silk Roads"*. Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 215-237.

დაინტერესება XIII-XIV საუკუნეების საქართველოს სავაჭრო გზების ისტორიით. დღემდე არ არსებობს ცალკე ნაშრომი აღნიშნულ საკითხზე. აქცენტი, რამდენიმე კვლევის გამოკლებით, მაინც უფრო აღნიშნული პერიოდის საქართველოს პოლიტიკურ ისტორიაზე კეთდება. წინამდებარე ნაშრომს ზუსტად ამ სიცარიელის ნაწილობრივ შევსების მოკრძალებული ამბიცია გააჩნია. ვიმედოვნებ, რომ ეს წიგნი მრავალ კითხვას გააჩენს, როგორც აღნიშნული საკითხით დაინტერესებულ მკვლევრებში, ასევე ზოგადად, ისტორიით დაინტერესებულ მკითხველებში.

ნაწილი პირველი

ხვარაზმელები, მონღოლები და საქართველოს გარშემო სავაჭრო გზების დაქვეითება

მონღოლები და აბრეშუმის სავაჭრო გზები

მსოფლიო ისტორიაში მონღოლები გამორჩეულ ძალას წარმოადგენენ. მათ გარდაქმნეს ევრაზიის დიდი ნაწილი, რაც კარგად აისახა კონტინენტის სახმელეთო და საზღვაო სავაჭრო გზებზე³ მომხდარი ცვლილებებით. 1220-

3 აღნიშნული პერიოდის სავაჭრო გზებზე ლიტერატურა საკმაოდ ვრცელია. აქ მხოლოდ ძირითად ნაშრომებს გამოვყოფთ. C. I. Beckwith. *Empires of the Silk Road. A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton. 2009, pp. 183-203; R. Foltz. *Religions of the Silk Road. Premodern Patterns of Globalization*. Palgrave Macmillan. 2009, pp. 105-126; P. D. Curtin. *Cross-Cultural Trade in World History (Studies in Comparative World History)*. Cambridge. 1984; J. A. Milward. *The Silk Road. A Very Short Introduction*. Oxford. 2013; D. Christian. "Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History". *Journal of World History*. 11(1). University of Hawai'i Press. 2020, pp. 1-26; В. А. Радкевич. *Великий шелковый путь*. Москва.

იან წლებამდე არსებულმა სავაჭრო მარშრუტებმა სრული ტრანსფორმაცია განიცადა. მონღოლების ლაშქრობების შედეგად ევრაზიის კონტინენტის უკიდურესი წერტილები, ჩინეთი და ევროპა, ევრაზიის სტეპები და მახლობელი აღმოსავლეთი, ერთმანეთს მსხვილი და მცირე ზომის სავაჭრო დერეფნებით დაუკავშირდა. ფაქტობრივად, მონღოლებმა ამით მოახერხეს ის, რის განხორციელებასაც სასანიანი მმართველები VI-VII საუკუნეებში, ხოლო VIII-IX საუკუნეებში კი არაბები ცდილობდნენ, მაგრამ არ

1990; Ю. В. Латов. *«Великий шелковый путь – пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия»)»*. Историко-экономические исследования. т. 11(1). 2010, с. 123-140; Б. Б. Овчинникова. *Великий шелковый путь – транзитная магистраль Восток – Запад – Восток*. Екатеринбург. 2008, с. 101-109; *Историко-культурное наследие великого шелкового пути и продвижение туристских дестинаций на северном кавказе*. Материалы международной научно-практической конференции Ставрополь. 2017; М. Г. Крамаровский. *«Pax Mongolica и проблемы глобализации культуры Евразии»*. Золотоордынская цивилизация. 10. 2017, с. 19-24; აღსანიშნავია ლ. გაბიაშვილის ახლად გამოცემული სტატია, „საქართველო და „აბრეშუმის დიდი გზა“ გვიანანტიკურ ხანასა და შუა საუკუნეებში“ (საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის მაცნე. ისტორიის, არქეოლოგიის, ეთნოლოგიისა და ხელოვნების ისტორიის სერია. თბილისი. გვ. 26-46). მართალია ეს უფრო ადრეულ პერიოდს ეხება, მაგრამ ავტორს ჩრდილოეთ კავკასიაში გამავალ სავაჭრო გზებზე საინტერესო დაკვირვებები აქვს გაკეთებული. აქვე არ შეგვიძლია არ ვახსენოთ კიდევ ერთი ნაშრომი (გ. თევზაძე. *სხვა ისტორია*. თბილისი. 2018), სადაც ავტორი სავაჭრო გზებზე საუბრებისას ხშირად საკმაოდ კონტროვერსულ დასკვნებამდე მიდის. ავტორი სწორად აღნიშნავს ახ. წ. პირველ ათასწლეულში თბილისის გეო-ეკონომიკურ მნიშვნელობას. თუმცა აშკარად გადაჭარბებულია შავი ზღვის სავაჭრო როლი ფეოდალურ ხანაში (გვ. 14-17). ერთიანი მონარქიის პერიოდში, ბაგრატიონების ძირითადი ყურადღება, ძირითადად, სამხრეთით იყო მიმართული. ეს ის ტერიტორიები იყო, სადაც მსხვილი სავაჭრო გზები გადიოდა.

გამოუვიდათ⁴. ორივე ძალა ცდილობდა რამდენიმე დიდი სავაჭრო-ეკონომიკური ცენტრის ერთმანეთთან დაკავშირებას. მათ ეს მხოლოდ ნაწილობრივ გამოუვიდათ. მონღოლებს კი თავისი სამხედრო ექსპანსიონიზმით, სირია-ეგვიპტის გარდა, ევრაზიის დიდი სავაჭრო-ეკონომიკური მნიშვნელობის ყველა რეგიონი ჰქონდათ დაკავებული, ან მათზე არაპირდაპირ გავლენას ახდენდნენ. მთავარი კი იყო შავი და ხმელთაშუა ზღვის დაკავშირება ჩინეთთან. ფაქტობრივად, მონღოლებმა ხმელეთით მოახერხეს ის, რისი გაკეთებაც მოგვიანებით, XVI-XVII საუკუნეებიდან მოყოლებული, ევროპელებმა მოახერხეს, როდესაც შუამავლების გარეშე პირდაპირ, ზღვით დაუკავშირდნენ ინდოეთს და ჩინეთს.

მონღოლებს არ შეუქმნიათ აბრეშუმის სავაჭრო გზები. მათ მხოლოდ მეტად შეუწყვეს ხელი მათ ოპერირებას, ევრაზიის კონტინენტის უდიდეს ნაწილზე ნივთების თავისუფლად მიმოქცევას. ვაჭრობა დიდ დისტანციებზე სშირად თავისუფლდებოდა ზედმეტი გადასახადებისგან, ხოლო გზები კი საკმაოდ დაცული იყო. პირველად მსოფლიო ისტორიაში კონტინენტის ორი დიდი სავაჭრო ცენტრის, ხმელთაშუა ზღვის და ევროპის ჩინეთ-ინდოეთთან დაკავშირებით, ევროპელ ვაჭრებს შანსი მიეცათ პირდაპირ ჩინეთამდე მისულიყვნენ, რაც სავაჭრო აქტივობის სისწრაფეს და ზოგადად ინფორმაციის მიმოსვლას უწყობდა ხელს. თანამედროვე ტერმინოლოგია რომ გამოვიყენოთ, XIII-XIV საუკუნეები არანაკლებ წარმოდგენდა გლობალიზაციის პროცესს, ვიდრე ალექსანდრე მაკედონელის ლაშქრობების შედეგად დასავლეთის და აღმოსავლეთის დაახლოება, ან რომელიმე სხვა პროცესი, რომელმაც მონღოლების შემდგომ პერიოდში შორეული

4 ე. ავდალიანი. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (VI-XIII სს.)*. თბილისი. 2019, გვ. 26-36; 65-85.

ქვეყნების და კონტინენტების ერთმანეთთან დაახლოებას შეუწყო ხელი.

ტრანსევრაზიული ვაჭრობით მონღოლები დიდ მოგებას ნახულობდნენ. შემოსავლები ნაწილობრივ ხსნის იმ ყურადღებას, რომელსაც მონღოლები ასეთი დაჟინებით აქცევდნენ შორეულ ქვეყნებთან ალბ-მიცემობის საკითხს. უცხოელ ვაჭრებს შეუზღუდავი წვდომა მიეცათ მონღოლთა იმპერიის შიგნით ალბ-მიცემობისთვის. ამას ემატება ვაჭრების უსაფრთხოებისთვის გადადგმული ნაბიჯებიც. ვაჭრობისადმი და უცხოელი ვაჭრებისადმი მონღოლების ეს დამოკიდებულება განსაკუთრებით აღსანიშნავია იმ ფონზე, თუ როგორი შეზღუდვები იყო დაწესებული უცხოელებისთვის ბიზანტიაში და ისლამურ სამყაროში⁵. მონღოლებმა ვაჭრების სტატუსი, გარდა სახელმწიფო მოხელეებისა, ყველა რელიგიასა და პროფესიაზე წინ დააყენეს.

მონღოლების მიერ უცხოელ ვაჭრებზე დამოკიდებულება ასევე განპირობებული უნდა ყოფილიყო მონღოლებში სავაჭრო ფენის არარსებობით. ამიტომაც, დაპყრობილ ქვეყნებში ვაჭრები მონღოლების ძლიერ დასაყრდენს წარმოადგენდნენ. ასე, მაგალითად, სომეხი ავტორი კირაკოს განძაკეცი აღნიშნავს, რომ მონღოლები მდიდარ ვაჭარს, უმეკს, უჭერდნენ მხარს, ხოლო განსაკუთრებულ სისასტიკეს იჩენდნენ სხვების მიმართ⁶. მსგავსი დამოკიდებულება თბილისის მაგალითზეც კარგად ჩანს, როდესაც მონღოლებმა 1259-1260 წლებში ვაჭარი შადინი დაანინაურეს და ფაქტობრივად თბილისის მმართველად და-

5 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*. Brill. 2012, pp. 1-12.

6 Киракос Гандзакеци. *История Армении*. Перевод с древнеармянского, предисловие и комментарий Л. А. Ханларян. Москва. 1976, с. 221.

აყენეს.⁷ გადასახადების შეგროვებაც მდიდარი ვაჭრების ხელში უნდა ყოფილიყო, ასეთ ცნობას გვანვდის XIV საუკუნის ქართველი მემკვიდრე, ჟამთააღმწერელი, როდესაც სპარსელ ვაჭარს, ხოჯა-აზიზს, ახსენებს⁸.

მონღოლთა მმართველი კლასი თვითონ იყო დაინტერესებული ვაჭრობის განვითარებით, რადგან ხშირი იყო მმართველების მიერ ფულის ჩადება სავაჭრო საქმიანობაში, როგორც პირდაპირი მოგების მისაღებად, ასევე ზოგადად, ვაჭრობის წასახალისებლად⁹. ამ მხრივ აღსანიშნავია მონღოლი დედოფლების საქმიანობა, რომელნიც განსაკუთრებულ ინტერესს იჩენდნენ ორტალებში, ერთგვარ საკრედიტო ამხანაგობებში, ფულის დაბანდებით¹⁰.

მსოფლიო სავაჭრო იმპერიის ჩამოყალიბების პროცესში ჩინეთი მონღოლებისთვის კრიტიკულად მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა. მონღოლების დაპყრობებმა ნაკლები ზიანი მიაყენა ჩინეთს, ვიდრე მახლობელი აღმოსავლეთის ქვეყნებს მომთაბარეების პირველი ლაშქრობების, ან 1250-იან წლებში ჰულაგუს კამპანიის შედეგად. ჩინური ნაწარმი მონღოლების მხარდაჭერით ევრაზიის

7 შ. მესხია. *საისტორიო ძიებანი*. ტ. II. თბილისი. 1983, გვ. 127, 161-163; ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატთანე“. ქართლის ცხოვრება. რ. მეტრეველის რედაქციით. თბილისი. 2008, გვ. 588.

8 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატთანე“, გვ. 580, 583.

9 T. A. Allsen. „*Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200-1260*“. Asia Major. 2. 1989, pp. 83-126.

10 უზბეკ-ხანის მეუღლე ტაიდულა პირდაპირ ჩართული იყო ევრაზიული ვაჭრობის წახალისებაში, ვენეციელებთან შავ ზღვაში წარმოქმნილი კონფლიქტების მოგვარებაში. S. Kovacs. „*Taydula. A Golden Horde Queen and Patron of Christian Merchants*“. Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 194-212; T. May. „*Commercial Queens: Mongolian Khatuns and the Silk Road*“. JRAS. Series 3. 2015, pp. 1-18; T. A. Allsen. „*Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200-1260*“, pp. 117-120.

მთელ კონტინენტზე თავისუფალ მიმოქცევაში იყო, რაც აქამდე რთულად განსახორციელებელი იყო. აღნიშნული მონღოლურ-ჩინური სინერგია დასრულდა მაშინ, როდესაც იუანის დინასტიის შემდეგ მოსულმა მინგის დინასტიამ გარე სამყაროსთან ვაჭრობა შეკვეცა¹¹.

მონღოლების დადებითი როლი ვაჭრობის განვითარებაზე მხოლოდ ჩინეთით არ შემოიფარგლებოდა. ევროპელი და არაბი ვაჭრები ასევე იყვნენ დამოკიდებულები იმაზე, თუ რამდენად ეფექტიანად ახერხებდნენ მონღოლები დიდ გეოგრაფიულ დისტანციებზე არსებული გზების განვითარებას და მათზე უსაფრთხოების უზრუნველყოფას¹².

ისტორიკოსები დავობენ იმაზე, თუ რამდენად ასახავდა სიმართლეს იდეა *Pax Mongolica* – მონღოლური მშვიდობა. ამ იდეის მომხრეები აღნიშნავენ, რომ მონღოლებმა ხელი შეუწყვეს ევრაზიაში სავაჭრო ურთიერთობების მეტწილად უნიფიცირებას და რაც მთავარია, უსაფრთხოების უზრუნველყოფას, ყოველ შემთხვევაში, უფრო მეტად, ვიდრე ეს აქამდე იყო. *Pax Mongolica*-ს მოწინააღმდეგეები კი საპირისპიროს ამტკიცებენ, რომ სავაჭრო გზები არც თუ ისე უსაფრთხო იყო, სავაჭრო გზების ჩაკეტვა საკმაოდ ხშირი, ხოლო გადასახადები კი არაპროპორციულად მაღალი¹³. მაგალითად, ხშირად ვაჭრებს თავისი გატანილი პროდუქციის 50%-მდე ღირებულების გადახდა უწევდათ აზიის შორეულ წერტილებამდე მისაღწევად. დასავლეთ აზიაში მონღოლი მმართველების მიერ დაწესებული გადასახადები ბევრად დაბალი იყო – 3% ყველა სა-

11 M. Weatherford. *Genghis Khan and the Making of the Modern World*. New York. 2004, pp. 241-265.

12 P. Jackson. *The Mongols and the West (1221-1410)*. London/ New York. 2014, pp. 290-291.

13 P. Jackson. *The Mongols and the Islamic World. From the Conquest to Conversion*. Yale. 2017, pp. 210-211.

ხის კომერციულ გარიგებაზე (თუმცა იყო 5%-ის გადახდის შემთხვევებიც), გარდა იმ შემთხვევებისა, როდესაც საქმე ეხებოდა ისეთ ნაწარმს, როგორიც იყო ძვირფასი ქვები, ოქრო და ვერცხლი¹⁴.

ორივე მოსაზრებას არსებობის უფლება აქვს, რადგან მონღოლების ბატონობა ყველაზე ერთნაირად არ აისახა. ზოგი ქვეყანა მეტად დაზარალდა, ვიდრე სხვა. ხოლო ზოგი კი პერიფერიული მხარისგან ცენტრალურ სავაჭრო მარშრუტად გადაიქცა. ასე თუ ისე, ერთი რამ ნამდვილად არ ინვეცს დავას, მონღოლების ლაშქრობებს ევრაზიაში სავაჭრო გზების უკიდურესი ტრანსფორმაცია მოყვა. განადგურდა ან დაიჩრდილა ძველი და აშენდა ახალი მარშრუტები. განადგურდა ისტორიულად ცნობილი სავაჭრო ცენტრები და მათ ადგილას დაწინაურდა ოდესღაც მეორეხარისხოვანი გზები და ნაკლებად ცნობილი დასახლებები.

თავდაპირველად, მაშინ, როდესაც მონღოლებს ჯერ კიდევ კონტროლი არ ჰქონდათ დამყარებული მახლობელ აღმოსავლეთზე, მუსლიმური მიწების გავლისგან თავის ასარიდებლად, ჩინგიზ ყაენის შთამომავლებმა, ევროპამდე მისასვლელად, ევრაზიის სტეპებისა და შავი ზღვის მიმართულება აამუშავეს. ერთ-ერთი გზა იყო აზოვის ზღვის სანაპიროდან, ქალაქ ტანადან ასტრახანამდე, შემდეგ სარაიმდე და ურგენჩამდე, საიდანაც გზები ჩინეთის ქალაქებამდე აღწევდა¹⁵. მონღოლების ბატონობის ჟამს ეს მარშრუტები საკმაოდ დაცული უნდა ყოფილიყო¹⁶. მაგალითად, ფლორენციელი ვაჭარი ფრანჩესკო ბალდუჩი

14 P. Jackson. *The Mongols and the West (1221-1410)*, pp. 309-313.

15 J. M. Smith Jr. *"The Mongols and the Silk Road"*. The Silk Road Foundation Newsletter. Vol. 1(1). Berkley. 2003, pp. 9-15.

16 M. Favereau. *The Horde. How the Mongols Changed the World*. Harvard. 2021, pp. 206-210.

პეგოლოტი (XIV საუკუნის პირველ ნახევარი) აღნიშნავს, რომ გზები შავ და კასპიის ზღვებს შორის დაცული იყო დღისა და ღამის განმავლობაში¹⁷.

სტეპებში ეს პროცესი 1250-1260-იან წლებში ერაყ-სირიის გავლით სავაჭრო დერეფნების დაქვეითების პარალელურად მიმდინარეობდა, რაც გამონეწეული იყო მახლობელ აღმოსავლეთში მონღოლების ლაშქრობით და მამლუქებთან ომებით. ეს არ ნიშნავს იმას, რომ ვაჭრობა ამ მიმართულებით სრულად შეჩერდა, მაგრამ უდავოა, რომ მონღოლებსა და მამლუქებს შორის სირიისთვის ხანგრძლივმა ომიანობამ მახლობელი აღმოსავლეთის სავაჭრო რუკის ტრანსფორმირება გამოიწვია. მსხვილმა მარშრუტებმა უფრო სამხრეთით, თავრიზი-ტრაპიზონის მიმართულებით და ინდოეთის ოკეანეზე გადაინაცვლა.

სირია-ერაყის მიმართულების შემდგომ დაქვეითებას საკუთრივ მამლუქებმაც შეუწყვეს ხელი, როდესაც XIII საუკუნის ბოლო მეოთხედში ეგვიპტემ აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვისპირეთში ევროპელების მიერ კონტროლირებადი ქალაქები აიღო¹⁸. ამას ემატებოდა სომხეთის კილიკიის ტერიტორიის დაკავებაც¹⁹, რითაც მამლუქებმა ხელი შეუწყვეს ეგვიპტის დანინაურებას, მისი, როგორც საკვანძო პუნქტისა წითელი ზღვით ინდოეთ-ჩინეთამდე და აფრიკის აღმოსავლეთ სანაპიროებამდე მისასვლელად.

ამრიგად, მონღოლთა ექსპანსიის ეპოქაში რამდე-

17 Francesco Balducci Pegolotti. *La Pratica Della Mercatura*. Edited by A. Evans. Cambridge (Massachusetts). 1936, p. 22.

18 D. Jacoby. "Acre-Alexandria: A Major Commercial Axis of the Thirteenth Century". D. Jacoby. *Medieval Trade in the Eastern Mediterranean and Beyond*. Routledge. 2018, pp. 151-167.

19 მამლუქებსა და მონღოლებს შორის სომხეთის კილიკიის სტრატეგიულ მნიშვნელობაზე იხილეთ R. Amitai. "Dangerous Liaisons: Armenian-Mongol-Mamluk Relations (1260-1292)". *La Méditerranée des Arméniens XIle-XVe siècle*. 2014, pp. 191-206.

ნიმე საკვანძო სავაჭრო ცენტრის ჩამოყალიბებას დაედო საფუძველი. პირველი იყო ქალაქი ტანა²⁰, საიდანაც ევრაზიის სტეპებით პირდაპირი კონტაქტი მყარდებოდა ცენტრალურ აზიასთან და ჩინეთთან. მეორე წერტილს წარმოადგენდა ტრაპიზონი, რომელიც თავრიზს უკავშირდებოდა. მნიშვნელოვან სავაჭრო გზას წარმოადგენდა ინდოეთის ოკეანეზე დაწითელ ზღვაზე გამავალი მარშრუტიც. ამ ძირითად მიმართულებებს, XIII საუკუნის მეორე ნახევარში, ხანმოკლე პერიოდით, კიდევ ერთი მიმართულება დაემატა, რომლის საკვანძო წერტილი აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვის სანაპიროზე მდებარე ქალაქი ლაიასი იყო²¹. ლაიასიდან და ტრაპიზონიდან გზები ქალაქ სივასში

20 პეგოლოტი აღნიშნავს, რომ ტანაში პროდუქცია ინდოეთიდან და აზიის სხვა ნაწილებიდან აღწევდა. მაგალითად, პილპილი, კოჭა, ზაფრანა, სელის ტილო, ძვირფასი ქვები და ბევრი სხვა რამ. ტანაში ასევე აქტიურად იყიდებოდა ცვილი, ლითონი, კალა, სპილენძი, ბამბა, ენდრო, ზეთი და თაფლი (P. Jackson. *The Mongols and the West (1221-1410)*, pp. 298-300). ტანას სიმდიდრეზე და საერთაშორისო სავაჭრო კონტაქტებზე საუბრობს იოანე ჰალიფონტიელიც (Иоанн де Галонифонтибус. *Сведения о народах Кавказа (1404 г.) (из сочинения «Книга познания мира»*). Баку. 1980, с. 8).

21 კილიკიის სომხეთის მთავარი პორტი აიასი (ლაიაცო) 1250-იანი წლებიდან აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვაში ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზის საწყის ეტაპს წარმოადგენდა. ეს მარშრუტი თავრიზამდე აღწევდა და მისი ჩამოყალიბება ირანში ილხანების ძალაუფლების დამყარებასა და ახალი სავაჭრო გზების ჩამოყალიბებასთან არის დაკავშირებული. 1291 წელს აკრის დაცემის შემდეგ აიასი აზიასთან სახმელეთო გზით დასაკავშირებლად ერთადერთ სავაჭრო ნავსადგურად გადაიქცა. აიასის მეტად დანიშნულება 1347 წლამდე მიმდინარეობს, როდესაც სამხრეთიდან მოსული მამლუქები ქალაქს ხელში ჩაიგდებენ (D. Jacoby. *“Oriental Silks go West: A declining trade in the later middle ages”*. Islamic artefacts in the Mediterranean world. Trade, gift exchange and artistic transfer. 2011, pp. 71-88).

ერთიანდებოდა, საიდანაც თავრიზისკენ მიემართებოდა²². სავაჭრო გზა აღმოსავლეთიდან ცენტრალური აზიის მდიდარი ქალაქებისკენ, სამარყანდი და ბუხარა, მიემართებოდა²³.

მამლუქები, ოქროს ურდო და ილხანები

XIII საუკუნის მეორე ნახევრიდან XIV-ის დასაწყისამდე მესოპოტამია-სირია-პალესტინაზე გამავალ გზებზე დიდ სავაჭრო აქტივობას ხელს უშლიდა მამლუქებსა და ილხანებს შორის ბრძოლის შედეგად ამ ტერიტორიების ფაქტობრივ სამხედრო-სასაზღვრო ტერიტორიებად გადაქცევა. სამხედრო და საჯაშუშო საქმიანობისთვის აგებული ციხე-სიმაგრეები ზღუდავდა თავისუფალ მოძრაობას ამ ხმელთაშუა ზღვასა და სპარსეთის ყურეს შორის დამაკავშირებელ მაგისტრალზე.

შედეგად, მამლუქი სულთანი ბაიბარსის (1260-1277 წწ.) ეპოქაში ვაჭრობა ილხანებთან სირიის გავლით უფრო შეზღუდულ ხასიათს ატარებდა, ვიდრე ეს მანამდე იყო. მოგზაურობა მილიტარიზებულ სირია-მესოპოტამიის საზღვარზე არ შეიძლება არ ყოფილიყო სახიფათო ტრანსევრაზიული ვაჭრობით დაკავებული პირებისთვის. დიდი ალბათობით, უფრო ლოკალური დონის ვაჭრობა მიმდინარეობდა. საზღვარზე არსებულ მნიშვნელოვან შეზღუდვებზე მეტყველებს ილხანი აჰმად თოგუდანის (1282-1284

22 თავრიზიდან ტრაპიზონამდე კიდევ ერთი გზა ქალაქ არქეშზე გადიოდა. ამაზე გვაუწყებს მარკო პოლო, როდესაც არქეშს სომხეთში ყველაზე დიდ ქალაქად მოიხსენიებს (Марко Поло. *Книга о разнообразии мира*. Перевод И. Минаева. Москва. 1956, XXII).

23 P. Jackson. *The Mongols and the West (1221-1410)*, pp. 296-297.

ნწ.) წერილი მამლუქთა სულთანი კალაუნისადმი (1279-1290 წწ.), სადაც მას ცალმხრივად ვაჭრებისთვის საზღვარზე თავისუფალი მიმოსვლის უზრუნველყოფა უბრძანებია²⁴.

მართალია, ილხანი ყაზან ყაენის (1295-1304 წწ.) ისლამზე მოქცევამ მამლუქებსა და ილხანებს შორის საბრძოლო მოქმედებები მცირე ხნით შეაჩერა, მაგრამ ეს ორი ძალა საპირისპირო სავაჭრო გზებზე კონტროლის დამყარებას არ წყვეტდა. ორივესთვის სირიის დაკავება გადამწყვეტ სტრატეგიულ მნიშვნელობას ატარებდა. ილხანებმა 1260-1320-იან წლებში რამდენიმე მცდელობა განახორციელეს ამ მიზნის მისაღწევად. 1259 წელს ჰულაგუმ ქალაქები ჰომსი, ჰამა და ალეპო აიღო²⁵. როგორც ჩანს, მან ასევე აიღო ქალაქი ხლათი. 1260 წელს მას დამასკოც დაემორჩილა. მონღოლებმა შეტევები დანარჩენი სირიისა და პალესტინის ტერიტორიებზეც გაავრცელეს, თუმცა ხანგრძლივი დროით იქ ფეხის მოკიდება ვერ მოახერხეს²⁶. 1260 წელს აინ-ჯალუტის გადამწყვეტ ბრძოლაში მონღოლები დამარცხდნენ, რითაც მომდევნო ათწლეულების მანძილზე მახლობელ აღმოსავლეთში შემდეგი ძალთა ბალანსი ჩამოყალიბდა: მამლუქებს სირია და პალესტინა შერჩათ, ხოლო მონღოლებს კი მესოპოტამია და მცირე აზიის ნაწილი²⁷. ამით მოხდა თავრიზი-ტრაპიზონის

24 R. Amitai-Preiss. *Mongols and Mamluks. The Mamluk-Ilkhanid War, 1260-1281*. Cambridge. 2004, pp. 208.

25 R. Amitai. "Im Westen nichts Neues? Re-examining Hulegu's Offensive into the Jazira and Northern Syria in Light of Recent Research". *Historicizing the "Beyond". The Mongolian Invasion as a New Dimension of Violence?* Edited by F. Krämer, K. Schmidt and J. Singer. Heidelberg. 2011, pp. 83-96.

26 D. Morgan. *The Mongols*. Blackwell Publishing. 2007, pp. 130-139.

27 R. Amitai-Preiss. *Mongols and Mamluks*, pp. 1-30.

დერეფნის დაწინაურება²⁸.

მონღოლების მიერ სირიის დაპყრობის მრავალი ცდა მიუთითებს იმაზე, რომ ეს ტერიტორია მათთვის არა მხოლოდ ბუფერულ ზონას წარმოადგენდა, არამედ საკვანძო წერტილს მამლუქებზე შეტევების მისატანად და მათი თავდასხმებისგან თავის დასაცავად. ამას ისიც უნდა დაემატოს, რომ მონღოლების ექსპანსიონიზმს წმინდა ეკონომიკური მიზეზებიც ედო საფუძვლად. ისევე, როგორც VI-VII საუკუნეებში სასანიანები, მონღოლების მიერ სირიის დაპყრობის მცდელობები დაკავშირებული უნდა ყოფილიყო ხმელთაშუა ზღვაზე პირდაპირი გასასვლელის მოპოვების სურვილთან. ამით მონღოლები ერთმანეთს სპარსეთის ყურესა და ხმელთაშუა ზღვას დაუკავშირებდნენ, რითაც დაასუსტებდნენ ეგვიპტეს, როგორც სატრანზიტო ქვეყანას. რეალურად, XIII საუკუნის მეორე ნახევარში ჩვენ ვხედავთ ამ ორ საკვანძო სავაჭრო გზას შორის პაექრობას.

როგორც ზემოთ ითქვა, ეს სამხედრო-პოლიტიკური მდგომარეობა დიდ გავლენას ახდენდა სავაჭრო გზებზე: ხმელთაშუა ზღვასა და მესოპოტამიას/სპარსეთის ყურეს/ირანს/ცენტრალურ აზიას შორის კავშირები მოირყა. ეს პირდაპირ გავლენას ახდენდა საქართველოს გარშემო არსებულ სავაჭრო გზებზეც. გარდა ამისა, მახლობელ აღმოსავლეთში სამხედრო და ეკონომიკური უპირატესობის მისაღებად მამლუქებს და მონღოლებს შორის ბრძოლამ, საქართველოზე იმით მოახდინა გავლენა, რომ ამ ორთა-ბრძოლაში კიდევ ერთი მონღოლური სახელმწიფო, ოქროს ურდო ჩაება.

28 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, pp. 114-115.

მამლუქებმა ილხანების შესაჩერებლად პირდაპირი კავშირი დაამყარეს ოქროს უდროსთან²⁹. ამ უკანასკნელს წინააღმდეგობები ჰქონდა ილხანებთან სამხრეთ კავკასიაზე და მთებში გადასასვლელზე გაბატონების სურვილის გამო. ხშირი იყო პირდაპირი სამხედრო ბრძოლები უშუალოდ სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიაზე. მაგალითად, 1261-1262 წლებში, ოქროს ურდოს მმართველმა, ბერკე ხანმა (1255-1266 წწ.), ჯარები დარუბანდის გავლით შირვანში შეიყვანა. მხოლოდ ჰულაგუს კონტრშეტევის შედეგად მოხერხდა მტრის მოგერიება³⁰, თუმცა შეტევაზე გადასული ილხანები მაინც დამარცხდნენ.

როგორც ჩანს, ორ მონღოლურ სახელმწიფოს შორის აქტიური სავაჭრო ურთიერთობები იყო. სპარსელი მწერალი შიჰაბ-ად-დინ აბდალაჰ იბნ ფაზლალაჰი აღნიშნავს, რომ 1262 წელს მარცხის საპასუხოდ, ჰულაგუმ თავრიზში მყოფი ბერკეს ორტალების სიკვდილით დასჯა ბრძანა, ხოლო მათი ქონება კი მიისაკუთრა. საპასუხოდ ბერკემ იდენტურ ზომებს მიმართა ოქროს ურდოში. ორ სახელმწიფოს შორის ვაჭრობა შეიზღუდა³¹, რომლის აღდგენაც მხოლოდ XIV საუკუნის დასაწყისში მოხდა³². და-

29 ბაიბარსის და ბერკე ხანის კორესპონდენცია კონსტანტინოპოლის გავლით მიმდინარეობდა (М. Фаверо-Думенжу. «Первое письмо хана Берке султану Бейбарсу по мамлюкским источникам (661/1263 г.)». Золотоордынская цивилизация. 4. 2011, с. 105-106). როგორც ჩანს, ხანდახან საქართველოს ტერიტორია ოქროს ურდოსა და მამლუქებს შორის დიპლომატიური ტრანზიტის როლს ასრულებდა, რადგან 1265 წელს ბაიბარსის ელჩები, რომლებიც საქართველოდან ბრუნდებოდნენ ტრიპოლისთან, ზღვაში, ბოჰემონდ VI-ის მიერ იყვნენ დაკავებული და შემდეგ ჰულაგუსთან გაგზავნილები (R. Amitai-Preiss. *Mongols and Mamluks*, pp. 50).

30 R. Amitai-Preiss. *Mongols and Mamluks*, pp. 78-80.

31 В. Г. Тизенгаузен. *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*. том II. Москва-Ленинград. 1941, с. 81-82.

32 Л. В. Воротынец. «Татарский» торговый путь («via

რუბანდით ვაჭრების აქტიურ მიმოსვლაზე მეტყველებს რუბრუკის მოგზაურობის მარშრუტიც, მან სტეპებიდან სამხრეთ კავკასიაში მოსახვედრად ეს გზა გამოიყენა³³. კილიკიის სომეხთა სამეფოს მმართველი ჰეთუმ I ევრაზიის სტეპებამდე მისასვლელად, რუბრუკის მსგავსად, საქართველოს სამხრეთით და აღმოსავლეთით მდებარე მიწებზე გაიარა³⁴. დარუბანდი თავის ტრანზიტულ პოზიციას არ კარგავდა.

ბრძოლების შემდეგი რაუნდი სამხრეთ კავკასიის ტერიტორიაზე 1264-1265 წლებში გაიმართა, როდესაც აბალა (1265-1282 წწ.) და ბერკე ცდილობდნენ გადამწყვეტი უპირატესობის მოპოვებას. ზუსტად 1260-იანი წლების დასაწყისში ხდება ეგვიპტესა და ოქროს ურდოს შორის პირდაპირი სავაჭრო-ეკონომიკური და პოლიტიკური კავშირის დამყარება.

ორ ძალას შორის კავშირი ილხანთა ყურადღების გადატანას ისახავდა მიზნად. მაგალითად, როდესაც 1260 წელს აინ-ჯალუტთან გამართულ ბრძოლაში მამლუქებმა ბრწყინვალედ დაამარცხეს მონღოლები და ჰულაგუმ მოინდომა ახალი სამხედრო კამპანიის წამოწყება, ბერკემ დარუბანდის გზით ილხანებს შეუტია. შედეგად, ილხანებს სირიის კამპანიის გადადება მოუწიათ³⁵.

მამლუქებსა და ოქროს ურდოს შორის სამოკავშირეო ურთიერთობებს მხოლოდ ილხანების სამხედრო შეკავება არ წარმოადგენდა. ორივე ძალას მჭიდრო სავაჭ-

tatarica») в системе международной торговли XIII-XV вв.». Золотоордынское обозрение. 7(1). 2019, с. 82.

33 *The Journey of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55. As Narrated by Himself. With Two Accounts of the Earlier Journey of John of Pian de Carpaine.* Hakluyt Society. 2010, pp. 117, 263.

34 *Киракос Гандзакец. История Армении, с. 223.*

35 *M. Prawdin. The Mongol Empire. Its Rise and Legacy.* London. 2006, pp. 366-368.

რო-ეკონომიკური ინტერესი ამოძრავებდა. მამლუქები აშკარად უფრო დაინტერესებულები იყვნენ ევრაზიის სტეპებთან ვაჭრობით, რადგან შავი ზღვის რეგიონი მონების მოპოვების უმთავრეს წყაროს, შესაბამისად, მამლუქებისთვის ძლიერი ჯარის შექმნის საშუალებას წარმოადგენდა. ამ მიზნით, 1262-1263 წლებში ბერკე ხანმა ბაიბარსთან ოფიციალურ შეთანხმებას მიაღწია. ილხანების გამო ვაჭრობა ორ ქვეყანას შორის შეუძლებელია დარუბანდით ან ტრაპიზონით განხორციელებულიყო. ამიტომაც, ერთადერთ ვარიანტად კონსტანტინოპოლი რჩებოდა, სადაც ბიზანტიის იმპერატორმა, მიხეილ VIII-მ (1261-1282 წწ.), ხედავდა რა იმ გეოგრაფიული უპირატესობას, რაც მის ქვეყანას გააჩნდა, აღნიშნული ხელშეკრულების შედგენაში აქტიური მონაწილეობა მიიღო. შეთანხმების მიხედვით, ვაჭრობა შავი ზღვიდან ეგვიპტემდე ბიზანტიის დედაქალაქის გავლით უნდა წარმართულიყო³⁶.

მამლუქებისთვის აღნიშნული ვაჭრობის მნიშვნელობა კარგად იყო ცნობილი ოქროს ურდოს მმართველებისთვის. მაგალითად, როდესაც თოხთა ხანმა, 1307-1308 წლებში სრულად გადაწვა საპორტო ქალაქი კაფა, რეალური მიზეზი იყო მამლუქების წინააღმდეგ გადადგმული ნაბიჯი, რადგან ეგვიპტის სულთანმა, ალ-ნასირ მუჰამადმა, ილხანების წინააღმდეგ საერთო ლაშქრობაში მონაწილეობაზე უარი განაცხადა³⁷. მამლუქებისთვის ვაჭრობის მნიშვნელობა იმითაც დასტურდება, რომ ამ დიპლომატიური კრიზისის დროს ილხანმა მმართველმა ოლჯაი-

36 M. Favereau. "The Golden Horde and The Mamluks". *Golden Horde Review*. 5(1). 2017, p. 100; R. Amitai. "Between the Slave Trade and Diplomacy: Some Aspects of Early Mamluk Policy in the Eastern Mediterranean and the Black Sea". *Slavery and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean (c. 1000–1500 ce)*. Edited by R. Amitai and C. Cluse. Brepols Publishers. 2017, pp. 402-405.

37 T. May. *The Mongol Empire*. Edinburgh. 2018, pp. 292-293.

თუმ მამლუქებს თავრიზის გავლით ტყვეების შესყიდვის უფლება მისცა³⁸.

მეორე ასეთი დიპლომატიური კრიზისი ოქროს ურდოსა და მამლუქებს შორის 1322-1323 წლებში მოხდა, როდესაც სულთანმა ალ-ნასირ მუჰამადმა ზავი დადო ილხან აბუ საიდთან, რითაც გაანაწყენა თავისი მოკავშირე, ოქროს ურდოს მმართველი უზბეკ-ხანი. ამ უკანასკნელმა გაძარცვა სოლდაია, რითაც შავ ზღვაში მამლუქთა ვაჭრობა შეარყია³⁹.

მამლუქებსა და ოქროს ურდოს შორის მჭიდრო პოლიტიკური კავშირები ხელს უწყობდა ახალ სავაჭრო მიმართულებების განვითარებას. პირველ რიგში, უნდა ითქვას ისიც, რომ ორ ძალას შორის კავშირების გაბმა ვაჭრების მეშვეობით ხორციელდებოდა. მაგალითად, ბაიბარსის პირველი წერილი ბერკესთან 1262 წელს ალანმა ვაჭარმა ჩაიტანა⁴⁰. ბერკესა და მამლუქებს შორის დაახლოება იმით აღინიშნა, რომ ოქროს ურდომ ნება დართო, ახალგაზრდა მამლუქებით მოემარაგებინა ეგვიპტე. აღნიშნული ვაჭრობა ძირითადად კონსტანტინოპოლის გზით მიმდინარეობდა, რადგან ალტერნატიული გზები მცირე აზიის, კერძოდ კი, სივასის გავლით ილხანების ხელში იყო მოქცეული⁴¹. გასაკვირი არ არის, რომ მამლუქების განსაკუთრებული გაძლიერება ზუსტად ოქროს ურდოსთან მჭიდრო დიპლომატიური და სავაჭრო ურთიერთობების განვითარების პერიოდს დაემთხვა⁴².

38 M. Favereau. *"The Golden Horde and The Mamluks"*, p. 102.

39 H. Barker. *That Most Precious Merchandize. The Mediterranean Trade in Black Sea Slaves, 1260-1500*. University of Pennsylvania Press. 2019, pp. 135-145.

40 R. Amitai-Preiss. *Mongols and Mamluks*, pp. 81-82.

41 M. Favereau. *"The Golden Horde and The Mamluks"*, pp. 97-98.

42 R. Amitai-Preiss. *Mongols and Mamluks*, pp. 84-86.

მამლუქებსა და ოქროს ურდოს შორის კავშირებისთვის ბიზანტია უმნიშვნელოვანეს სატრანზიტო როლს ასრულებდა. 1261 წელს ლათინთაგან დედაქალაქის გათავისუფლებამ და იმპერიის აღდგენამ კონსტანტინოპოლი სტეპებსა და ხმელთაშუა ზღვას შორის ერთადერთ დამაკავშირებელ პუნქტად აქცია. როგორც ვახსენეთ, ბაიბარსმა და ბერკე ხანმა, 1261-1262 წლებში, ფაქტობრივად, სამმხრივი ხელშეკრულება დადეს ბიზანტიის იმპერატორ მიხეილთან. ამის საპირისპიროდ, ილხანებიც აქტიურად იყვნენ ჩაბმულნი დიპლომატიურ თამაშში. კონსტანტინოპოლთან ფარული მოლაპარაკებები მიმდინარეობდა, რაც ფარული მეგობრობის ხელშეკრულების დადებით დაგვირგვინდა კიდევაც⁴³.

უეჭველია, ილხანები იმედოვნებდნენ, რომ კონსტანტინოპოლთან მჭიდრო ურთიერთობებით მოახერხებდნენ ეგვიპტესა და ოქროს ურდოს შორის სამხედრო-ეკონომიკური ალიანსის მორყევას. ილხანები ასევე ეძიებდნენ კავშირს ევროპაში⁴⁴, პირველ რიგში, მამლუქების წინააღმდეგ შესაძლო საერთო სამხედრო მოქმედებისთვის.

ამ საპირისპირო სამხედრო და პოლიტიკურ-ეკონომიკურმა კავშირებმა და ხანგრძლივმა ომებმა შუა საუკუნო დერეფნის (მცირე აზიაზე, სირია-ერაყზე გამავალი მარშრუტების) დაქვეითებას შეუწყო ხელი. ის, რაც ჰულაგუს ირანში შესვლით, შემდეგ კი 1258 წელს ბაღდადის აღებით დაიწყო, 1291 წელს მამლუქების მიერ აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვისპირეთიდან უკანასკნელი ჯვაროსნების გაძევებით დასრულდა. ამით იწყება შუა დერეფნის მკვეთრი

43 R. Amitai-Preiss. *Mongols and Mamluks*, pp. 92.

44 R. Amitai-Preiss. *"Mamluk Perceptions of the Mongol-Frankish Rapprochement"*. *Mediterranean Historical Review*. Vol. 7(1). 1992, pp. 50-65; P. Frankopan. *The Silk Roads. A new History of the World*. New York. 2017, pp. 165-166.

დაქვეითება. ბაღდადთან ერთად დაქვეითდა სხვა ისეთი ცენტრები, როგორებიც იყო საპორტო ქალაქი ბასრა. თუმცა უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ დაქვეითების გარკვეული ნიშნები მანამდეც ჩანდა. ასე, მაგალითად, მონღოლთა ლაშქრობამდე მოხდა ბაღდადის დატბორვა, გამძაფრდა ბრძოლა შიიტებსა და სუნიტებს შორის⁴⁵. ბაღდადის მნიშვნელობის დაკარგვა ასევე განპირობებული იყო იმით, რომ მონღოლებმა დედაქალაქი ჩრდილოეთით მდებარე თავრიზში გადაიტანეს. ევროპელი ვაჭრებისთვის აღმოსავლეთით მიმავალმა გზამ ჩრდილოეთით გადაინაცვლა.

ეს არ ნიშნავდა იმას, რომ ბაღდადში ვაჭრობა შეწყდა – ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზების გადატანის შემდეგ, ქალაქში ალბათ უფრო რეგიონული ხასიათის ვაჭრობა იყო გავრცელებული⁴⁶. თუმცა უნდა აღინიშნოს, რომ განცდილი გეოპოლიტიკური კატაკლიზმების მიუხედავად, ბაღდადი ძველი სიდიადის გამო, ჯერ კიდევ ინარჩუნებდა მნიშვნელოვანი ქალაქის სტატუსს. ყოველ შემთხვევაში, ამაზე უნდა მიუთითებდეს იბნ ბატუტას მიერ გადმოცემული შთაბეჭდილება ბაღდადზე, როდესაც მოგზაური აღნიშნავს, რომ მრავალი უბედურების მიუხედავად, ქალაქი ერთ-ერთი ყველაზე დიდი იყო⁴⁷. ბაღდადში მსხვილ სავაჭრო საქმიანობაზე მოწმობს, XIII საუკუნის ბოლო მეოთხედში, ჯამალ ალ-დინ ალ-თიბის და მისი ოჯახის ფართო კომერციული საქმიანობაც⁴⁸.

45 G. E. Lane. *Early Mongol Rule in Thirteenth-Century Iran: A Persian Renaissance*. London-New York. 2003, p. 31.

46 J. L. Aby-Luchod. *Before European Hegemony: The World System AD. 1250-1350*. Oxford. 1989, pp. 193-195

47 *The Travels of Ibn Battuta in the Near East, Asia & Africa 1325-1354*. Translated and Edited by Rev. Samuel Lee. New York. 2004, Chapter VIII.

48 M. Gill. "Jamal al-Din al-Tibi. The Iraqi Trader who Traversed Asia". *Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants,*

მონღოლების მიერ აბასიანთა სახალიფოს განადგურებას სავაჭრო გზების ერთი სახმელეთო მიმართულებიდან მეორეზე გადატანა მოყვა. სავაჭრო გზების განვითარების ისტორიას თუ გადავხედავთ, ეს მოსალოდნელი ცვლილება იყო. კონფლიქტები, ბლოკადები თუ გეოგრაფიული კატაკლიზმები, ყოველთვის არსებულ სავაჭრო გზების ცვლილებას იწვევდა. შუა დერეფნის რადიკალურ დაცემაზე საუბარი შეიძლება გვეკონდეს მხოლოდ დიდი გეოგრაფიული აღმოჩენების შემდგომ პერიოდში, როდესაც, დაახლოებით, XVII საუკუნიდან მოყოლებული, საზღვაო ვაჭრობამ მკვეთრი უპირატესობა მოიპოვა ევრაზიის სახმელეთო სავაჭრო მარშრუტებზე.

ჰულაგუს მიერ ბაღდადის და მთელი მესოპოტამიის დაკავების შემდეგ, მონღოლების ხელში გადავიდა სპარსეთის ყურიდან ხმელთაშუა ზღვამდე მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზის ერთი ნაწილი. მთლიანი გზის ხელში ჩასაგდებად, საჭირო იყო სირიის დაკავებაც, რაც შემდეგში შეიძლება ეგვიპტის უსაფრთხოებას პირდაპირ სამხედრო საფრთხეს შეუქმნიდა. მონღოლების მიერ ამ ნახევრადკონტროლირებად სავაჭრო გზას შემდგომში უწინდელი ეკონომიკური მნიშვნელობა დაუკარგავს. ამის შემდეგ ცენტრალურ ადგილს იკავებს, ნითელი ზღვით ალექსანდრიის გავლით, ხმელთაშუა ზღვამდე არსებული სავაჭრო გზა⁴⁹.

მონღოლები ხედავდნენ, რომ ფინანსურად და უსაფრთხოების კუთხით ბევრად უფრო მომგებიანი იყო, თუკი ერთი ძალა აკონტროლებდა ამა თუ იმ სავაჭრო გზის დასაწყისს და ბოლო წერტილს. მამლუქებმა მონ-

Intellectuals. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 175-193.

49 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, pp. 58, 121-122.

ლოლებს ზუსტად ამის გაკეთების საშუალება არ მისცეს, მათ შუა სავაჭრო გზის უკიდურესი დასავლური წერტილი ჩაიგდეს ხელთ, რითაც, ფაქტობრივად, დაბლოკეს ამ დერეფნის გამოყენება. ამით მამლუქებმა აზია-ხმელთა-შუა ზღვის ვაჭრობის დიდი ნაწილი წითელ ზღვაზე გამავალ მარშრუტზე გადაიტანეს, რაც ეგვიპტის გაძლიერებას უწყობდა ხელს. ფაქტობრივად, მამლუქებმა თავის სასარგებლოდ გადანაცვლეს ის ისტორიული პაექრობა, რომელიც წითელ ზღვაზე და სპარსეთის ყურეზე გამავალ სავაჭრო გზებს შორის საუკუნეების განმავლობაში მიმდინარეობდა. ორივე გზას წარმატებული ოპერირება ერთი ძალის ქვეშ შეეძლო, როგორც ეს არაბების დროს იყო. სხვა შემთხვევაში, ერთი მარშრუტის მაკონტროლებელი ძალა აუცილებლად მეორის დასუსტებას ცდილობდა. ასე იყო ბიზანტიელებსა და სასანიანებს შორის პაექრობის დროს, ასე იყო XIII-XIV საუკუნეებში. ამრიგად, მამლუქების პოლიტიკამ ეგვიპტე და წითელი ზღვა არა მარტო ინდოეთს დაუკავშირა, არამედ ინდოეთიდან კიდევ უფრო შორს – აზიის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილს და ჩინეთს⁵⁰.

ამან ევროპელ ვაჭრებს დაუტოვა ორი ძირითადი სავაჭრო გზა, რომლითაც მათ შეეძლოთ აზიის შიდა რეგიონებთან ან ინდოეთთან ევაჭრათ. პირველი წითელ ზღვაზე გადიოდა, ხოლო მეორე კი შავი ზღვიდან რამდენიმე მიმართულებით. იტალიელებმა, რომლებმაც შავ ზღვაში დააფუძნეს სავაჭრო ცენტრები და საიდანაც ადამიანებით ვაჭრობა მიმდინარეობდა, ეს ბაზარი დააკავშირეს მამლუქების ეგვიპტესთან, რომელიც ფართოდ დაინტერესებული იყო ახალი ადამიანური რესურსების მობილიზებაში ილხანებთან საომრად⁵¹.

50 J. L. Aby-Luchod. *Before European Hegemony*, pp. 146-149.

51 J. L. Aby-Luchod. *Before European Hegemony*, pp. 149-169.

მონღოლები, საქართველო და სავაჭრო გზები

ზოგადად, უნდა ითქვას, რომ XIII-XIV საუკუნეების მიჯნა მსოფლიო ისტორიაში განსაკუთრებული პერიოდი იყო, როდესაც ევრაზიის კონტინენტის უკიდურესი წერტილები სავაჭრო გზებით იყო დაკავშირებული. ამას ხელს უწყობდა ტექნოლოგიური წინსვლა ზღვაოსნობაში, ისევე, როგორც უსაფრთხოების უზრუნველყოფა კონტინენტის მთავარ სახმელეთო სავაჭრო გზებზე. ამ ორი მთავარი კომპონენტის უკან მონღოლები იდგნენ⁵².

მიუხედავად იმისა, რომ ერთიანი მონღოლური სახელმწიფო საკმაოდ მალე ოთხ მსხვილ ერთეულად დაიშალა, ამას ტრანსკონტინენტური ვაჭრობისთვის ხელი არ შეუშლია – ხმელთაშუა ზღვა მეტ-ნაკლებად იყო დაკავშირებული იყო ინდოეთთან და ჩინეთთან. გზების ცვალებადობას დასავლეთ და აღმოსავლეთ აზიას შორის კავშირისთვის ხელი არ შეუშლია. ფუნდამენტური ცვლილებები მოხდა მას შემდეგ, რაც მოგვიანებით, XIV საუკუნეში და განსაკუთრებით კი XV საუკუნეში, აბრეშუმის სავაჭრო გზების პერიფერიებზე ძლიერი სახელმწიფოების ჩამოყალიბება დაიწყო. ესენია მინგის დინასტია ჩინეთში, მოსკოვის სამთავრო და ოსმალეთი⁵³.

XIV საუკუნე ასევე განსაკუთრებული იყო ევროპის ეკონომიკური დანიანურების მხრივ. ჯვაროსნულმა ლაშქრობებმა ხელი შეუწყვეს სამხრეთ, შემდეგ კი ჩრდილოეთ ევროპის მიზმას ხმელთაშუა ზღვის აღმოსავლეთ ნაწილთან და მახლობელი აღმოსავლეთის ეკონომიკასთან. XII-

52 J. L. Aby-Luchod. *Before European Hegemony*, pp. 4-19.

53 N. Di Cosmo. "Black Sea Emporia and the Mongol Empire: A Reassessment of the Pax Mongolica". *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. Vol. 53 (1/2), pp. 90-105.

XIII საუკუნეების ევროპაში (მაგალითად, რაინისპირეთში) განსაკუთრებული წინსვლა დაფიქსირდა მანუფაქტურულ საქმიანობაში, რითაც ეს რეგიონი პირდაპირ ვენეციას დაუკავშირდა⁵⁴, რომელიც, თავის მხრივ, მჭიდრო კავშირში იყო მცირე აზიის, ირანის, შავი ზღვისა და მამლუქების ბატონობის ქვეშ არსებულ ქალაქებთან. შედეგად, ევროპული ნაწარმი მთელ ევრაზიაში იყო გავრცელებული, ისევე, როგორც აზიური პროდუქცია აღწევდა ევროპულ ბაზარზე.

XIV საუკუნეში, მას შემდეგ, რაც ილხანთა და იუანის სახელმწიფოების დასუსტება და საბოლოო დაცემა მოხდა, აღმოსავლეთი ერთგვარ კრიზისის ფაზაში გადადის. წითელი ზღვის გარდა (რაც ისევ ევროპის დანიინაურებას უწყობდა ხელს), მოიშალა ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზები. ამას უნდა დაემატოს შავი ჭირის ეპიდემიაც⁵⁵. XIV საუკუნის მეორე ნახევარში, ოქროს ურდოში ხანგრძლივი დაპირისპირების ფონზე, ევრაზიის სტეპების გავლით, სავაჭრო გზების დაქვეითება შეინიშნა. მიუხედავად ამისა, იტალიელები აგრძელებდნენ თავის საქმიანობას, სანამ XIV საუკუნის ბოლოს თემურ-ლენგის ლაშქრობების დროს ამ სავაჭრო გზის საბოლოო დაცემა არ მოხდა.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, შემდეგი ზოგადი

54 J. L. Aby-Luchod. *Before European Hegemony*, p. 47.

55 შავ ჭირს უარყოფითი გავლენა უნდა მოეხდინა საქართველოზეც. XIV საუკუნის შუა ხანებში საქართველოში დაწყებულმა ეპიდემიამ დიდი სიკვდილიანობა გამოიწვია. ამან ნეგატიური შედეგები მოიტანა საგარეო ვაჭრობისთვის, რადგან კონტაქტები სამეზობლოსთან შეიზღუდა. ვითარებას ის გარემოებაც ამძიმებდა, რომ XIV საუკუნის განმავლობაში საქართველოში შავი ჭირის პანდემიის რამდენიმე ტალღა დაფიქსირდა (ა. თაბუაშვილი. *ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია*. თბილისი. 2020, გვ. 148-149; ა. ბოშიშვილი. *ქვემო ქართლის ეთნიკური და დემოგრაფიული სურათი*. ისტორია და თანამედროვე მდგომარეობა. თბილისი. 2020, გვ. 43-46).

სურათის დახატვა შეგვიძლია. XII-XIV საუკუნეებში შუა სავაჭრო გზა, რომელიც ხმელთაშუა ზღვიდან მცირე აზიის გავლით მესოპოტამიისკენ და ირანისკენ გამავალ მარშრუტებს მოიცავდა, დიდი დანაოლის ქვეშ იყო ორი მხრიდან მომდინარე სამხედრო წნეხისგან: დასავლეთიდან ჯვაროსნები, მათ უკან იტალიური ქალაქ-სახელმწიფოები, შემდეგ კი მამლუქები, ხოლო აღმოსავლეთიდან მონღოლების, შემდეგ კი თემურ-ლენგის შეტევები. თუ ევროპელები, თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, ცდილობდნენ, გავლენა მოეხდინათ ხმელთაშუა ზღვის აღმოსავლეთ ნაწილზე და ამით დიდი სავაჭრო გზების ერთი ფლანგი დაეჭირათ, აზიურ ძალებს, როგორც კონტინენტურ სახელმწიფოებს, დერეფნების გაკონტროლებისთვის სათანადო ადამიანური და ხშირად, ეკონომიკური პოტენციალიც გააჩნდათ. ამ მეტოქეობაში ყველაზე მეტად სირია-ერაყის და მცირე აზიის აღმოსავლეთი ნაწილი ზარალდებოდა. შუა სავაჭრო დერეფნის ხელში ჩაგდება ერთ ან მეორე ძალას, სპარსეთის ყურის ხმელთაშუა ზღვასთან დაკავშირების საშუალებას მისცემდა.

მიუხედავად მონღოლთა ერთიანი იმპერიის დაშლისა და მონღოლთა სახელმწიფოების ურთიერთბრძოლებისა, რაც ხშირად სავაჭრო მარშრუტების ცვლილებას იწვევდა (რისი მსხვერპლი მარკო პოლოც გახდა, როდესაც მას ირანიდან ჩინეთში მოსახვედრად რთული გზის გავლა დასჭირდა არსებულ მოკლე გზაზე არასტაბილური მდგომარეობის გამო), სავაჭრო კავშირები ევრაზიის მასშტაბით იზრდებოდა.

მონღოლებამდე ძირითადი სავაჭრო გზები მახლობელი აღმოსავლეთის ტერიტორიაზე ან ინდოეთის ოკეანეში გადიოდა. მიზეზი მარტივი იყო – XIII საუკუნემდე ევრაზიული სტეპები არ იყო უსაფრთხო რეგიონი. ეს არ

ნიშნავს იმას, რომ მახლობელ აღმოსავლეთში იდეალური ვითარება იყო. ხმელთაშუა ზღვიდან ცენტრალურ აზიამდე და ჩინეთ-ინდოეთამდე მიმავალი გზები, ხშირად, საფრთხისშემცველი იყო. თუმცა ეს საფრთხეები ვაჭრებისთვის უფრო მოსალოდნელ კატეგორიაში შედიოდა. ამისგან განსხვავებით, ევრაზიის სტეპებში სხვადასხვა პოლიტიკურ ერთეულებად დაყოფილი მომთაბარეები უფრო აფერხებდნენ ტრანსკონტინენტურ აღებ-მიცემობას და საფრთხეს უქმნიდნენ ვაჭრებს, ვიდრე ეს მახლობელ აღმოსავლეთში იყო. მონღოლებმა ზუსტად ეს ცვლილება შემოიღეს – სტაბილურობა ევრაზიის სტეპებსა და უდაბნოებში ამ მსხვილი გეოგრაფიული სივრცის ერთი ძალის ქვეშ მოქცევით.

ევრაზიაში სავაჭრო გზების ფუნდამენტურად შეცვლის გარდა, მონღოლებმა არანაკლები გავლენა მოახდინეს ინდოეთის ოკეანესა და სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში⁵⁶. იუანის დინასტიის დროს ჩინეთში მუსლიმური დიასპორები გამოჩნდა, ხოლო ჩინელების დასახლებების დაარსება სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში აქტიურად მიმდინარეობდა. არაბი და ჩინელი ვაჭრები ხშირად გადაეკვეთებოდნენ ერთმანეთთან ინდოეთის ოკეანეში, რითაც ერთგვარი ჩინურ-მუსლიმური სავაჭრო ქსელი შეიქმნა⁵⁷.

56 Y. Yasuhiro. *“Chinese and Muslim Diasporas and the Indian Ocean Trade Network under Mongol Hegemony”*. Edited by A. Schottenhammer. *The East Asian Mediterranean: Maritime Crossroads of Culture, Commerce and Human Migration*. 2008. Wiesbaden, pp. 79-82.

57 მონღოლებმა ჩინეთში იუანის დინასტიის მეთაურობით პირდაპირი ეკონომიკური და სამხედრო გავლენა გაავრცელეს აზიის სამხრეთ-აღმოსავლეთ და სამხრეთ ნაწილებზე. იუანის დინასტიის პერიოდში ჩინეთის სანაპიროებიდან სპარსეთის ყურემდე სანაპირო ზოლზე არსებული ქვეყნები ჩინეთის სამხედრო უპირატესობას აღიარებდნენ. იუანის მონღოლთა დინასტიის დროს ჩინეთის ექსპანსიამ სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიაში დიდ მასშტაბებს მიაღწია. ჩინელი მეზღვაური იან ტინბის მიერ 1280-იან წლებში წარმოებული

შესაბამისად, მაშინ, როდესაც XV-XVI საუკუნეებში ევროპელებმა გაჭრეს საზღვაო გზა სამხრეთ აზიამდე, მათ ადგილზე უკვე უნდა დახვედროდათ მთელ ინდოეთის ოკეანეში, აფრიკიდან სამხრეთ-აღმოსავლეთ აზიამდე და ჩრდილოეთით ჩინეთის სანაპიროებამდე არსებული სავაჭრო ხაზები⁵⁸.

სამხედრო-სავაჭრო ექსპედიციები სუმატრამდე, მალაკის ნახევარკუნძულამდე და ინდოეთის დასავლეთ სანაპირომდე, მალაბარამდე, მივიდა. 1294 წელს ყუბილაი ხანის გარდაცვალებამდე აღნიშნული ტერიტორიები გადასახადსაც კი უხდიდნენ იუანის დინასტიას (M. Mukai. F. Fiaschetti. *“Yang Tingbi: Mongol Expansion along the Maritime Silk Roads”*. Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 83-102). ეს კარგად იყო ასახული მარკო პოლოს მოგზაურობაში, როდესაც მას ზღვით მოუწია დაბრუნება ჩინეთიდან სპარსეთის ყურემდე და მას თან მიჰყვებოდა 14 ჩინური გემი, რაც მეტყველებს იმაზე თუ რამდენად დიდი ინტერესი ჰქონდა იუანის დინასტიას საზღვაო აბრეშუმის გზაზე უსაფრთხოების შენარჩუნებაში. აღნიშნული ვითარება XIV საუკუნის ბოლომდე გაგრძელდა (J. Weatherford. *“The Silk Route from Land to Sea”*. Humanities. 7(2). 2018, pp. 1-9). საზღვაო სავაჭრო გზები ინდოეთიდან აფრიკის კონტინენტის აღმოსავლეთ ნაწილამდე აღწევდა, რაც იმას ნიშნავდა, რომ აფრიკა ინდოეთის გავლით პირდაპირ ჩინეთთან იყო დაკავშირებული (Марко Поло. *Книга о разнообразии мира, CXCI-CXCII*). ამაზე საუბრობს მაროკოელი მოგზაური იბნ ბატუტაც, რომელიც სამხრეთ არაბეთსა და ინდოეთის პორტებს შორის არსებულ კონტაქტებს აღწერს. ეს ასევე უნდა ნიშნავდეს იმას, რომ ინდოეთის გავლით სავაჭრო კავშირები არსებობდა აზიის სამხრეთ-აღმოსავლეთ ნაწილთან და ჩინეთთან. მართლაც, ინდოეთში მოგზაურობისას, იბნ ბატუტა აღნიშნავს, რომ გემები სპარსეთიდან და იემენიდან სტუმრობენ ამ მხარეს, ხოლო გემები ჩინეთიდან საკუთრივ ინდოსტანის ნახევარკუნძულის სამხრეთ-დასავლეთ მხარეს და თანამედროვე კუნძულ შრი-ლანკასაც აღწევდნენ. აქტიური კონტაქტები არსებობდა კუნძულ იავასა და სუმატრასთან, საიდანაც პირდაპირი კავშირი იყო ჩინეთის სანაპიროებთან (*The Travels of Ibn Battuta in the Near East, Asia & Africa 1325-1354*, IX, XIV, XVIII, XXII).

58 Y. Yasuhiro. *“Chinese and Muslim Diasporas and the Indian*

ტრანსევრაზიული სავაჭრო ურთიერთობების გაბ-
მის მცდელობებს მონღოლებამდეც ვხვდებით. VI საუკუ-
ნეში ბიზანტიელები ცენტრალურ აზიაში მცხოვრებ თურ-
ქულ ტომებთან პირდაპირ ეკონომიკურ და სამხედრო კავ-
შირს აყალიბებდნენ, სასანური ირანის მიერ დაწესებული
მაღალი სავაჭრო-სატრანზიტო გადასახადებისგან თავის
ასარიდებლად. ამგვარად, თურქული ტომები ხმელთა-
შუა ზღვასა და ჩინეთს შორის დამაკავშირებელი რგოლი
უნდა გამხდარიყო. როგორც ჩანს, ამ გეგმამ ვერ იმუშავა,
რადგან თურქულ ტომებს არ გააჩნდათ საკმარისი ძალა,
ერთდროულად ევრაზიული სტეპები და ჩინეთი გაეკონტ-
როლებინათ.

შემდეგი მცდელობა დიდ ტერიტორიებზე არსე-
ბული სავაჭრო-ეკონომიკური ცენტრების გაერთიანებისა,
VII-VIII საუკუნეებში, არაბების სამხედრო ექსპანსიის
შედეგად განხორციელდა. მათ ხმელთაშუა ზღვა სპარსე-
თის ყურეს და ცენტრალურ აზიას დაუკავშირეს. წითელი
ზღვის გავლით ინდოეთის ოკეანეში არსებულ ვაჭრობა-
სთან მეტად აქტიური კონტაქტი დამყარდა.

არაბების წარმატება უფრო მასშტაბური იყო, ვი-
დრე რომაელების, ან შემდგომ ბიზანტიელების, რომლე-
ბიც თავისი არახელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმ-
დებარეობის გამო, ვერ ახერხებდნენ სასანური ირანის
ტერიტორიაზე გამავალ სავაჭრო გზებზე უარის თქმას.
სხვადასხვა სავაჭრო წერტილების ერთმანეთთან დაკავ-
შირების საქმეში არაბთა წარმატება ასევე ბევრად სცდე-
ბოდა იმას, რისი მიღწევაც სასანურ ირანს სურდა. სასა-
ნიანებს სამხედრო კამპანიების მიმართულებები უფრო
სავაჭრო გზების დაკავებას ისახავდა მიზნად. აღნიშნული
პოლიტიკა აპოგეას VI-VII საუკუნეებში აღწევს, როდესაც
ხოსრო I-ის და ხოსრო II-ის მმართველობის პერიოდში ომი

ლაზიკისტვის, იემენის დაკავება და ხმელთაშუა ზღვაზე გასვლა სხვა არაფერს ისახავდა მიზნად, თუ არა სავაჭრო დერეფნებზე პირდაპირი სამხედრო-პოლიტიკური კონტროლის დამყარებას.

როგორც ვხედავთ, ჩინეთი ამ სავაჭრო პროექტების გარეთ რჩებოდა. რომაელებს/ბიზანტიელებს, არაბებს, სასანიანებს და თურქულ ტომებს არ გააჩნდათ შესაბამისი სამხედრო პოტენციალი, რათა ერთმანეთთან ხმელთაშუა ზღვა და ჩინეთი დაეკავშირებინათ. სრულყოფილი ტრანსევრაზიული სავაჭრო დერეფნებისთვის საჭირო იყო ორი ძირითადი სახმელეთო და ერთი საზღვაო სავაჭრო დერეფნის გაკონტროლება. კონტროლი შეიძლება ყოფილიყო როგორც პირდაპირი პოლიტიკურ-სამხედრო ხასიათის, ასევე არაპირდაპირი გავლენით მოპოვებული. ერთი ევრაზიულ სტეპებზე გადიოდა, მეორე ცენტრალურ აზიასა და ირანზე. ორივე გზის საბოლოო წერტილები შავი და/ან ხმელთაშუა ზღვა იყო, სადაც ევროპელთა (ძირითადად, იტალიელები) მძლავრი სავაჭრო ფლოტები იყო კონცენტრირებული. საზღვაო დერეფანი კი აზიის სამხრეთ-აღმოსავლეთიდან ინდოეთის ოკეანის გავლით სპარსეთის ყურემდე და/ან წითელ ზღვამდე გადიოდა, მაგრამ აღნიშნული სავაჭრო გზების გრძელვადიანი ფუნქციონირება შეუძლებელი იქნებოდა, რომ არა ჩინეთის ჩართულობა.

მონღოლები ის ძალა იყო, რომელმაც ჩინეთის დაპყრობა მოახერხა და ამ ქვეყნის საწარმო და სავაჭრო პოტენციალი სხვა რეგიონებთან ვაჭრობაში გამოიყენა. მონღოლებმა ასევე მოახერხეს სრული პოლიტიკური კონტროლის დამყარება ევრაზიულ სტეპებზე. მართალია, მათ ვერ მოახერხეს ხმელთაშუა ზღვაზე გასვლა (ილხანების მრავალი მცდელობის მიუხედავად), თუმცა სპარსეთის ყურე და განსაკუთრებით კი შავი ზღვის პორტები მონღოლურ-ევროპული (აზიურ-ევროპული) ვაჭრობის და

პოლიტიკურ-კულტურული კონტაქტების ცენტრებად გადაიქცა.

ევროპისთვის მონღოლების მიერ განხორციელებული „სახმელეთო რევოლუცია“ განსაკუთრებით მომგებიანი იყო. XIII საუკუნემდე ევროპელი ვაჭრების მოქმედების არეალი, ძირითადად, ხმელთაშუა ზღვით შემოიფარგლებოდა. ეგვიპტეს და თურქ-სელჩუკებს ლევანტში, თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გამო, გადამწყვეტი გავლენა ჰქონდათ ევროპელ ვაჭრებზე. ერთი წითელ ზღვას აკონტროლებდა, მეორე კი ირანსა და ერაყზე გამავალ სავაჭრო მარშრუტებს. აქედან მომდინარეობდა მაღალი სატრანზიტო გადასახადები, რაც ევროპელებისთვის მნიშვნელოვან დაბრკოლებას წარმოადგენდა⁵⁹.

ამრიგად, მონღოლებმა ევრაზიაში ნამდვილი რევოლუცია მოახდინეს. მათ მიერ ჩამოყალიბებული სავაჭრო გზები ტრანსევრაზიული ხასიათის იყო⁶⁰. ახალი დერეფნების შექმნით მონღოლებმა ევროპის მეტ ეკონომიკურ ზრდას შეუწყვეს ხელი. ამიერიდან, ევროპელ ვაჭრებს შეეძლოთ, ეგვიპტისა და დანარჩენი მახლობელი აღმოსავლეთის პოლიტიკური მოთამაშეების გარეშე, პირდაპირი კავშირი დაემყარებინათ ცენტრალურ აზიასთან, ჩინეთთან და ირანთან.

ზემოთქმულიდან გამომდინარე, XIII საუკუნის შუა ხანებისთვის საქართველოს გარშემო ახალი რეალობა შეიქმნა. აღნიშნულ პერიოდამდე ქართული სამეფოს გარშემო არსებულმა სავაჭრო გზებმა რადიკალურად იცვალა სახე. პროცესი სწრაფი და მტკივნეული იყო. მონღოლების მეორეჯერ გამოჩენის და უკვე კავკასიაზე თავისი სამხედრო-პოლიტიკური ძალაუფლების დამყარების შემდეგ,

59 M. Prawdin. *The Mongol Empire*, pp. 349-355.

60 M. Prawdin. *The Mongol Empire*, pp. 347-348.

ანისზე⁶¹, დვინზე, ყარსზე, ბარდავზე, განჯასა და შირვანზე გამავალმა სავაჭრო გზებმა სახე იცვალა. თავდაპირველად ამ პროცესს ჯალალ ად-დინმა შეუწყო ხელი. თუმცა, შემდგომ მონღოლების მიერ წარმოებულმა სამხედრო ოპერაციებმა უფრო დიდი შედეგი გამოიღო. მომთაბარეებმა ბევრი ქალაქი უშუალოდ დაიპყრეს, გაანადგურეს მათი სავაჭრო-ეკონომიკური ინფრასტრუქტურა, ხოლო მოსახლეობა კი ამოჟლიტეს ან გადაასახლეს.

ამასთან ერთად, მონღოლებმა უფრო შორეული, მაგრამ საქართველოსთვის მნიშვნელოვანი ქალაქები დაიპყრეს ან ნაწილობრივ გაანადგურეს. თავრიზი, ხლათი,

61 მონღოლების გამოჩენამ სომხურ ქალაქებს დიდი ზიანი მიაყენა. 1239 წელს გაიძარცვა ანისი და ყარსი, თუმცა მალევე ეკონომიკური აქტივობა აღდგა, რადგან ტრაპიზონის როლი როგორც შავ ზღვაზე მთავარი სავაჭრო ქალაქისა, გაძლიერდა მას შემდეგ რაც ის თავრიზს დაუკავშირდა და დერეფანი ძირითადად სომხურ ქალაქებზე გადიოდა. ქალაქი ერზურუმი ასევე მნიშვნელოვანი იყო, რადგან ის ფაქტობრივ საკვანძო პუნქტს წარმოადგენდა არა მარტო კილიკიასა და მცირე აზიას შორის არსებულ გზაზე, ასევე ტრაპიზონთან კავშირის კუთხით (Я. А. Манандян. *О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (V в. до н. эры – XV в. н. эры)*. Ереван. 1954, с. 283-285; 292). მონღოლებმა ანისი 1236 წელს აიღეს. რეგიონი ისევ ქართველ მეფეს ემორჩილებოდა, თუმცა ამის გაკეთება წინანდებურად უფრო გართულებულიყო. მონღოლების გავლენა ცვლიდა ანისის და მიმდებარე ტერიტორიების განვითარების ყველა მხარეს. პირველი და მნიშვნელოვანი იყო ციხე-სიმაგრეების განადგურება, როგორც პოტენციური წინააღმდეგობის განევის წერტილი. ამაზე მეტყველებს რუბრუკუსის ცნობა, რომ ანისის მხარეში ციხე-სიმაგრეების უმრავლესობა დანგრეული ყოფილა (გ. ჭეიშვილი. *ქუეყანა ანისისა*. თბილისი. 2017, გვ. 70-71). მონღოლთა გაბატონების შედეგად გამოწვეული სომხური ქალაქების დაქვეითებაზე მიუთითებს მარკო პოლოც. ის მცირე სომხეთში ბევრი ქალაქის არსებობაზე ამახვილებს ყურადღებას, თუმცა იქვე აღნიშნავს, რომ მთლიანობაში ქვეყანა რთულ მდგომარეობაში იყო (Марко Поло. *Книга о разнообразии мира*, XX).

ერაყის ჩრდილოეთი, ეს ის ტერიტორიაა, რომელთანაც XIII საუკუნის 20-იან წლებამდე საქართველოს ქალაქებს მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები ჰქონდა. ამ ქალაქების დასუსტება, გაღარიბება ქართული ქალაქების რეგიონული ალბ-მიცემობის დაქვეითებას მოასწავებდა.

მონღოლების ძალაუფლების დამყარებას მოსალოდნელი შედეგები მოჰყვა. ისევე, როგორც სხვა დამპყრობლები, მონღოლებმა თამაშის ახალი წესები შემოიღეს. შეიცვალა სავაჭრო გზების მიმართულებები. საქართველომ სამხრეთით, სამხრეთ-დასავლეთით და სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე მდიდარ სავაჭრო ქალაქებზე კონტროლი დაკარგა. ახალმა გზებმა კი, მართალია, საქართველოდან სამხრეთით არც თუ ისე შორს გადაინაცვლა, მაგრამ მაინც საკმაოდ დისტანციით იყო დაცილებული იმისთვის, რომ მნიშვნელოვანი ეკონომიკური სიკეთის მომტანი ყოფილიყო ქართული მონარქიისთვის, როგორც ეს 1220-იან წლებამდე ხდებოდა.

წინა დამპყრობლებთან შედარებით, მონღოლების მიერ გამოწვეულმა ცვლილებებმა უფრო გრძელვადიანი ხასიათი მიიღო. არაბების ან თურქ სელჩუკების ლაშქრობებმა, მართალია, გამოიწვია მნიშვნელოვანი რყევები სავაჭრო გზების ფუნქციონირებაში, მაგრამ დროთა განმავლობაში მოხდა მათი დასტაბილურება და ქართულ ქალაქებთან ახლოს მდიდარი სავაჭრო ცენტრების ჩამოყალიბება. მონღოლების გამოჩენის შემდეგ კი, საქართველოს ისტორიაში იწყება არსებული სავაჭრო გზების ნელი, მაგრამ განუწყვეტელი დაკნინება. პროცესმა რამდენიმე საუკუნეს გასტანა, სანამ XV საუკუნეში საქართველოს დაშლასთან ერთად მათი საბოლოო ატროფირება არ მოხდა. ის, რომ ეს ორი პროცესი თანმდევი იყო, არაა შემთხვევითი, ისევე, როგორც საქართველოს გაერთიანების

და ოქროს ხანის პერიოდი და ბაგრატიონების მიერ რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზების გაკონტროლება. შესაძლებელია, ვივარაუდოთ, რომ ერთიანი საქართველოს სამეფოს დასუსტების და შემდეგ დაშლის ერთ-ერთი მიზეზი, სწორედ სავაჭრო გზებზე კონტროლის დაკარგვა გახდა, თუნდაც იმიტომ, რომ იქიდან მომდინარე შემოსავლები ერთიან მონარქიას მნიშვნელოვნად გაუმაგრებდა ზურგს.

ამასთან ერთად, საქართველოს გარშემო სავაჭრო გზების დაკნინება არ შეიძლება მხოლოდ მონღოლთა შემოსევებით ყოფილიყო გამოწვეული. მაგალითად, ვითარება არც მომთაბარეების დომინირების დასრულების შემდეგ შეიცვალა. ამას ხელი შეუწყო თემურ-ლენგმა და XV საუკუნის შემოსევებმაც. თუმცა უფრო გრძელვადიანი და, შესაბამისად, მეტად მნიშვნელოვანი ცვლილება იყო XV საუკუნეში დასავლეთ ევროპასა და პირინეის ნახევარკუნძულზე მომხდარი ტექნოლოგიური რევოლუცია. გამძლე გემებმა ესპანელებს და პორტუგალიელებს საშუალება მისცა, ახალი სავაჭრო გზები აღმოეჩინათ მახლობელ აღმოსავლეთზე უფრო ძვირი და სახიფათო სახმელეთო გზების გამოყენებისგან თავის ასარიდებლად.

ამას მივყავართ ისეთ მნიშვნელოვან საკითხამდე, როგორიც არის საქართველოს გეოგრაფიული ადგილმდებარეობა და რამდენად გადამწყვეტი იყო ის XIII-XV საუკუნეებში ქვეყნის გარშემო სავაჭრო გზების განვითარებაში. თავიდანვე რამდენიმე მარტივ ჭეშმარიტებას უნდა გავუსვათ ხაზი. კავკასიონის ქედი აბრკოლებდა მნიშვნელოვანი სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულების სავაჭრო გზების არსებობას. ეს არ გამოორიცხავს ვაჭრების ევრაზიულ სტეპებში გასვლას. თუმცა, როდესაც კავკასიონის გავლით სტეპებთან სავაჭრო ურთიერთობების დამყარების რაიმე სახის სერიოზულ მცდელობას ჰქონდა ადგილი,

ეს ყოველთვის დროებითი იყო. ასე მოხდა ბიზანტიის იმპერატორ იუსტინე II-ის (565-578 წწ.) დროს, როდესაც თურქებთან პირდაპირი სავაჭრო კავშირების დამყარება, მართალია, მოხერხდა, მაგრამ საკმაოდ ხანმოკლე პერიოდით.

საქართველოზე ტრანზიტის შეზღუდვა ასევე გამოწვეული უნდა ყოფილიყო კასპიის ზღვაში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების პასიურობით. ცენტრალურ აზიაში არსებული სახელმწიფოები, თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გამო, კონტინენტურ იმპერიებს წარმოადგენდნენ. არ ჰქონდათ რა გასასვლელი ოკეანეში, ეს ზღუდავდა მათ შესაძლებლობას, საზღვაო ფლოტი შეექმნათ. შესაბამისად, ფლოტის ყოლა ჩაკეტილ კასპიის ზღვაში მონღოლებისთვის თუ სხვა მომთაბარეებისთვის პრიორიტეტული არ იყო.

შავი ზღვა ბევრად უფრო აქტიურ ეკონომიკურ სივრცეს წარმოადგენდა. თუმცა XIII საუკუნემდე ის არ ფიგურირებს, როგორც მნიშვნელოვანი სავაჭრო არტერია, არამედ უფრო ბიზანტიის შიდა ზღვად აღიქმებოდა, სადაც ვაჭრობა შეზღუდული, ხოლო არარეგიონალური აქტორები კი გარიყულები იყვნენ. როდესაც მონღოლებმა თავისი ძალაუფლება შავი ზღვის ჩრდილოეთით დაამყარეს და ევრაზიის სტეპები სავაჭრო დერეფნად ჩამოყალიბდა, იტალიელი ვაჭრები, ძირითადად, ყირიმის, აზოვის ზღვის, ან ტრაპიზონის გავლით აქტიურობდნენ. საქართველო და შავი ზღვის ქართული პორტები ამ ორი დერეფნის შუაში იყო მოქცეული და ამ ტრანსევრაზიულ ვაჭრობაში მნიშვნელოვან როლს ვერ შეასრულებდა. ეს არ გამორიცხავს იმას, რომ იტალიელები ყირიმში ქართველებთან არ ვაჭრობდნენ ან მათი გემები არ შედიოდნენ ქართულ პორტებში. უბრალოდ, მონაცემები ასეთი კონტაქტების შესახებ ცხადყოფს, რომ სავაჭრო ბრუნვა ქართულ პო-

რტებში ვერ იქნებოდა იმ დონის, როგორც ეს ტრაპიზონში ან ყირიმის პორტებში იყო.

მეოთხე მიმართულება სამხრეთით, ანატოლიის, სომხეთის და არან-შირვანის დერეფნებს მოიცავდა. ეს სავაჭრო მარშრუტები, თავის მხრივ, უფრო სამხრეთით მდებარე ირანის ჩრდილოეთთან, ერაყთან და სირიასთან იყო დაკავშირებული. რეალურად, სამხრეთი ერთადერთ მიმართულებას წარმოადგენდა, სადაც საქართველოს შესაძლებლობა ჰქონდა, რეგიონულ ან უფრო მსხვილ სავაჭრო გზებს დაჰკავშირებოდა.

ეს გეოგრაფიული ექსკურსი ცხადყოფს იმას, რომ საქართველო კლასიკურ აბრეშუმის სავაჭრო გზებზე, თავისი ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, ვერ შეასრულებდა ტრანზიტული სახელმწიფოს ფუნქციას. მთები, ზღვები, ქვეყნის შიგნით გაუვალი ხევები ტრანზიტული ვაჭრობისთვის გადაულახავ დაბრკოლებას წარმოადგენდა.

ამას, თავის მხრივ, მივყავართ კიდევ ერთ მნიშვნელოვან მოსაზრებამდე. ანტიკურ პერიოდში და განსაკუთრებით კი შუა საუკუნეებში სავაჭრო გზებზე მდებარეობა ზრდიდა ამა თუ იმ ქალაქის თუ ქვეყნის მონყვლადობას. სხვა სიტყვებით, ეს ზრდიდა საგარეო საფრთხეს, რადგან მომხდურისთვის მდიდარ ქალაქზე ან სატრანზიტო მარშრუტზე გაბატონება უმთავრესი სტრატეგიული მიზანი და დიდი ფინანსური მოგების მომტანი იყო.

თუ შევადარებთ საქართველოს ერთიანი სამეფოს გაძლიერების, დასუსტების და საბოლოო დაშლის დინამიკას, ნათელი ხდება, რომ ქვეყანა სამეზობლოში არსებულ პოლიტიკურ ერთეულებთან შედარებით, ერთ-ერთი გამორჩეულთაგანი იყო თავისი პოლიტიკური თუ ეკონომიკური სტაბილურობით. რა თქმა უნდა, ეს არ ხსნის იმას, თუ რატომ იყო საქართველო ამდენი საგარეო შეტევის

მსხვერპლი. თუმცა ისიც ნათელია, რომ საქართველოს წინააღმდეგ საგარეო შემოსევების ინტენსივობა დამპყრობლებისთვის ბევრად არაეფექტიანი გამოდგა, ვიდრე, მაგალითად, სამხრეთით არსებული ქვეყნების და ცალკეული ქალაქების შემთხვევაში. ეს შეიძლება ნაწილობრივ ხსნიდეს იმას, თუ რატომ გაძლო ქართულმა სახელმწიფოებრიობამ ამდენი საუკუნის განმავლობაში, მაშინ, როდესაც სომხური სამეფოების და ქალაქების დამოუკიდებლობა ხანმოკლე გამოდგა.

მთები და ზღვები მნიშვნელოვან თავდაცვით ბარიერებს წარმოადგენდა, მაგრამ ქართული სახელმწიფოებრიობის სიცოცხლისუნარიანობის ახსნა მხოლოდ ამ გეოგრაფიული პარამეტრებით არ იქნება მართებული. საქართველოს მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზებიდან შედარებითი დაშორება/ჩამოშორება კი დამატებით კონტექსტს ქმნის ამ ფენომენის უკეთ აღსაქმელად. საგარეო მტრები ნაკლებად იყვნენ მოტივირებულები საქართველო დაეპყროთ ტრანზიტული სავაჭრო გზების გამო (გარკვეულწილად, თემურ-ლენგის ლაშქრობები გამონაკლისს წარმოადგენდა. თუმცა მანდაც, როგორც ეს ქვემოთ იქნება ნაჩვენები, სამარყანდელი დამპყრობელი უფრო საქართველოს სავაჭრო გზებისგან ჩამოშორებით იყო დაინტერესებული). ხარკის მიღება და საქართველოს განეიტრალება, როგორც პოტენციური სამხედრო საფრთხისა, ეს იყო ის ძირითადი მიზეზები, რომლებიც მოწინააღმდეგეებს ამოძრავებდა.

ეს არ ნიშნავს იმას, რომ დამპყრობლები საქართველოს გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის სწორ გაანალიზებას ვერ ახერხებდნენ. პირიქით, ქვეყნის პოზიცია, როგორც ჩრდილოეთიდან მომდინარე მომთაბარე საფრთხის ჩამკეტისა, მნიშვნელოვანი ფაქტორი იყო სამხრეთიდან საქართველოზე ლაშქრობების მოწყობის საქმეში. მონღო-

ლებისთვის, ისევე, როგორც მოგვიანებით თემურ-ლენგისთვის, საქართველოს კონტროლი კავკასიონის გადასასვლელებზე ბევრად მიმზიდველი სამხედრო-სტრატეგიული კომპონენტი იყო, ვიდრე ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური და სავაჭრო-სატრანზიტო პოტენციალი.

ჯალალ ად-დინის შემოსევები

XIII საუკუნის 1220-იანი წლების საქართველო ძლიერ სახელმწიფოს წარმოადგენდა. ლაშა-გიორგის მეფობაში ქვეყნის გარშემო არსებული პოლიტიკური ერთეულები რეგიონში საქართველოს პირველობას აღიარებდნენ, რაც ბაგრატიონებისთვის ხარკის გადახდაში აისახებოდა. XIV საუკუნის მემატიანე, ჟამთააღმწერელი, მოიხსენიებს ტერიტორიებს (განჯა, კარნუ-ქალაქი (ერზერუმი), ნახიჩევანი), რომელიც ის გეოგრაფიული არეალი იყო, სადაც XIII საუკუნის დასაწყისში რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზები გადიოდა. ამ სამი ქალაქის მოხსენიებით ავტორი საქართველოს გავლენის გავრცელების სამ ძირითად მიმართულებაზე ამახვილებდა ყურადღებას, რაც სულაც არ ნიშნავდა იმას, რომ მხოლოდ ეს ქალაქები იყო ბაგრატიონების გავლენის ქვეშ. ქალაქები, განჯა-ნახიჩევანი-კარნუ ქალაქი, ერთგვარ პერიმეტრს წარმოადგენდა, რაც ჟამთააღმწერლის კიდევ ერთ ცნობაში მტკიცდება, როდესაც ავტორი აღნიშნავს, რომ ლაშა-გიორგის ხლათელები და ბერძნები ხარკს უხდიდნენ⁶². ქართველების გავლენა ჩრდილოეთ ირანშიც აღწევდა. იბნ ალ-ასირის ცნობა, რომ ქართველებს აზერბაიჯანის ნებისმიერ ქალაქში შელწევა შეეძლოთ, სიმართლეს უნდა

62 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანე“, გვ. 523-524, 526.

შეესაბამებოდეს⁶³. იგივე ვითარება იყო ანატოლიის, კერძოდ, ერზერუმის მიმართულებით⁶⁴.

ამრიგად, XIII საუკუნის დასაწყისისთვის საქართველო აკონტროლებდა შავ და კასპიის ზღვებს შორის, ისევე, როგორც სამხრეთიდან ჩრდილოეთით გამავალი გზების შუა წელს. ქართველი მონარქების გარეშე დვინზე, ანისზე, შირვანის და არანის მდიდარ ქალაქებზე გამავალი გზების ფუნქციონირება შეუძლებელი იყო. მეტიც, ქართველები უფრო სამხრეთით ვანის ტბის და ჩრდილოეთ ირანის მიმართულებით ექსპანსიას ახორციელებდნენ, რაც, რომ არა ხვარაზმელების და შემდეგში მონღოლების გამოჩენა, დიდი ალბათობით, უფრო კონკრეტულ პოლიტიკურ ფორმას შეიძენდა.

საქართველოს ისტორიის ასეთ ექსპანსიონისტურ პერიოდში გამოჩნდა ჯალალ ად-დინი, ხვარაზმელი სულთანი, რომელმაც მონღოლების შეჩერების მიზნით, ბრძოლების ასპარეზი ირანსა და სამხრეთ კავკასიაში გადაიტანა.

ჯალალ ად-დინის ლაშქრობები განსაკუთრებული ზიანის მომტანი იყო არა მარტო ქართული ქალაქებისთვის, არამედ მეზობელი ტერიტორიებისთვისაც. ეს განსაკუთრებით პრობლემური გამოდგა სავაჭრო გზების ფუნქციონირების საქმეში. მისი ლაშქრობების მასშტაბებზე მეტყველებს ის ფაქტიც, რომ მან ბალდადის მიდამოებს მიაღწია⁶⁵. ბალდადი მასზე ჰულაგუს ლაშქრობამდე

63 Ибн ал-Асир. *Полный свод истории*. Перевод с арабского языка, примечания и комментарии ЦП. Г. Булгакова. Дополнения к переводу, примечаниям и комментариям, введение и указатели ЦШ. С. Камолиддина. Ташкент. 2006, с. 380.

64 იქვე.

65 *ჯუვეინის ცნობები საქართველოს შესახებ*. სპარსულ ტექსტს შესავალი წაუძღვარა, ქართული თარგმანი დაურთო და შენიშვნები დაურთო რ. კიკნაძემ. თბილისი. 1974, გვ. 26; ვ. ს. ნალბანდიანი.

მახლობელი აღმოსავლეთის უმსხვილეს სავაჭრო ცენტრს წარმოადგენდა. უდავოა, რომ ხვარაზმელის გამოჩენას დიდი ვნებათაღელვა უნდა გამოეწვია იმ ვაჭართა წრეებში, რომლებიც ტრანსევრაზიული სავაჭრო საქმიანობით იყვნენ დაკავებული.

ჯალალ ად-დინი ასევე მიაღმა თავრიზს⁶⁶, შემდეგ ნახიჩევანში გადავიდა, ხოლო თბილისის მიდამოებში ყოველი სოფელი და ციხე ერთიანად დააქცია. ხვარაზმელებს ასევე ისფაჰანიც ჰქონდათ დაკავებული, ხოლო მდიდარ ხლათზე სულთნის ლაშქრობების შედეგი ქალაქში შიდა ბრძოლები და ძარცვა იყო⁶⁷. ჯალალ ად-დინმა ასევე აიღო მარალა, დაიკავა დვინის შემოგარენი, მისი მოოხრება და ხალხის დატყვევება დაიწყო, ხოლო საკუთრივ ქალაქის აღება მოგვიანებით მოახერხა⁶⁸. 1226 წელს, თბილისის დაუფლებამდე, ჯალალ ად-დინს ფაქტობრივი კონტროლი ჰქონდა დამყარებული აზერბაიჯანზე, ქართული მიწების სამხრეთ ნაწილებზე და მდიდარ სომხურ ქალაქებზე.

თბილისის დაცემის შემდეგ კი ხვარაზმელებმა კამბეჩიანისა და იორის პირის, ქართლის, თრიალეთის, ჯავახეთის, არტაანის, სამცხეს, ტაოს და ანისის გარშემო ტერიტორიების დარბევა დაიწყეს⁶⁹. ჯალალ ად-დინის მიერ

თბილისი ძველ სომხურ მწერლობაში. უძველესი დროიდან *XVIII* საუკუნის ბოლომდე. თბილისი. 1959, გვ. 95-96.

66 Шихаб Ад-Дин Мухаммад Ан-Насави. *Сйрат ас-султан Джалал ад-дин Манкбурны* (Жизнеописание султана Джалал ад-дина Манкбурны). Издание критического текста, перевод с арабского, предисловие, комментарий, примечания и указатели 3. М. Буниятова. Москва. 1996, с. 150.

67 ჯუვეინის ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 27, 32.

68 Ибн ал-Асир. *Полный свод истории*, с. 376; დ. გვრიტიშვილი. ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (*XIII-XIV* სს.). თბილისი. 1962, გვ. 162.

69 დ. გვრიტიშვილი. ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (*XIII-XIV* სს.), გვ. 165-173.

განჯის ალებას და ეკონომიკურ დასუსტებას დაემატა 1231 წელს ქალაქში ხელოსან ბენდერის მიერ დაწყებული აჯანყება, რის შედეგად განადგურდა ქალაქის შენობების უმეტესობა⁷⁰. ხვარაზმელებმა ასევე მოახერხეს ყარსის და 1229 წელს კი ხლათის ალება⁷¹. მისმა ჯარებმა ასევე ანისზე, ყარსსა და ერზერუმზე მიიტანეს შეტევები⁷². ქართველი მემკვიდრე საგანგებოდ მიუთითებს, რომ სულთნის ლაშქრობები ხუთი წლის განმავლობაში გაგრძელბულა, რითაც ქვეყანამ დიდი ზიანი მიიღო⁷³.

თუ გადავხედავთ ხვარაზმელების ლაშქრობების გეოგრაფიულ არეალს, ნათელია, რომ მათ მოიცვას საქართველოს სამეფოს სამხრეთი, სამხრეთ-დასავლეთი და სამხრეთ-აღმოსავლეთი საზღვრების გასწვრივ არსებული მიწები. ეს ის ტერიტორიებია, სადაც XII-XIII საუკუნეების მიჯნაზე მსხვილი სავაჭრო გზები გადიოდა და სადაც საქართველოს სამეფოს პირდაპირი ეკონომიკური ინტერესები გააჩნდა იქ არსებული ქალაქების საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩაბმულობის გამო⁷⁴. შესაბამისად, ჯალალ ად-დინის ლაშქრობებს უარყოფითი შედეგი უნდა გამოენჯია რეგიონის მთელ სავაჭრო ქსელზე. თუმცა, ძველი ეკონომიკური და სავაჭრო ურთიერთობების აღდგენა არ

70 Шихаб Ад-Дин Мухаммад Ан-Насавй. *Сйрат ас-султан Джалал ад-дин Манкбурны* (Жизнеописание султана Джалал ад-дина Манкбурны), с. 276-278.

71 Киракос Гандзакеци. *История Армении*, с. 151.

72 Ибн ал-Асир. *Полный свод истории*, с. 384.

73 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატყიანე“, გვ. 537, 541-542.

74 საქართველო XIII საუკუნის დასაწყისისთვის ცდილობდა დიდი სავაჭრო გზების დამაკავშირებელი გამხდარიყო, ერთ დიდ ტრანზიტულ სივრცედ ჩამოყალიბებულიყო, რაც დიდი ფინანსური მოგების მომტანი იქნებოდა (ე. ავდალიანი. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები*. (VI-XIII სს.), გვ. 173-186; დ. კაციტაძე. *საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე* (სპარსული და სპარსულენოვანი წყაროების მიხედვით). თბილისი. 1975, გვ. 37).

იქნებოდა პრობლემური, რომ არა შემდგომში მონღოლების მეორე გამოჩენა.

რეგიონში XII-XIII საუკუნეების მიჯნაზე არსებული სავაჭრო ურთიერთობების აღდგენას ისიც უშლიდა ხელს, რომ ხვარაზმელების მიერ დიდი ქალაქების მოსახლეობის ნაწილის ამოჟლეტა ჩვეულ პრაქტიკას წარმოადგენდა. ეს ამცირებდა ეკონომიკური აქტივობის მასშტაბებს. სავაჭრო გზების ფუნქციონირებას ხანგრძლივი ალყებიც უშლიდა ხელს. ასე, მაგალითად, ჯალალ ად-დინს, ხლათზე მეორეჯერ ლაშქრობისას, რვა თვე დასჭირდა ქალაქის ასაღებად⁷⁵. როდესაც ხლათი დაეცა, სულთნის ჯარებმა „აუარებელი ქონება და სიმდიდრე წამოიღეს მაღიქ აშრაფის ხაზინიდან და ორი იმდენი ქალაქის შეძლებულ მოსახლეობაში იშოვეს. სულთნის ხაზინა გაიზარდა ფულისა და ძვირფასეულობის სიმრავლით. ლაშქარმაც შემწეობა მიიღო ძარცვითა და გლეჯით“⁷⁶.

75 ჯუვეინის ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 39.

76 ჯუვეინის ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 40; ხლათმა, რეგიონის სხვა მრავალი ქალაქის მსგავსად, ვერ გაუძლო იმ რადიკალურ პოლიტიკურ ცვლილებებს, რომლებიც მახლობელ აღმოსავლეთში დატრიალდა XIII საუკუნის პირველ ნახევარში. თავიდანეს 1220-იან წლებში ჯალალ-ად-დინს მიერ ქალაქზე მიტანილი შეტევები, ხოლო მოგვიანებით კი უკვე მონღოლების მიერ ქალაქის აღება და გადანვა იყო. ამას მოყვა 1246 და 1276 გამანადგურებელი მინისძვრები, რამაც ხლათს ადრინდელი მნიშვნელობა დააკარგვინა. ხლათის მნიშვნელობა, პირველ რიგში, განპირობებული იყო მისი ადგილმდებარეობით. მასზე გადაიკვეთებოდა რამდენიმე პოლიტიკურ-კულტურული სივრცე. ტრადიციულ სპარსულ, არაბულ, სომხურ კულტურულ-პოლიტიკურ გავლენებს, XII-XIII საუკუნეების მიჯნაზე ემატებოდა საქართველოს სამეფოს პოლიტიკურ-სამხედრო გავლენის გავრცელების მცდელობები. ხლათიდან მარტივი იყო ყველა მიმართულებით სამხედრო შეტევების განხორციელება. არანაკლებ მნიშვნელოვანი იყო ქალაქის გაკონტროლებით რეგიონში გამავალი სავაჭრო გზების გაკონტროლების შესაძლებლობა. ხლათი დაკავშირებული იყო დვინთან, არდებილთან, ამიდასთან

თუმცა ხლათის გარდა, საომარი მოქმედებები გარშემო მდებარე ქალაქებსაც ეხებოდა. როგორც ჩანს, ხლათიდან ერთ-ერთი გზა მანასკერტისკენ მიდიოდა. ქალაქს ასევე პირდაპირი კავშირი ჰქონდა ერზერუმთან და დიარბაქირთან. ამას მოწმობს ჯალალ ად-დინის სამხედრო კამპანიების მიმართულებები.

ჯალალ ად-დინის შემოსევის დროს სავაჭრო გზებისთვის მიყენებული ზარალი საკმაოდ მასშტაბური უნდა ყოფილიყო. ერთ-ერთი მაგალითია, საქართველოს დალაშქვრის შემდეგ ჯალალ ად-დინის მიერ თბილისიდან შორეული ქერმანის მიდამოებამდე მისვლა⁷⁷. ნაკლებად სავარაუდოა, რომ აღნიშნულ სამხედრო მოქმედებებს არ

(თანამედროვედიარბაქირი). კიდევ ერთი გზა, რომელიც ჩრდილოეთით მიემართებოდა, ხლათს ერზერუმთან და სივასთან აკავშირებდა. ჩრდილოეთიდან სამხრეთით სავაჭრო მიმართულებაზე, რომელიც შავ ზღვას ხმელთაშუა ზღვასთან და ეგვიპტესთან აკავშირებდა, ხლათზე ტყვეებითა და მონებით ვაჭრობა გადიოდა. აღმოსავლეთ-დასავლეთ მიმართულებაზე კი სავაჭრო ნივთების უფრო მრავალი სახეობა გვხვდებოდა – აბრეშუმის, ძვირადღირებული ლითონზე მხატვრული ნამუშევრები, კერამიკა და სხვადასხვა ძვირადღირებული ქსოვილი. ამას უნდა დაემატოს ისიც, რომ ქსოვილების წარმოების დიდი ტრადიცია საკუთრივ ხლათშიც იყო. როგორც ვხედავთ, ხლათი მჭიდროდ დაკავშირებული იყო საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩაბმულ რამდენიმე რეგიონთან. ამას ხელს უწყობდა ანატოლიის გასწვრივ 200-მდე ქარვასლის არსებობა. მიუხედავად არამყარი პოლიტიკური ვითარებისა, მცირე აზიის ქალაქების მმართველები ხელს უწყობდნენ რეგიონში სავაჭრო ინფრასტრუქტურის განვითარებას. ქარვასლები, ძირითადად, XIII საუკუნის პირველ ნახევარში იყო აგებული და ერთმანეთისგან 25-30 კილომეტრით იყო დაშორებული. მხარგრძელების მმართველობის დროს იყო აშენებული, სულ მცირე, 4 ქარვასლა, რისი ადგილმდებარეობაც მოწმობს სავაჭრო გზების მიმართულებას ანისიდან ჩრდილოეთ ირანამდე და ხლათამდე (A. Eastmond. *Tamta's World. The Life and Encounters of a Medieval Noblewoman from the Middle East to Mongolia*. Cambridge. 2017, pp. 72-73, 159-160, 169).

⁷⁷ ჯუვეინის ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 32.

გამოენვია ცვლილებები საქართველოს სამხრეთით არსებულ სავაჭრო-ეკონომიკურ მაგისტრალზე. ზოგ შემთხვევაში, სავაჭრო საქმიანობა სრულად უნდა შეჩერებულიყო.

ამასთან ერთად, აღსანიშნავია ისიც, რომ მნიშვნელოვანი სამხედრო წარმატებების მიუხედავად, სულთნის მიერ ჩამოყალიბებული სამფლობელო, რომელიც სამხრეთ კავკასიიდან სამხრეთით ერაყის შუა ნაწილებამდე და აღმოსავლეთით და დასავლეთით, მსხვილ ტერიტორიებზე ვრცელდებოდა, არ იყო მყარი პოლიტიკური ერთეული. ხშირი იყო აჯანყებები და ჯალალ ად-დინის მიერ დაყენებული მმართველების ორპირობის შემთხვევები. ეს კი დამატებით ზღუდავდა სავაჭრო-ეკონომიკურ აქტივობას. ხვარაზმელები პასუხად ანადგურებდნენ ქალაქებს და სოფლებს, ხოლო მოსახლეობა ხშირად განადგურების მსხვერპლი ხდებოდა. ასე მოხდა, როდესაც ჯალალ ად-დინი ერაყისკენ იყო წასული, სადაც ცნობები მოუვიდა ქართველების მიერ თბილისის ხელახლა ხელში ჩაგდების და ხლათში და მიმდებარე ტერიტორიებზე მოწინააღმდეგეების მიერ დარბევების შესახებ⁷⁸.

ხვარაზმელთა ლაშქრობებმა, გარდა ეკონომიკურ-პოლიტიკური ზარალისა, ასევე დიდი დარტყმა მიაყენა საქართველოს რეგიონალურ პოზიციას. სამეფომ ბევრ ყმადნაფიც ტერიტორიაზე დაკარგა გავლენა⁷⁹, რომელიც უშუალოდ საქართველოს ერტყა გარს. ასეთი იყო რუმის სასულთნოს ხელში ჩავარდნილი ერზერუმი⁸⁰. სავაჭრო გზების ქსელი, რომელზეც კონტროლის დასამყარებლად

⁷⁸ იქვე.

⁷⁹ გ. მაისურაძე. *ქართველი და სომეხი ხალხების ურთიერთობა XIII-XVIII საუკუნეებში*. თბილისი. 1982, გვ. 98.

⁸⁰ ი. სიხარულიძე. *ქართველი ხალხის ბრძოლა დამოუკიდებლობისთვის XIII-XIV საუკუნეებში*. თბილისი. 1967, გვ. 18.

ქართული მონარქია საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში ილტვოდა, სრულად მოიშალა. ამის აღსადგენად საჭირო იყო ხანგრძლივი მშვიდობიანი პერიოდი და შესაბამისი სამხედრო პოტენციალის კონცენტრირება, რაც შეუძლებელი გახდა მონღოლების მეორე გამოჩენის გამო.

ამ პერიოდის წყაროებში ჩვენ გარკვეული ცნობები მოგვეპოვება, რაც სავაჭრო გზებთან ჯალალ ად-დინის დამოკიდებულებაზე მოგვითხრობს. ასეთ მინიშნებად შეიძლება მივიჩნიოთ სულთნის მიერ მარალაში ჩატარებული აღმშენებლობითი სამუშაოები, რაც ქალაქის სავაჭრო გზებზე მდებარეობით უნდა ყოფილიყო გამოწვეული⁸¹. როდესაც ხვარაზმელებმა ხლათი გაძარცვეს, ჯალალ ად-დინი ნანობდა და ქალაქის აღდგენა მოისურვა⁸².

ხვარაზმელი სავაჭრო გზების დაცვასაც ცდილობდა. ასეთი მაგალითი მის მიერ თავრიზთან ვაჭრობის ძარცვის შესახებ მიღებული ცნობის პასუხად სადამსჯელო ლაშქრობის მოწყობა იყო⁸³. მეორე ასეთი შემთხვევა ბაღდადთან 70 ადამიანისგან შემდგარი ქარავნის ძარცვა იყო, რაზეც გაბრაზებული ჯალალ ად-დინი ითხოვდა ქონების დაბრუნებას⁸⁴. უდავოა, რომ სულთანს კარგად ექნებოდა გაცნობიერებული ევრაზიის გასწვრივ ვაჭრობის მნიშვნელობა. ხვარაზმი სავაჭრო სახელმწიფოს წარმოადგენდა და აქტიური ალებ-მიცემობა ჰქონდა ინდოეთთან, ირანთან, ჩინეთთან და მონღოლებთანაც კი.

ჯალალ ად-დინის სავაჭრო-ეკონომიკურ პოლიტი-

81 Ибн ал-Асир. *Полный свод истории*, с. 372-373.

82 Шихаб Ад-Дин Мухаммад Ан-Насави. *Сйрат ас-султан Джалал ад-дин Манкбурны (Жизнеописание султана Джалал ад-дина Манкбурны)*, с. 243.

83 Ибн ал-Асир. *Полный свод истории*, с. 387-388.

84 Шихаб Ад-Дин Мухаммад Ан-Насави. *Сйрат ас-султан Джалал ад-дин Манкбурны (Жизнеописание султана Джалал ад-дина Манкбурны)*, с. 199.

კაში ჩვენ ორმაგ მიდგომას ვაწყდებით. საქართველოში და მიმდებარე ტერიტორიებზე ის არ ცდილობდა სავაჭრო მიმოსვლის შენარჩუნებას/დაცვას. პირიქით, ქართული და სომხური ქალაქების მიზანმიმართული ძარცვა ხდებოდა. ისლამურ სამყაროში კი სულთნის დამოკიდებულება მკვეთრად განსხვავებული იყო, რადგან ქარავნების დაცვა მისი პოლიტიკის პრიორიტეტს წარმოადგენდა.

პოლიტიკური ვითარება, რომლის წინაშეც ხვარაზმელი დამპყრობელი იდგა, არ იძლეოდა გრძელვადიანი პოლიტიკის ჩამოყალიბების შესაძლებლობას. სულთანი უფრო თვითგადარჩენისთვის იბრძოდა. მონღოლებისგან მომდინარე საფრთხის გარეშეც კი, ჯალალ ად-დინის სამეფო ხშირი აჯანყებების და მონინააღმდეგე კოალიციების შეკვრის საფრთხის წინაშე იდგა. იმ ისტორიულ მონაკვეთში მახლობელ აღმოსავლეთში იმპერიის ჩამოყალიბება პრაქტიკულად შეუძლებელი იყო.

სანამ ჯალალ ად-დინი ცდილობდა მონღოლებთან სამომავლო ბრძოლების წარმოებისთვის ძლიერი დასაყრდენის შექმნას, მტერი შეტევაზე გადმოვიდა.

მონღოლების მეორედ გამოჩენა და მცირე აზიასა და შავ ზღვაზე გაბატონება

ქართული ისტორიოგრაფია საქართველოში მონღოლთა ლაშქრობების შესახებ საკმაოდ ვრცელია⁸⁵. ისეთი საკითხები როგორებიცაა მონღოლების მიერ ჩამოყალიბებული ადმინისტრაცია/საგადასახადო სისტემა და საქართველოში მისი ფუნქციონირება, ფართოდ არის შესწა-

⁸⁵ ვ. კიკნაძე. *საქართველო XIV საუკუნეში*. თბილისი. 1989, გვ. 131-135.

ვლილი⁸⁶. ასევე აქტუალურია საქართველოში და მახლობელ აღმოსავლეთში მონღოლების ბატონობის პოლიტიკური ისტორია⁸⁷. ის, რასაც აქამდე ნაკლები ყურადღება დაეთმო, არის საქართველოს გარშემო არსებულ სავაჭრო გზებზე მონღოლთა ლაშქრობების შედეგად გამოწვეული ცვლილებები და რა გავლენა მოახდინა ამან საკუთრივ საქართველოს პოზიციაზე.

კავკასიასა და მახლობელ აღმოსავლეთში ჯალალ ად-დინის ლაშქრობების შედეგად მოშლილ სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებს მონღოლების მეორე გამოჩენა დაემატა. 1230-იანი წლებში ნოინ ჩორმაღანის სამხედრო კამპანიები დაიწყო. მონღოლები აზერბაიჯანში შეიჭრ-

86 რ. კიკნაძე. „XIV საუკუნის პირველი ნახევრის საქართველოს ისტორიიდან (ჰამდალაჰ ყაზვინის ერთი ცნობის განმარტება)“. საქართველოს ისტორიის წყაროთმცოდნეობის საკითხები. წიგნი II. თბილისი. 1992, გვ. 169-184; რ. კიკნაძე. „საქართველოში მონღოლთა მფლობელობის ისტორიიდან“. ახლოაღმოსავლური კრებული. თბილისი. 1983, გვ. 89-100; ბ. სილაგაძე. „მონღოლების ბატონობის ზოგიერთი საკითხის შესახებ საქართველოში“. მაცნე. 2. თბილისი. 1993, გვ. 5-24; ი. სიხარულიძე. ქართველი ხალხის ბრძოლა დამოუკიდებლობისთვის XIII-XIV საუკუნეებში. თბილისი. 1967, გვ. 108-128; ი. სიხარულიძე. „მონღოლთა მფლობელობის წინააღმდეგ ქართველი ხალხის ბრძოლის ისტორიიდან“. მაცნე. N1. თბილისი. 1966, გვ. 136-155; რ. კიკნაძე. „მონღოლთა შემოსევები“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 163-176; შ. მესხია. საისტორიო ძიებანი, გვ. 125-134; ა. თაბუაშვილი. ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია, გვ. 165-178; ბ. სილაგაძე. „მონღოლთა მეორედ გამოჩენა ამიერკავკასიაში და საქართველოს დაპყრობა-დანაწილება“. მაცნე. N 4. 1992, გვ. 56-85; გ. ალასანია. „ერთი ისტორიოგრაფიული ფაქტის შესახებ“. მაცნე. N 2. 1993, გვ. 97-108.

87 დ. გვრიტიშვილი. ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.), გვ. 130-201; ჯ. სამუშია. „1249 წელს დავით VI ნარინის დასავლეთ საქართველოში გადასვლა – „აჯანყება“ თუ პოლიტიკური დემარში“. საისტორიო კრებული „მხედარი“. 2021, გვ. 153-177.

ნენ, აიღეს მარალა და თავრიზისკენ დაიძრნენ. ამას მოყვა ჩრდილოეთ ირანის, ბარდავის, მულანის ვაკის, დარუბანდის და კახეთის ხელში ჩაგდება, რასაც გადამწვარი და მიტოვებული თბილისის ხელში ჩაგდება ემატება⁸⁸. 1235 წელს მონღოლებმა საკუთრივ განჯა აიღეს, ქალაქი გაძარცვეს, ხოლო მოსახლეობა ამოჟლიტეს/დაატყვევეს⁸⁹. იგივე ბედი ეწია შამქორს, ლორეს, გარდაბანს და მრავალ სხვა ტერიტორიას⁹⁰. ხვარაზმელების საბოლოოდ დამარცხებამ მონღოლებს გზა გაუხსნა ისტორიული სომხეთის ქალაქების დარბევისკენ. ანისი და ყარსი გაიძარცვა, ხოლო მოსახლეობის დიდი ნაწილი ამოჟლიტეს⁹¹. მონღოლებმა სამხრეთ კავკასიის დიდი ნაწილის დამორჩილება 1240-იანი წლების დასაწყისში დაასრულეს⁹².

რაშიდ ად-დინი აღნიშნავს, როგორი განადგურება მოყვა მონღოლების გამოჩენას აზერბაიჯანში, ირანსა და რუმში⁹³. განჯამ და ნახიჩევანმა ვერ დაიბრუნეს თავისი ეკონომიკური მნიშვნელობა, რაზეც უილიამ რუბრუკის

88 უამთაღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანე“, გვ. 546-547.

89 Киракос Гандзакeci. *История Армении*, с. 154-155; ვარდან არეველცი. *მსოფლიო ისტორია*. ძველი სომხურიდან თარგმნეს ნოდარ შოშიაშვილმა და ეკა კვაჭანტირაძემ. შესავალი, კომენტარები და საძიებლები დაურთო ეკა კვაჭანტირაძემ. თბილისი. 2000, გვ. 161-162; დ. გვრიტიშვილი. *ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.)*, გვ. 176-177.

90 Киракос Гандзакeci. *История Армении*, с. 157-158.

91 Киракос Гандзакeci. *История Армении*, с. 165-167; ვარდან არეველცი. *მსოფლიო ისტორია*, გვ. 162.

92 T. May. „*The Conquest and Rule of Transcaucasia. The Era of Chormaqan*“. *Caucasus During the Mongol Period*. Edited by J. Tubach, S. G. Vashalomidze, M. Zimmer. Dr. Ludwig Reichert Verlag. 2012, pp. 129-152.

93 Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*. Баку. 2011, с. 78.

ცნობაც მეტყველებს⁹⁴. ქალაქი უჯანი, რომელიც თავრიზთან მდებარეობდა, მონღოლების დროს განადგურდა და მისი აღდგენა მხოლოდ XIII საუკუნის ბოლოს მოხერხდა⁹⁵. მოსახლეობის რიგებში იმატა სოფლის მეურნეობით დასაქმებამ, რაც პირდაპირ მიანიშნებს იმაზე, რომ წარმოებითა და სავაჭრო საქმიანობით დაკავებულთა რიცხვი მნიშვნელოვნად შემცირებულიყო.

აღნიშნული პროცესი რეგიონის სხვა ქალაქებისთვისაც იყო დამახასიათებელი. მარალამ მხოლოდ ნაწილობრივ მოახერხა თავისი ეკონომიკური მნიშვნელობის შენარჩუნება⁹⁶, ხოლო თავრიზი კი XIII საუკუნის მეორე ნახევარში ძლიერ სავაჭრო ცენტრად ჩამოყალიბდა მას შემდეგ, რაც ის ილხანების დედაქალაქად გამოცხადდა⁹⁷. დარუბანდს, კიდევ ერთ მსხვილ ქალაქს, საშუალება მიეცა შეენარჩუნებინა თავისი ეკონომიკური მნიშვნელობა სატრანზიტო-ეკონომიკური პოზიციიდან გამომდინარე⁹⁸.

94 *The Journey of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55*, p. 267.

95 Шихаб Ад-Дин Мухаммад Ан-Насавй. *Сўрат ас-султан Джалал ад-дин Манкбурны (Жизнеописание султана Джалал ад-дина Манкбурны)*, с. 149-150.

96 შესაძლებელია ეს მოხდა იმის გამო, რომ მარალა თავდაპირველად ილხანების დედაქალაქის როლს ასრულებდა.

97 თავრიზი რეგიონის ყველაზე დიდი ქალაქი იყო, სადაც ქართველი, სომეხი, ლათინი და სხვა ვაჭრები ჩადიოდნენ. ქალაქში შემოჭკონდათ საქონელი ბაღდადიდან და ინდოეთიდან (Марко Поло. *Книга о разнообразии мира, XXVI*). თავრიზის სიდიადეზე მოკლე კომენტარს იბნ ბატუტაც აკეთებს (*The Travels of Ibn Battuta in the Near East, Asia & Africa 1325-1354, Chapter VIII*). ასევე იხილეთ Sh. S. Blair. *"Tabriz: International Entrepôt under the Mongols"*. Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th-15th Century Tabriz. Edited by J. Pfeiffer. Brill. 2014, pp. 321-356.

98 Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*, с. 78-82.

მონღოლთა ლაშქრობით დაზარალდა როგორც ისტორიული ქართული მიწების გარშემო არსებული ტერიტორიები (მაგალითად, არანი და შირვანი⁹⁹), ასევე უშუალოდ ქართული ქალაქები. მონღოლების გამოჩენით დასრულდა ქართულ და მიმდებარე ტერიტორიებზე ქალაქების ეკონომიკური აღმავლობის ხანა და დაიწყო საქალაქო ურთიერთობების მკვეთრი დაქვეითება.

კიდევ ერთი რეგიონი, სადაც მონღოლები შეიჭრნენ და რომელიც საქართველოსთან ეკონომიკურად მჭიდროდ იყო დაკავშირებული, მდიდარი მცირე აზია იყო¹⁰⁰. 1243 წელს მომთაბარეებმა რუმის სასულთნო დაიმორჩილეს. მონღოლების შემოსევების სიმძიმეზე საუბრობს გრიგოლ აკნერცი თავის „მოისართა ტომის ისტორიაში“. მონღოლებს განსაკუთრებული ზიანი მიუყენებიათ კარნუ-ქალაქისთვის და მიმდებარე ტერიტორიებისთვის¹⁰¹. ლაშქრობები 1250-იან წლებშიც გაგრძელდა, როდესაც მომთაბარეებმა სებასტია, კესარია, კონია და სხვა ქალაქები დალაშქრეს¹⁰².

მცირე აზიაში, მძარცველური ლაშქრობების გარდა¹⁰³, მონღოლების დაინტერესება სავაჭრო-ეკონომიკური მიზეზებით უნდა აიხსნას. რუმის სასულთნო სტრატეგიულად მნიშვნელოვან პოზიციას იკავებდა როგორც

99 Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*, с. 73-74.

100 C. Cahen. *Pre-Ottoman Turkey. A General Survey of the Material and Spiritual Culture and History c. 1071-1330*. New York. 1968, pp. 157-161.

101 Grigor Aknerts'i. *History of the Nation of Archers*. Translated from Classical Armenian by Robert Bedrosian. New Jersey. 2003, III, VI, X.

102 Киракос Гандзакечи. *История Армении*, с. 227.

103 B. Dashdondog. *“The Mongol Conquerors in Armenia”*. Caucasus during the Mongol Period = Der Kaukasus in der Mongolenzeit. Wiesbaden: Reichert Verlag. 2012, pp. 53-82.

რამდენიმე რეგიონის დამაკავშირებელი, რაც საერთაშორისო დონის ვაჭრობის განვითარებას უწყობდა ხელს. სასულთნოში, მაგალითად, მაღალი ხარისხის ხალიჩები და ბამბა იწარმოებოდა. ერზინჯანი განთქმული იყო მუშამბის წარმოებით, რაც მარკო პოლოს, პეგოლოტის და ნანილობრივ, იბნ ბატუტას ნაშრომებში არის ნახსენები. ასევე მოიხსენიება სხვადასხვა სახეობის ნოხები და მოოქრული ქსოვილები¹⁰⁴. რეგიონი იტალიელი ვაჭრების ყურადღების ცენტრში ჯერ კიდევ XIII საუკუნის შუა ხანებში მოექცა. რუბრუკი მცირე აზიაში მოგზაურობისას კონიაში ფრანკ, გენუელ და ვენეციელ ვაჭრებს ახსენებს. ერთ ვენეციელს შაბის მონოპოლიაც კი ჰქონდა ხელში ჩაგდებული¹⁰⁵.

მცირე აზიის ქალაქები მჭიდროდ დაკავშირებული იყო როგორც სირია-ერაყის მდიდარ ქალაქებთან, ასევე ჩრდილოეთით სომხურ და ქართულ ქალაქებთან. ცნობები ქართულ ქალაქებთან ეკონომიკური კავშირების შესახებ, მართალია, მწირია, მაგრამ შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ კონტაქტები არსებული სავაჭრო გზებით საკმაოდ ინტენსიური უნდა ყოფილიყო. ამ ფაქტებმა წერილობით წყაროებში არ პოვა ადგილი და ის მონაცემები, რომლებიც ჩვენს ხელთაა, მხოლოდ ნანილობრივ გვიხატავს სურათს საქართველოსა და მცირე აზიას შორის არსებულ სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებზე.

ჩვენთვის ერთ-ერთი ასეთი საინტერესო პასაჟი ჟამთააღმწერელთან არის შემონახული. მემატიანე აღწერს შემთხვევას, როდესაც ლაშა-გიორგის ვაჟი დავით ულუ რუმის სასულთნოში ტყვედ იყო ჩავარდნილი. რუსუდანის

104 C. Cahen. *The Formation of Turkey. The Seljukid Sultanate of Rum: Eleventh to Fourteenth Century*. Translated and edited by P. M. Holt. Edinburgh. 2001, p. 240.

105 *The Journey of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55*, p. 277.

ნაქეზებით, დავითის განადგურების მიზნით, ის ზღვაში გაიყვანეს. სასწაულებრივად გადარჩენილი წყალში მიტოვებული დავითი ერთ-ერთმა ვაჭარმა აიყვანა. უდავოა, რომ ამ მხატვრულად შელამაზებულ ისტორიაში ბევრი რამ გამოგონილია¹⁰⁶. ჩვენთვის ამ ამბავში საინტერესო ისაა, რომ როგორც ამას ჟამთააღმწერელი აღნიშნავს, უფლისწულის ამბავი სწრაფად გავრცელდა და შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ ამისთვის მართლაც ვაჭრებს უნდა შეეწყოთ ხელი. ის, რომ ეს რეალურად ვაჭრების მიერ გავრცელებული ამბავი შეიძლება ყოფილიყო, მემატიანეს კიდევ ერთ მონაკვეთში ჩანს, როდესაც საქართველოში ლაშა-გიორგის ძის ამბის შესახებ ვაჭრის მეშვეობით გაიგეს¹⁰⁷. თუ რომელიმე მონაკვეთი ამ უეჭველად მხატვრულად შელამაზებული თავგადასავლიდან უფრო რეალისტურად გამოიყურება, ეს ვაჭრებთან დაკავშირებული ნაწილებია. ვაჭრები ეკონომიკურ აქტივობასთან ერთად, ყოველთვის იყვნენ ჩაბმულნი ინფორმაციის გაცვლასა და მოძიებაში. თბილისში ვაჭრებისგან გაგებული ამბავი პირდაპირ ადასტურებს იმ აქტიურ სავაჭრო კონტაქტებს, რომლებიც 1240-იან წლებში ქართულ ქალაქებსა და მცირე აზიას შორის იყო.

კიდევ ერთი საინტერესო ცნობა რუბრუკთან არის შემონახული. როდესაც მოგზაური ქალაქ მარსენგერში (მედშინგერტი) ჩადის, რომელიც დაახლოებით ყარსსა და ერზურუმს შორის მდებარეობდა, მას მრავალი წარმომავლობის ხალხი ხვდება, რომელთა შორის ქართველებიც იყვნენ¹⁰⁸. სავარაუდოა, რომ ისინი სავაჭრო საქმიანობით უნდა ყოფილიყვნენ დაკავებული.

ქართულ ქალაქებთან სავაჭრო კონტაქტების პა-

106 ჯ. სამუშია. დავით ულუ. თბილისი. 2019, გვ. 55-56.

107 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანე“, გვ. 558, 568.

108 *The Journey of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55*, p. 273.

რალელურად, ანატოლიასა და ირანს (თავრიზთან და სულთანიასთან) შორის გაცხოველებულ სავაჭრო ურთიერთობებს ჰულაგუს მიერ ილხანთა სახელმწიფოს დაფუძნებამდეც ჰქონდა ადგილი¹⁰⁹.

მონღოლების ლაშქრობების შემდეგ ანატოლია დამპყრობლების მიერ ევრაზიაში გარდაქმნილი სავაჭრო გზების განუყოფელ ნაწილად იქცა. თუმცა აქ ერთი მნიშვნელოვანი გარემოებაა აღსანიშნავი. თუ მონღოლებამდე რეგიონის ქალაქები თვითონ იყო ტრანსკონტინენტური ვაჭრობისთვის განკუთვნილი საგნების მწარმოებელი, მონღოლთა ბატონობის დამყარების შემდეგ, მცირე აზია უფრო ტრანზიტულ რეგიონად გადაიქცა. ამიერიდან რეგიონი იტალიელი ვაჭრების მეშვეობით შავ და ხმელთაშუა ზღვებს თავრიზთან – ილხანების დედაქალაქთან – აკავშირებდა. აიასი და ტრაპიზონი მთავარი სავაჭრო წერტილები იყო, საიდანაც გამავალი სავაჭრო მარშრუტები თავს იყრიდა ერზურუმში¹¹⁰.

109 ვარაუდიც კი იყო წამოყენებული, რომ XIII-XIV საუკუნეების მიჯნაზე ილხანებს პირდაპირი გასასვლელი ჰქონდათ შავ ზღვაზე. მაგალითად, 1290 წლის კაფას აქტებში ვხვდებით ცნობას კაფადან არღუნ ხანისთვის გაგზავნილი გემის შესახებ (G. I. Bratianu. *“Les Vénétiens dans la mer Noire au XIVe siècle après la deuxième guerre des Détroit”*. *Revue des études byzantines* Année. 1934, pp. 148-162).

110 C. Cahen. *The Formation of Turkey. The Seljukid Sultanate of Rum: Eleventh to Fourteenth Century*, p. 241. მცირე აზია, თავის მხრივ, ერთგვარ სავაჭრო ცენტრს წარმოადგენდა, სადაც შავი და ხმელთაშუა ზღვებიდან თავს იყრიდა სხვადასხვა ნაწარმი. განსაკუთრებით აქტიური იყო მცირე აზიის დასავლეთით და სამხრეთით არსებული პორტები, სადაც იტალიელი და ევროპის სხვა ტერიტორიებიდან მოსული ვაჭრები ხშირი სტუმრები იყვნენ განსაკუთრებით აქტიური იყო ტყვეებით ვაჭრობა, საიდანაც მთელ ხმელთაშუა ზღვაში გადიოდა ტყვეებით დატვირთული გემები. XIV-XV საუკუნეებში ანატოლია ასევე ცნობილი იყო შაბის მოპოვებით და მისი ექსპორტზე გატანით, რაც ასევე იტალიელების ხელში იყო კონცენტრირებული. გენუელის ხელში იყო კარაჰისარში (თანამედროვე შებინკარაჰისარი,

მონღოლების გაბატონების შემდეგ სივასმა ნა-
ნილობრივ შეინარჩუნა თავისი ეკონომიკური მნიშვნე-
ლობა, როგორც სავაჭრო მარშრუტი, რომელიც პირდა-
პირ კონკურენციაში იყო თავრიზთან. სივასზე გადიოდა
გზები სამსუნამდე და სინოპამდე¹¹¹, საიდანაც კავშირი
მყარდებოდა კაფასთან¹¹². სივასზე თავრიზი-კონსტა-
ნტინოპოლის კიდეც ერთი მარშრუტი გადიოდა. ერზუ-
რუმის მსგავსად, სივასი ერთგვარ საკვანძო წერტილს
წარმოადგენდა, რამაც შესაძლებელია, გადააწყვე-
ტინა გენუელებს 1300 წელს ქალაქში თავისი მუდმივი

ტრაზონთან ახლოს) მოპოვებული შაბი, რომელიც ევროპაში
გაჰქონდათ. კარაჰისარიდან გზა ჩრდილოეთით გირესუნისკენ
(ტრაპიზონთან ახლოს მდებარე პორტი) გადიოდა. ანატოლია ასევე
იყო ცენტრი არა მხოლოდ „ზღვის ხალხებისთვის“, არამედ ერთგვარ
„ჰაბს“ წარმოადგენდა მახლობელი აღმოსავლეთის ვაჭრებისთვის,
რომლებიც უპირატესობას ხმელეთით გადაადგილებას ანიჭებდნენ.
ასე, ვაჭრები ბაღდადიდან და ალექსანდრიიდან, ჩინეთიდან და
ცენტრალური აზიიდან წამოღებული ნავაჭრით ანატოლიის ბაზრებში
ჩადიოდნენ, საიდანაც უკან გზაზე ევროპული ნაწარმი ჩაჰქონდათ (K.
*Fleet. European and Islamic trade in the early Ottoman state. The mer-
chants of Genoa and Turkey. Cambridge. 1999, pp. 23-34, 80-117).*

111 ეს ორი ქალაქი მნიშვნელოვან პოზიციას იკავებდა შავი
ზღვის სამხრეთ სანაპიროზე. სინოპის პოტენციური ხშირად
გადაჭარბებულია, მაგრამ სამსუნის სავაჭრო-ეკონომიკური და
ტრანზიტული მნიშვნელობა უდავო იყო. იხ. A. Peacock. *“Sinop: A
frontier City in Seljuq and Mongol Anatolia”*. Ancient Civilizations from
Scythia to Siberia. 16. 2010, pp. 115-118.

112 უილიამ რუბრუკი ახსენებს სოლდაიას, რომელიც
უკავშირდებოდა სინოპს. ამ უკანასკნელიდან ვაჭრები ჩადიოდნენ
სოლდაიაში, რათა ჩრდილოეთით მდებარე ქვეყნებში ეწარმოებინათ
სავაჭრო საქმიანობა. როგორც ჩანს, სოლდაია ერთგვარ სატრანზიტო
სავაჭრო წერტილს წარმოადგენდა რუსეთის და უკრაინის
ტერიტორიებიდან წამოსული ვაჭრებისთვის. ძირითად სავაჭრო
საგნებს წარმოადგენდა ბენვეული, ბამბა სანელებლები და ა. შ. (*The
Journal of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55, pp. 43-
44).*

წარმომადგენლობა დაეფუძნებინათ¹¹³.

მცირე აზიის ნაწილზე პოლიტიკურმა გავლენამ მონღოლებს შავ ზღვაზე სამხრეთიდან გასასვლელი მოაპოვებინა. მეორე მიმართულება, რომლითაც მათ ამ ზღვას მიაღწიეს ჩრდილოეთიდან, ევრაზიის სტეპებიდან იყო. მონღოლთა ლაშქრობებმა შავი ზღვისპირეთში არსებულ ეკონომიკურ კავშირებს ახლებური ბიძგი მისცა. გეოგრაფიულად ჩაკეტილი შავი ზღვა XIII-XIV საუკუნეებში ხმელთაშუა ზღვასა და შორეულ აღმოსავლეთს შორის უმთავრეს დამაკავშირებელ სივრცედ გადაიქცა. როგორც ზემოთ იყო ნაჩვენები, მონღოლებისთვის ტრანსკონტინენტური ვაჭრობის მნიშვნელობა თავიდანვე ნათელი იყო, თუმცა მას შემდეგ, რაც ძირითადი დაპყრობები დასრულდა, ევრაზიული სავაჭრო გზების განვითარება მათთვის პრიორიტეტად გადაიქცა¹¹⁴. შავი ზღვა ერთი-ერთი რეგიონთაგანი გახდა, სადაც დამპყრობლები ახალი სავაჭრო-ეკონომიკური წესრიგის ჩამოყალიბებას შეუდგნენ.

მონღოლების გამოჩენამ დიდი ცვლილებები შეიტანა შავის ზღვის აუზის სავაჭრო კავშირებში. ტრაპიზონით ახალი სავაჭრო კონტაქტების დამყარება მოხერხდა, როდესაც ირანის ტერიტორიაზე ილხანთა სახელმწიფო შეიქმნა¹¹⁵, დაარსდა სულთანია, ხოლო თავრიზი დედაქალაქი გახდა. ტრაპიზონზე გამავალი სავაჭრო გზის ჩამოყალიბებისთვის დამატებითი სტიმული მახლობელ აღმოსავლეთში ილხანთა ექსპანსიის შეჩერება იყო. სირიაზე გაბატონების გეგმის ჩაშლამ ილხანები აიძულა, ხმელთაშუა ზღვის ქვეყნებთან და ევროპასთან სავაჭრო-ეკო-

113 C. Cahen. *The Formation of Turkey. The Seljukid Sultanate of Rum: Eleventh to Fourteenth Century*, pp. 241-242.

114 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, p. 26.

115 M. Hope. *Power, Politics, and Tradition in the Mongol Empire and the Ilkhanate of Iran*. Oxford. 2016, pp. 91-110.

ნომიკური კავშირი შავი ზღვის გავლით დაემყარებინათ. ასე ჩამოყალიბდა კაფა-ტრაპიზონი-თავრიზის სავაჭრო დერეფანი¹¹⁶, სადაც აღებ-მიცემობა შემდეგი ნივთებისგან შედგებოდა: ძვირფასი ქვები, მარგალიტები, სანელებლები, აბრეშუმი, ბამბა, ოქრო, ბენვეული, სხვადასხვა ძვირფასეულობა, მარცვლეული, თევზი, ღვინო, ზეთუნის ზეთი, ხე-ტყის მასალა და შაბი¹¹⁷.

შავი ზღვის გავლით ტრანსევრაზიული სავაჭრო გზის დაარსება მნიშვნელოვანი იყო ევროპელებისთვის, რადგან ამ გზით ხერხდებოდა სტეპებთან და შორეულ აღმოსავლეთთან დაკავშირება. ამ მარშრუტის ჩამოყალიბება ნელი, ათეულ წლებზე განელილი პროცესი იყო. შავი ზღვის მთავარ სავაჭრო არტერიად გადაქცევას ასევე ხელს უწყობდა მახლობელ აღმოსავლეთში არსებული არასტაბილური პოლიტიკური ვითარება და ეგვიპტელი მამლუქების ევრაზიის სტეპებიდან ახალგაზრდა ტყვეების შესყიდვით დაინტერესება¹¹⁸. ხედავდნენ რა თავის გეოგრაფიულ უპირატესობას, ბიზანტიელები განსაკუთრებით დაინტერესებულები იყვნენ, რომ მონებით/ტყვეებით სავაჭრო გზა მათზე გასულიყო. ამისთვის მამლუქებსა და ბიზანტიელებს შორის ორი ხელშეკრულება დაიდო, ერთი 1260-იანი წლების დასაწყისში, მეორე კი 1281 წელს, რომლითაც რეგულირდებოდა ეგვიპტის სავაჭრო ინტერესები¹¹⁹.

116 Я. А. Манандян. *О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен*, с. 287.

117 S. Karpov. "The Black Sea Region, before and After the Fourth Crusade". *Urbs capta. The Fourth Crusade and its Consequences. La IVe Croisade et ses conséquences*. Paris. 2005, pp. 285-294.

118 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, pp. 33-34.

119 R. Amitai. "Diplomacy and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean: A Re-examination of the Mamluk-Byzantine-Genoese Tri-

შავი ზღვისპირეთში მონებით ვაჭრობა კონცენტრირებული იყო კაფასა და ტანაში. მონების მოპოვება, ძირითადად, შესყიდვით ხდებოდა. მშობლების მიერ მონობაში შვილების გაყიდვის რამდენიმე მიზეზი არსებობდა, საიდანაც ყველაზე მნიშვნელოვანი მაინც მოსახლეობის სიღარიბე უნდა ყოფილიყო. ასევე, არ არის გამორიცხული, რომ მონებით ვაჭრობა ხშირად მშვიდობიან ხასიათს ატარებდა და რომ ერთი და იგივე ვაჭრები ხშირად ერთსა და იმავე ადგილას ბრუნდებოდნენ. ადგილობრივებისთვის მონად შვილის გაყიდვა საკმაოდ მომგებიანი უნდა ყოფილიყო. ეს მტკიცებულებები პროცესი სულაც არ იყო ისეთი ქაოსური, როგორც ჩვენ ხშირად წარმოგვიდგენია. მეტიც, სავარაუდოა ისიც, რომ მშობლებმა და თვითონ ახალგაზრდა მონებმა კარგად იცოდნენ სად მიდიოდნენ და რა როლის შესრულება მოუწევდათ მახლობელ აღმოსავლეთში¹²⁰.

მათ უკეთესი ცხოვრება ელოდათ. ეგვიპტე მიმზიდველი იყო მათთვის ვინც ტოვებდა მკაცრ სტეპურ ზონას, ან თუნდაც დასავლეთ საქართველოს ტერიტორიას. მშობლებს ეს კარგად ესმოდათ და, მართლაც, ბევრი მაგალითი მოგვეპოვება, თუ როგორ გახდნენ შავი ზღვისპირეთიდან წასული მონები ეგვიპტის სულთნები და სხვა მაღალი თანამდებობების პირები.

მონები ხშირად ხარკის გადასახდელადაც გამოიყენებოდა¹²¹. ასევე იყო ხშირი შემთხვევები მაღალი დონის დიპლომატიური ურთიერთობების დროს მონების საჩუქრად გამოყენება¹²².

gle in the Late Thirteenth Century in Light of the Existing Early Correspondence". Oriente Moderno, LXXXVIII(2). 2008, pp. 368.

120 H. Barker. *That Most Precious Merchandize*, pp. 125-135.

121 იქვე.

122 B. Dashdondog. "The Black Sea Slave Trade in the 13th-14th Century That Changes the political Balance in the Near East". Golden

ჩვენ არ ვიცით XIII-XIV საუკუნეებში მონებით ვაჭრობაში ქართველები რამდენად აქტიურად იყვნენ ჩართულები. იმ მონაცემებიდან, რაც გავაჩნია ქართველ მონათა მყიდველების რაოდენობა მცირეა. მიზეზი შეიძლება იყოს შავ ზღვაში მონებით და, უფრო ფართოდ, მთლიანად ვაჭრობის ზოგადი ქაოსი. მეორე მიზეზი კი შეიძლება ის ყოფილიყო, რომ ქართველები აქტიურად ისე ფართოდ არ მონაწილეობდნენ შავი ზღვის ვაჭრობაში, რომ იტალიელებთან პირდაპირ კონკურენციაში შესულიყვნენ.

თუმცა ზოგადი სურათის დახატვა მაინც შეიძლება. როგორც ჩანს, დასავლეთ საქართველოში მონებით ვაჭრობა XIII საუკუნის ბოლო მეოთხედში დაიწყო. ლამბერტო დე სამბუჩეტოს მიერ წარმოებულ სანოტარო დოკუმენტებში 70 მონიდან 63% კავკასიის რეგიონიდან მოდიოდა – ჩერქეზები, ლაზები და აფხაზები. მამრობითი სქესის მონების ერთ-ერთი გამყიდველი ქართველი მესხეთიდან იყო. აღნიშნულ პერიოდში სამხრეთ კავკასია არ განიცდიდა განსაკუთრებულად მძიმე სამხედრო-ეკონომიკურ კრიზისს. თუმცა მონღოლების ლაშქრობების შედეგად გამოწვეული საერთო ეკონომიკური დონის დაცემა მაინც უნდა ყოფილიყო საქართველოდან ამგვარი დიდი რაოდენობის წამოსული მონების ერთ-ერთი მიზეზი¹²³.

Horde Review. 7(2). 2019, pp. 283-294.

123 H. Barker. *That Most Precious Merchandize*, pp. 130-140. ზოგადად უნდა ითქვას, რომ XIV საუკუნის შუა პერიოდი გარდამტეხი იყო შავ ზღვაში ვაჭრობის კუთხით. ეს ის დრო იყო, როდესაც მსოფლიო მნიშვნელობის რამდენიმე მოვლენა მოხდა. მძიმე კრიზისში იყვნენ მონღოლური სახელმწიფოები. პარალელურად რეგიონში და შემდეგ ევროპაში ფართოდ გავრცელდა შავი ჭირი. ეპიდემია ყირიმს, საქართველოს, კონსტანტინოპოლსა და სხვა მიმდებარე ტერიტორიებს მოედო. ამას უნდა დაემატოს პოლიტიკური პრობლემები, როგორიც იყო სამოქალაქო ომები ბიზანტიაში და მმართველების ხშირი ცვლილება ტრაპიზონის იმპერიაში.

საქართველოს გენუელებთან უფრო მჭიდრო კონტაქტები ჰქონდა, ვიდრე ვენეციელებთან. სხვადასხვა მონაცემების მიხედვით, გენუელები ცხუმში, ბათუმსა და ფოთში ვაჭრობდნენ, სადაც მარილი და თევზი შემოჰქონდათ. ექსპორტზე, დიდი ალბათობით, ცვილი და ტილოს ნანარმი, ბენვეული, ტყავი და ხე-ტყე გადიოდა. თავის მხრივ, ქართველი ვაჭრები კაფაში საქმიანობდნენ. მაგალითად, ერთი ცნობაა კაფაში გენუელების მიერ ვინმე კოია ამირისთვის, რომელიც თბილისიდან იყო, მოქალაქეობის მინიჭების შესახებ. მან, 1344 წელს, იტალიელი მონათვაჭრისგან ტყვე ქალი და ბავშვი იყიდა. 1370-იანი წლების დოკუმენტში, ბევრ სხვა უცხოელთან ერთად, რამდენიმე ქართველი ვაჭარია ნახსენები. 1381-1382 წლების დოკუმენტში კი კაფაში ქართველების 30-კაციანი კოლონიაზეა საუბარი¹²⁴.

ქართველი ვაჭრების, ისევე როგორც ქართული ნანარმის იმპორტის იშვიათი ხსენება, მაინც, საქართველოს არც თუ ისე დიდი მასშტაბების სავაჭრო აქტივობაზე უნდა მიაწინებდეს. კონტრასტი შესამჩნევია კაფასა და ტრაპიზონს შორის არსებულ ვაჭრობასთან შედარებისას.

ამგვარად, შავ ზღვაში, ძირითადად, იტალიელები დომინირებდნენ. მონღოლები კი უფრო უზენაეს ხელისუფლებად გამოდიოდნენ, ერთგვარ არბიტრად, სადაც ოქროს ურდოს მმართველები ცდილობდნენ იტალიურ სავაჭრო ქალაქებსა (ვენეცია და გენუა) და ზოგჯერ მამლუქების გემებს შორის ერთგვარი ბალანსი დაეჭირათ. ბევრი მცდელობის მიუხედავად, მონღოლებს შავ ზღვაში ძლიერი სამხედრო ფლოტის შექმნა არ გამოუვიდათ, რაც მათ იტალიელ ვაჭრებზე დამოკიდებულს ხდიდა. მაგალითისთვის, 1345 წელს გენუელებმა გაანადგურეს მონღო-

124 თ. ბერაძე. „საქართველოს საზღვაო სავაჭრო ისტორიიდან (XIII-XV ს.ს.)“. მაცნე. ტ. 2. 1983, გვ. 24-31.

ლების ფლოტი ჩემბალოსთან (თანამედროვე ბალაკლავა უკრაინაში, ყირიმის ნახევარკუნძულზე)¹²⁵. მიუხედავად ამისა, მონღოლები ყოველთვის ფლობდნენ საკმარის სამხედრო ძალას იტალიელების წინააღმდეგ სადამსჯელო კამპანიების მოსაწყობად.

იტალიელების მიერ შავ ზღვაში ვაჭრობის განვითარება როგორც იტალიურ ქალაქ-სახელმწიფოების, ასევე ცალკეული პიროვნებების ინტერესებით იყო გამოწვეული¹²⁶. მნიშვნელოვანი განსხვავება არსებობდა შავ ზღვაში იტალიური ქალაქ-სახელმწიფოების პოლიტიკაში. მაგალითად, ვენეციელებს აკმაყოფილებდათ ზღვაში რამდენიმე სავაჭრო წერტილის ქონა, მაშინ, როდესაც გენუელები უფრო ექსპანსიონისტურ პოლიტიკას ატარებდნენ. ვენეციელები ასევე უფრო მჭიდროდ იყვნენ დაკავშირებული მეტროპოლიასთან, ხოლო გენუელების დასახლებები კი მეტად თავისუფალი საომარი და ეკონომიკური პოლიტიკის წარმოებით გამოირჩეოდა¹²⁷.

მიუხედავად გარკვეული ავტონომიურობისა, შავ ზღვაში გენუელების ქმედებები არ ცდებოდა იმ ინტერესებს, რაც მეტროპოლიას ჰქონდა დასახული: ვენეციელების შეზღუდვა და შორეულ აღმოსავლეთთან მინიმუმ ერთი ძირითადი სავაჭრო მარშრუტის სრული გაკონტროლება. აქ გენუელების ინტერესები ემთხვეოდა მონღოლთა ხედვას ხმელთაშუა ზღვისპირეთთან სავაჭრო ურთიე-

125 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, p. 31.

126 N. Di Cosmo. "Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the thirteenth and fourteenth centuries: convergencies and conflicts". *Mongols, Turks, and Others. Eurasian Nomads and the Sedentary World*. Brill. 2005, pp. 391-424.

127 N. Di Cosmo. "Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the thirteenth and fourteenth centuries: convergencies and conflicts", pp. 416-417.

რთობებისა და ეგვიპტესთან მჭიდრო ეკონომიკური კავშირების დამყარებისა. ეს კი მნიშვნელოვანია, რადგან მონღოლები, ბიზანტიელებისგან, ან თუნდაც არაბებისგან განსხვავებით, ღია იყვნენ უცხო ქვეყნების ვაჭრებთან თანამშრომლობისთვის¹²⁸.

გენუელების მიერ ტრაპიზონ-თავრიზის სავაჭრო მარშრუტის გამოყენების ყველაზე ადრეული შემთხვევა 1289 წელს კაფაში ხელმოწერილი სავაჭრო კონტრაქტით დასტურდება. გენუელებს თავისი წარმომადგენლობა საკუთრივ თავრიზშიც ჰყავდათ და 1330-იან წლებამდე, ილხანთა სახელმწიფოს დაცემამდე, აქტიურ როლს თამაშობდნენ მონღოლთა ტრანსკონტინენტურ ვაჭრობაში¹²⁹. ვენეციელებმა საკონსულო თავრიზში 1288 წელს დააარსეს. ქალაქამდე სავაჭრო ურთიერთობების გასამართივებლად 1319 წელს მათ ტრაპიზონში თავის უბანს ჩაუყარეს საფუძველი. ამასთან ერთად, გენუელებმა კაფა-ტრაპიზონი-თავრიზის ხაზის ეფექტიანი ფუნქციონირებისთვის 1281 წლიდან კაფაში თავისი კონსული დააყენეს, ტრაპიზონში კი 1290 წლიდან¹³⁰.

იტალიურ ქალაქებს შორის პირველობისთვის ბრძოლა მიმდინარეობდა. ასე, მაგალითად, გენუელები შავ ზღვას თავის ექსკლუზიურ სავაჭრო სივრცედ აღიქვამდნენ. ისინი ხელს უშლიდნენ ვენეციელებს და ბიზანტიელებს ზღვაში თავისუფლად გადაადგილებაში. იყო პერიოდი, როდესაც შავ ზღვაში ყველა სავაჭრო გემი ვალდებული იყო, მხოლოდ კაფაში გაჩერებულიყო, რის საწინააღმდეგოდ არ უწევდა გადასახადის გადახდა. ხანდახან

128 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, p. 2.

129 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, pp. 118-124.

130 P. Jackson. *The Mongols and the West (1221-1410)*, p. 307.

იზღუდებოდა გენუელი ვაჭრების საქმიანობა ტანასა და სოლდაიაში, რაც ამ ქალაქების ეკონომიკურ დაქვეითებას იწვევდა. მსგავსი სახის შეზღუდვები, რომლებიც სავაჭრო კონკურენტების შესაკავებლად გამოიყენებოდა, ხშირად ომის დაწყების მიზეზად გადაიქცეოდა.

გენუელების სურვილი, მთავარი სავაჭრო ძალა ყოფილიყვნენ დასტურდება იმ ექსპანსიით, რომელსაც ეს ქალაქი ახორციელებდა შავი ზღვის აუზში. 1365 წელს გენუელებმა სოლდაია დაიკავეს. ასევე დაიმორჩილეს მათი პოტენციური მოწინააღმდეგე ჩემბალო. XIV საუკუნის მეორე ნახევარში გენუელებმა თავისი გავლენა მდინარე დნესტრის და დნეპრის შესართავებზე გაავრცელეს. ერთადერთი ადგილი, სადაც გენუელები გავლენას ვერ ავრცელებდნენ იყო ტანა¹³¹.

შავი ზღვაში ამ სავაჭრო კონკურენციასთან უნდა ყოფილიყო დაკავშირებული თავრიზის განსაკუთრებული დანიანაურება. სხვა ქალაქებისგან განსხვავებით, თავრიზი ოთხჯერ გაიზარდა. 1256-1335 წლებში თავრიზმა ცენტრალური ადგილი დაიკავა რეგიონულ და ტრანსკონტინენტურ ვაჭრობაში. ქალაქი მანამდეც მნიშვნელოვან სავაჭრო როლს ასრულებდა, თუმცა მისი სწრაფი დანიანაურება ბალდადის დაცემით და ტრაპიზონამდე გზის ჩამოყალიბებით იყო გამოწვეული. ამასთან ერთად, რეგიონში სხვა ქალაქებთან შედარებით, თავრიზს არ განუცდია მონღოლთა რისხვა მათი პირველი ლაშქრობების დროს. თავრიზის დანიანაურება ხელს უწყობდა გარშემო ტერიტორიების განვითარებას. ამ მხრივ აღსანიშნავია ქალაქი სულთანია. სხვა ქალაქებისგან განსხვავებით თავრიზზე გამავალი სავაჭრო გზები არ იცვლიდა მიმართულებას.

131 *Ş. Papacostea. "Les Génois et la Horde d'Or : le tournant de 1313". Chemins d'outre-mer. Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard. Paris. 2004, pp. 651-659.*

როგორც XIII საუკუნის მეორე ნახევარში, ასევე XV საუკუნის დასაწყისში, უკვე თემურ-ლენგის იმპერიის პირობებში, თავრიზს აბრეშუმის სავაჭრო გზებზე კრიტიკულად მნიშვნელოვანი სატრანზიტო როლი ეკავა¹³².

ქალაქში რეგიონში ყველაზე დიდი ბაზარი არსებობდა, სადაც ევროპული და აზიური ნაწარმი იყრიდა თავს. პროდუქცია კაშმირიდან, ნეპალიდან და სამხრეთ აზიიდან აღწევდა. განსაკუთრებულ ადგილს იკავებდა ვაჭრობა მუშკით¹³³. თავრიზში წარმოებული ნაწარმი ან მასზე გამავალი ნივთები ევროპის ბაზარზე დიდი პოპულარობით სარგებლობდა¹³⁴. ტრაპიზონი-თავრიზის სავაჭრო გზა ასევე მჭიდროდ იყო დაკავშირებული სამხრეთ ირანის და სპარსეთის ყურის ქალაქებთან. მათგან ჰორმუზი განსაკუთრებული აღნიშვნის ღირსია¹³⁵. ეს კი ნიშნავს იმას, რომ სპარსეთის ყურიდან შემოსული ჩინური თუ ინდური ნაწარმი, ბასრა-ბაღდადის მარშრუტით არ გადიოდა, არამედ თავრიზის გავლით, შესაძლებელია, შავ ზღვამდეც აღწევდა¹³⁶.

132 P. Wing. *“Rich in Goods and Abounding in Wealth:” The Ilkhanid and Post-Ilkhanid Ruling Elite and the Politics of Commercial Life at Tabriz, 1250–1400*. Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th-15th Century Tabriz. Brill. 2014, pp. 301-318.

133 R. Prazniak. *“Tabriz on the Silk Roads: Thirteenth-Century Eurasian Cultural Connections”*. Asia Review of World Histories. 1(2). 2013, p. 177; რ. კიკნაძე. „ქალაქები ილხანთა ირანში“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 185-186.

134 R. Prazniak. *“Tabriz on the Silk Roads: Thirteenth-Century Eurasian Cultural Connections”*, p. 176.

135 V. Ciociltan. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*, p. 281.

136 თავრიზი და მიმდებარე ტერიტორიები ერთგვარ საზღვარსაც წარმოადგენდა თუ სადამდე აღწევდნენ ევროპელი ვაჭრები აზიასთან ვაჭრობისას. მართალია, მარკო პოლოს მოგზაურობა საპირისპირო

თავრიზზე გამავალი სავაჭრო გზის უკიდურესი წერტილი, ტრაპიზონი, XIII-XIV საუკუნეებში მთავარ სავაჭრო ქალაქს წარმოადგენდა. ტრაპიზონის კომერციული პოტენციალი, რაც ასახული იყო ქალაქის დიდ ბაზრებში, ბევრად აღემატებოდა მახლობელი აღმოსავლეთის დიდი ქალაქების პოტენციალს. ქალაქს სტუმრობდნენ ვაჭრები მთელი შავი ზღვის აუზიდან. ტრაპიზონი ექსპორტისთვის და იმპორტისთვის განკუთვნილი ნაწარმის ცენტრს წარმოადგენდა¹³⁷.

რეგიონული და საერთაშორისო ვაჭრობა, ისევე როგორც სოფლის მეურნეობა, ტრაპიზონის იმპერიის ეკონომიკურ მნიშვნელობას განაპირობებდა¹³⁸. სავაჭრო პროდუქტებიდან ყველაზე პოპულარული იყო ღვინო. ტრაპიზონი კონსტანტინოპოლთან, ყირიმთან და შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროსთან იყო დაკავებული. ღვინოსთან ერთად თხილი კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი საექსპორტო პროდუქცია იყო¹³⁹.

ტრაპიზონის იმპერია არ იყო ტერიტორიულად

რამეზე მეტყველებს, მისი მგზავრობა მაინც უფრო გამონაკლისს წარმოადგენდა. თავრიზიდან აზიის უკიდურეს აღმოსავლეთამდე სავაჭრო საქმიანობა უფრო აზიელი ვაჭრების ხელში უნდა ყოფილიყო (D. Jacoby. *“Oriental Silks Go West: A Declining Trade in the Later Middle Ages”*, pp. 93; D. Jacoby. *“Marco Polo, His Close Relatives, and His Travel Account: Some New Insights”*. *Mediterranean Historical Review*. 21. 2006, pp. 193-218).

137 A. Akisik-Karakullukcu. *“The Empire of Trebizond in the World-trade System: Economy and Culture”*. *Trade in Byzantium*. Edited by P. Magdalino, N. Necipoglu, I. Jevtic. Koc University. 2016, pp. 323-336.

138 С. П. Карпов. *История Трапезунтской империи*. Санкт-Петербург. 2017, с. 157-160.

139 S. Karpov. *“L’Empire de Trébizonde, 355-367”*. *Le monde byzantin. Byzance et ses voisins 1204-1453 / sous la direction de Angeliki Laiou (†) et Cécile Morrisson*. 2011. 3. Paris, pp. 355-367; С. П. Карпов. *История Трапезунтской империи*, с. 161.

დიდი სახელმწიფო. მას არ გააჩნდა დიდი ველები სოფლის მეურნეობისთვის, რის გამოც აქტიური სავაჭრო კონტაქტი ყირიმთან, საიდანაც ხორბლის შემოტანა ხდებოდა, სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანი იყო¹⁴⁰. ღვინის ექსპორტი ასევე მნიშვნელოვან ადგილს იკავებდა. ასევე აღსანიშნავია ტრაპიზონის იმპერიაში ბუნებრივი რესურსების საბადოების აქტიური ამუშავება¹⁴¹.

ტრაპიზონის განსაკუთრებული დანიშნულება 1280-იანი წლებიდან მოხდა, როდესაც სავაჭრო გზამ ბაღდადიდან თავრიზზე გადაინაცვლა. შედეგად, ქალაქში ჯერ გენუელებმა (1270-1280 წწ.), შემდეგ კი ვენეციელებმა (1319 წ.) თავისი სავაჭრო წარმომადგენლობები დააფუძნეს. ტრაპიზონის ეკონომიკურ და სატრანზიტო როლზე ისიც მეტყველებდა, რომ ქალაქში სავაჭრო გადასახადი – *kommerkion* – იკრიფებოდა¹⁴². ტრაპიზონში აღმოსავლეთიდან აბრეშუმი, ბამბა და ძვირფასი ქვები შემოდის, დასავლეთიდან კი მაღალი ხარისხის ფული¹⁴³.

XIV საუკუნის შუა ხანების კრიზისის შემდეგ, როდესაც ილხანთა სახელმწიფო დაიშალა და თავრიზზე გამავალი სავაჭრო გზა მოიშალა, ტრაპიზონის სავაჭრო როლი შემცირდა. ამან ტრაპიზონში ვაჭრობა ტრანსკონტინენტური მნიშვნელობიდან ლოკალურამდე დააქვეითა. მიუხედავად ამისა, ქალაქმა გააგრძელა მჭიდრო სავაჭრო ურთიერთობა იტალიელებთან და მცირე აზიის ქალაქებთან¹⁴⁴.

ლოკალური დონის ვაჭრობა თევზს, თაფლს და ცვილს მოიცავდა. ასევე იყო შაბის გატანა ანატოლიიდან.

140 S. Karpov. *L'Empire de Trébizonde*, p. 359.

141 С. П. Карпов. *История Трапезунтской империи*, с. 170.

142 S. Karpov. *L'Empire de Trébizonde*, p. 359.

143 იქვე.

144 S. Karpov. *L'Empire de Trébizonde*, p. 360.

ამავე კატეგორიის ვაჭრობას მიეკუთვნებიან რუბრუკის ვაჭრები კონსტანტინოპოლიდან, რომლებიც თევზის სხვადასხვა სახეობის მოსაპოვებლად ტამანის ნახევარკუნძულს აღწევდნენ. აზოვის ზღვაში ასევე აქტიური იყო მარილის მოპოვება¹⁴⁵. ამით შავი ზღვის აუზი მეტ-ნაკლებად ერთიან ეკონომიკურ ზონას წარმოადგენდა. ის, რაც მოიპოვებოდა შავი ზღვის ჩრდილოეთ სანაპიროს გასწვრივ, შემდეგ გადიოდა სამხრეთით, მცირე აზიის სანაპიროსკენ, განსაკუთრებით ტრაპიზონისკენ¹⁴⁶.

ამგვარად, მონღოლებმა შავი ზღვის ისტორიაში ერთგვარი რევოლუცია მოახდინეს. 1204 წლამდე შავი ზღვა ბიზანტიის მიერ ჩაკეტილ ეკონომიკურ ზონას წარმოადგენდა¹⁴⁷. ვაჭრობა მიმდინარეობდა, მაგრამ შავი ზღვის ეკონომიკა განცალკევებულ სივრცეს წარმოადგენდა და ფაქტობრივად არ იყო მიბმული ხმელთაშუა ზღვაზე. ტრაპიზონი და ყირიმი კონსტანტინოპოლთან ეკონომიკურად დაკავშირებული იყო, მაგრამ ეს სავაჭრო ურთიერთობები, ძირითადად, შეზღუდული ხასიათის იყო და დამოკიდებული იყო მხოლოდ იმპერიული დედაქალაქის საჭიროებებზე. 1204 წელს ლათინების მიერ კონსტანტინოპოლის დაპყრობის შემდეგ, ევროპისთვის შავი ზღვის გახსნა იწყება¹⁴⁸. თუმცა, როგორც ვნახეთ, ამ პროცესის მეტად დაჩქარება და უფრო დიდ მასშტაბებზე აყვანა, შავი ზღვის ჩრდილოეთით და სამხრეთით მონღოლების გავლენის გავრცელების შემდეგ მოხდა.

145 *The Journey of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55*, pp. 47-48.

146 P. Jackson. *The Mongols and the West (1221-1410)*, p. 309.

147 S. P. Karpov. "Main Changes in the Black Sea Trade and Navigation, 12th-15th Centuries". *Proceedings of the 22nd International Byzantine Studies*. Edited by I. Iliev, A. Nikolov, E. Kostova, V. Angelov. 2011, pp. 417-422.

148 M. Balard. "Genoa and the Golden Horde". *Золотоордынская цивилизация*. 10. 2017, с. 105-112.

მონღოლთა უღლის სიმბიზი

ამხრეთ კავკასიის ქალაქებს შორის არსებობდა და რითაც ხდებოდა ამ რეგიონის ეკონომიკური დაკავშირება ირანის დიდ და მდიდარ ქალაქებთან ამრიგად, მონღოლთა ლაშქრობებზე საუბრისას ჩვენ უფრო დიდი მნიშვნელობის მოვლენასთან გვაქვს საქმე – მომთაბარეებმა მოარღვიეს ის სავაჭრო კონტაქტები, რომლებიც სამხრეთ კავკასიის ქალაქებს შორის არსებობდა და რითაც ხდებოდა ამ რეგიონის, ირანის და მახლობელი აღმოსავლეთის სხვა დიდ და მდიდარ ქალაქებთან ეკონომიკური დაკავშირება. თუმცა მონღოლები უფრო შორს წავიდნენ. მახლობელი აღმოსავლეთის შუაგულში არსებულმა ტრანსკონტინენტურმა სავაჭრო გზებმა გადაინაცვლა სამხრეთით, წითელ ზღვაზე, ან ჩრდილოეთით, შავ ზღვასა და ევრაზიის სტეპებში¹⁴⁹. ასე, მაგალითად, თბილისი-დმანისი-ანისი-ერზერუმის რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზა, რომელიც 1220-იან წლებამდე აქტიურად გამოიყენებოდა, მონღოლების გამოჩენის შემდეგ დაქვეითებას განიცდის. აქ რამდენიმე მცირე მაგალითის მოყვანა შეიძლება: XIII საუკუნის მეორე ნახევრიდან შემცირდა ირანული ფაიანსის ნაწარმის იმპორტი და მინის წარმოების დონე¹⁵⁰.

მონღოლთა ხანაში საქართველოს საზღვრების სამხრეთით სავაჭრო გზების გადატანა განპირობებული იყო რამდენიმე მიზეზით. ერთი იყო, რომ გზები ბარდავი-განჯა-თბილისი-ანისი, ან ბარდავი-განჯა-დვინი-ანისი შედარებით ახლოს იყო ოქროს ურდოსთან და ამ უკანასკნელის მიერ სამხედრო ლაშქრობების მარტივი სამიზნე

149 საპირისპირო მოსაზრებისაა Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*, с. 86-87.

150 თბილისის ისტორია. ტ. I. თბილისი. 1990, გვ. 208.

შეიძლება გამხდარიყო¹⁵¹. ეს დამტკიცდა კიდევაც XIII საუკუნის მეორე ნახევარში, როდესაც ილხანებს და ოქროს ურდოს შორის რამდენიმე ომი გაიმართა. ამიტომაც, სამხრეთით სავაჭრო გზის გადატანა შეიძლება პირდაპირ სამხედრო-პოლიტიკური მიზეზებით იყო გამოწვეული.

ის, რომ ოქროს ურდოს ლაშქრობები დიდ საფრთხეს წარმოადგენდა, ნათლად ჩანს შირვანში ცნობილი სამხედრო-თავდაცვითი სისტემის „სიბას“ აგებით¹⁵². ჩვენთვის, ამ შემთხვევაში უფრო საინტერესოა „სიბას“ უარყოფითი გავლენა სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულებაზე არსებულ სავაჭრო გზებზე. უეჭველია, თავდაცვითი ხაზს, სადაც ქართველები დიდ როლს თამაშობდნენ, უნდა შეეფერებინა აქტიური სავაჭრო კონტაქტები.

„სიბას“ არ შეუჩერებია ბერკე ხანი. ისევე, როგორც პირველი ლაშქრობა, მისი მეორე შემოსევა სამხრეთით, ასევე დარუბანდის გზით განხორციელდა¹⁵³. ომიანობა დარუბანდის სავაჭრო გზის დაქვეითებას იწვევდა¹⁵⁴. ომიანობა მდიდარი ტერიტორიების დაცემას განაპირობებდა, რაც, თავის მხრივ, ვაჭრობის ინტენსივობას აქვეითებდა. ასე, მაგალითად, მონღოლი არღუნ ნოინის საქართველოში ხელახლა გამგზავრების დროს, ჰერეთი და კახეთი ყველაზე მეტად დაზარალებული რეგიონები იყო¹⁵⁵. სომხეთი, ქართლი და თბილისი არანაკლებ დაზარალდა პირდაპირი სამხედრო მოქმედებებისა და მონღოლთა

151 ვ. გაბაშვილი. „ილხანთა ირანი XIV ს-ის პირველ ნახევარში“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 207-208.

152 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანი“, გვ. 594.

153 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანი“, გვ. 597.

154 Е. И. Нарожный. «Основные торгово-стратегические коммуникации в северокавказских пределах Золотой Орды». Золотоордынская цивилизация. 2017. № 10, с. 219-220.

155 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანი“, გვ. 613.

მძიმე გადასახადების გამო¹⁵⁶.

მონღოლთა ლაშქრობების პირველი ტალღის დასრულების შემდეგ, გადასახადების აკრეფის ეფექტიანი სისტემის ჩამოყალიბების საჭიროება სულ უფრო ნათელი გახდა. 1254-1256 წლებში ჩატარდა საყოველთაო აღწერა, რომლის საფუძველზეც შემოიღეს რამდენიმე გადასახადი: მალი (სასოფლო-სამეურნეო), ყოფჩური (საბალახე), საიამე (მონღოლების მიერ გზებზე აგებული სადგურების – იამების მშენებლობა და შეკეთება) და, რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, სავაჭრო გადასახადი ტამლა¹⁵⁷.

მონღოლთა გადასახადები მძიმედ აწვებოდა ქართულ მოსახლეობას. ჟამთააღმწერელი არღუნზე საუბრისას აღნიშნავს, რომ საქართველო რთულ ვითარებაში იყო, რადგან უამრავი გადასახადი იყო შემოღებული¹⁵⁸. ახალი გადასახადები ემატებოდა ქართულ სამეფოში არსებულ ტრადიციულ გადასახადებს. ამით ქალაქის და სოფლის მშრომელი ფენა ლატაკდებოდა, რითაც, ზოგადად, ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალი ქვეითდებოდა.

ქართველი მეფეები აქტიურად ცდილობდნენ გადასახადებისგან თავის დაღწევას. ამის კარგი მაგალითი იყო აღმოსავლეთ საქართველოს მეფის დავით VII ულუს მიერ მონყობილი აჯანყება, რომლის მიზეზიც, ჟამთააღმწერლის მიხედვით, მონღოლების გაუსაძლისი საგასადახადო პოლიტიკა იყო: „შევიწროებული იყო მეფე და საბრძანებელი მისი არღუნის აღთქალვისაგან და რომელი იგი განენესა, რას განისყიდებოდეს ტფილისს ასსა თეთ-

156 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატჰიანე“, გვ. 615.

157 Киракос Гандзакец. *История Армении*, с. 221-222; ბ. სილაგაძე. „მონღოლების ბატონობის ზოგიერთი საკითხის შესახებ საქართველოში“, გვ. 18; ა. თაბუაშვილი. *ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია*, გვ. 146.

158 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატჰიანე“, გვ. 580, 583.

რსა ზედა სამი თეთრი საყაენოდ დაიდებოდეს. ამას ზედა ხოჯა-აზიზ ვინმე, ნათესავით და სჯულითა სპარსი, განეჩინა, და დაეტოვა ტფილისს, რომელი ესოდენ უწესოებად მიიწია, რომელ თუ სამზარეულოსა მეფისასა ცხვარი, გინა კრავი ისყიდებოდეს, მას ზედა ხარაჯა წაუღიან, რომელსა-იგი ტამლად უწოდდეს¹⁵⁹. იგივე მიზეზს ახსენებს კირაკოს განძაკელიც¹⁶⁰.

ვაჭრების დანინაურება, ერთი მხრივ, არ უნდა წარმოადგენდეს უარყოფით მოვლენას. თუმცა, თუ გავითვალისწინებთ სხვა სფეროებს, სადაც დოვლათი იქმნებოდა და თუ როგორ ავიწროებდნენ მონღოლები ფეოდალებს, ისინი კი გლეხებს და ამით ამცირებდნენ მწარმოებლურ ენერგიას, ვაჭრების დანინაურება უფრო ნეგატიურ პროცესს წარმოადგენდა.

ფაქტობრივად, დამძიმებული ეკონომიკური მდგომარეობის გამოსწორების ერთადერთ საშუალებას ხანგრძლივ მონღოლურ ლაშქრობებში მონაწილეობა წარმოადგენდა. მაგალითად, ჰულაგუს ბაღდადზე ლაშქრობა დიდი ქონების მოპოვების შესაძლებლობას წარმოადგენდა. ჟამთააღმწერელი აღნიშნავს, რომ:

„ხოლო სიმდიდრისა და ალაფისა, მაშინ პოვნილთა, ვინ-მე მიუთხრნეს? რამეთუ აღივსნეს თათარნი და ქართველნი ოქროთა, ვერცხლითა, თუალითა, მარგალიტითა პატიოსნითა, ლარითა და შესამოსლითა, სამსახურებელი ჭურჭელითა ოქროსა და ვერცხლისათა, რომელ არავინ აღიღებდა თვნიერ ოქროსა და ვერცხლსა, თუალსა და მარგალიტსა, და შესამოსელთაგან კიდე. სხუანი ჭურჭელნი, ჩინეთით და ქაშანით მოხმულნი და მუნ შექმნილნი. სპი-

159 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატყანე“, გვ. 583.

160 Киракос Гандзакечи. *История Армении*, с. 234.

ლენძი და რკინა უპატიოდ იბნეოდა. და ესრეთ აღი-
ვსნეს ლაშქარნი, რომელ უნაგირნი და კურდანი, და
ყოველი შეურაცხი სამსახურებელი თუალითა და
მარგალიტითა და წითლითა ოქროთა განტენიან, და
ზოგთა ხრმალთა ვადისპირსა მოსტეხდიან და ქარ-
ქაშნი წითლითა განტენიან და ზედა ნატეხნი ხრმ-
ლისა ჩააგნიან¹⁶¹.

ბაღდადის აღების შედეგად მიღებული სიმდიდრე
ქართველი მეფეებისა და ფეოდალებისთვის მონღოლთა
გადასახადებისგან დამძიმებული ვითარების ხანმოკლე
დროით გამოსწორების საშუალებას წარმოადგენდა. ეს
კარგად ჩანს კახა თორელის შემთხვევაში. „მას ჟამსა,
ოდეს ბაღდადი გატეხეს თათართა, პატრონმამ აფხაზთა
მეფემან ულავს წინაშე გამგზავნა მოციქულად. მაშინ ბა-
ღდადური ალაფი ყუელაი იეფად იყო“ – ხაზს უსვამს დიდ-
გვაროვანი რკონის ღვთისმშობლისადმი მიწერილში¹⁶².

საქართველოში მონღოლების ხანის სავაჭრო-ე-
კონომიკური ვითარების შესაფასებლად ირანში მიმდინ-
არე პროცესების მოკლე ექსკურსი მეტად სასარგებლო
იქნება. რადგან ჩრდილოეთ ირანის ქალაქები მჭიდროდ
იყო დაკავშირებული ქართულ ქალაქებთან, ირანზე მონ-
ღოლთა ნეგატიურ გავლენას არ შეიძლება თავისი კვალი
არ დაეტოვებინა ქართულ რეალობაზე.

XIII საუკუნე ირანის ისტორიაში არის ის პერიოდი,
რომელიც მკვეთრი ეკონომიკური დაღმასვლით ხასიათ-
დება. მიზეზი ჯერ მონღოლთა შემოსევები, ხოლო შემდეგ
უკვე მომთაბარეების გაბატონება და მძიმე საგადასახადო
სისტემა იყო. ეს იწვევდა მოსახლეობის კლებას, სოფლის
მეურნეობის დონის დაცემას და მონღოლებისა და სხვა

161 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატყიანე“, გვ. 578.

162 ჯ. სამუშია. *დავით ულუ*, გვ. 105-107.

მომთაბარე ჯგუფების მიგრაციას, რაც ურბანული ცხოვრების დაცემას იწვევდა. ვითარება ნაწილობრივ გამოსწორდა 1290-1330 წლებში, ყაზან ყაენის მიერ ჩატარებული რეფორმების შედეგად¹⁶³.

მონღოლების პირველი შემოსევების შედეგად დაიქცა ბალხი, მერვი¹⁶⁴, ნიშაპური, ჰერატი, რეი, ყაზვინი, ჰამადანი, მარაღა, არდებილი და ბევრი სხვა ქალაქი¹⁶⁵. ასევე იკლო მოსახლეობამ, რომელიც ძირითადად დაკავებული იყო მანუფაქტურულ სფეროში. ქალაქებით მდიდარმა ხორასანმა განსაკუთრებით დიდი დარტყმა მიიღო. ეს ის მხარეა, რომლის დიდ სავაჭრო-ეკონომიკურ პოტენციალს შუა საუკუნეებში ისტორიკოსები ხშირად უსვამდნენ ხაზს¹⁶⁶.

იგივე ბედი ეწია ტაბარისტანს და გურგანს. ამ სიმდიდრით ცნობილი პროვინციების დაქვეითებას პირდაპირი ნეგატიური ეკონომიკური შედეგები უნდა გამოენჯია

163 I. P. Petrushevsky. *"The Socio-Economic Condition of Iran under the Il-khans"*. The Cambridge History of Iran. Volume 5. The Saljuq and Mongol Periods. Edited by J. A. Boyle. Cambridge. 1968, p. 483; პეტრუშევსკის თავისი არგუმენტები უფრო ფართოდ მიმოხილული აქვს შემდეგ ნაშრომში – *Земледелие и аграрные отношения в Иране XIII-XIV веков*. Москва-Ленинград. 1960. ეს, ნაწილობრივ, რაშიდ ად-დინის მიმონერიდანაც ჩანს, როდესაც ის საქართველოში და სხვაგან მიწებს ფლობდა და მათი დამუშავებისთვის შესაბამის ზომებს მიმართავდა. იხ. კ. ტაბატაძე. „რაშიდ ად-დინის ცნობები საქართველოს შესახებ („მოქათაბათ-ე რაშიდი“)“. ქართული წყაროთმცოდნეობა. თბილისი. 1968, გვ. 79-80.

164 ჯერ კიდევ იბნ ბატუტას მოგზაურობის პერიოდში ბალხი და მერვი დანგრეულ ქალაქებად რჩებოდა (*The Travels of Ibn Battuta in the Near East, Asia & Africa 1325-1354*, Chapter XIII).

165 Ибн ал-Асир. *Полный свод истории*, с. 350-357, 359-360; И. П. Петрушевский. *Земледелие и аграрные отношения в Иране XIII-XIV веков*, с. 36-46.

166 I. P. Petrushevsky. *"The Socio-Economic Condition of Iran under the Il-khans"*, p. 486.

საქართველოსთვის. ტაბარისტანსა და გურგანზე გადიოდა ერთ-ერთი უმსხვილესი სავაჭრო მარშრუტი, რომელიც სამხრეთ კავკასიას და მცირე აზიას ცენტრალურ აზიასთან აკავშირებდა. არაა გასაკვირი, რომ მონღოლებმა შემოსევისთვის ზუსტად ეს გზა აირჩიეს. ტაბარისტანის და გურგანის გაღარიბებას ასევე ხელს უწყობდა ამ რეგიონების სასოფლო-სამეურნეო სივრცეების მომთაბარეების ხელში გადასვლა.

რაშიდ ად-დინი აღწერს რა მონღოლების მიერ გამოწვეულ ზარალს, აღნიშნავს, რომ ისფაჰანმა, მარაღამ, არდებილმა, ბარდავმა და განჯამ განსაკუთრებული ზიანი ნახეს. ეს მდიდარი ქალაქები საქართველოსთან ახლოს მდებარეობდა. ჩვენთვის კარგად ცნობილია, მონღოლებამდე ქალაქებს შორის როგორი ეკონომიკური კავშირები არსებობდა. ზემოაღნიშნული ქალაქების დასუსტებას და საქალაქთაშორისო ეკონომიკური კავშირების დაქვეითებას არ შეიძლებოდა, რომ პირდაპირი ნეგატიური გავლენა არ მოეხდინა ქართულ ქალაქებზე და ზოგადად, სამეფოს სიმდიდრეზე. რაშიდ ად-დინი პირდაპირ აღნიშნავს იმას, რომ ერთ-ერთი ყველაზე დაზარალებული მხარე დარუბანდიდან შირვანამდე არსებული ტერიტორია იყო¹⁶⁷. ყაზან ყაენის რეფორმების დაწყების პერიოდისთვის, ირანში ათიდან ხუთი სახლი ცარიელი იყო, ნახიჩევანში კი ექვსიდან ხუთი¹⁶⁸. ეს გამოიწვევდა რეგიონული მასშტაბის სავაჭრო გზების დაქვეითებას, ზოგ შემთხვევაში კი მაშინ, როდესაც ქალაქების აღდგენა ვერ ხერხდებოდა, სრულად დაცემას და სხვა მიმართულებებზე გადატანას.

ირანში მონღოლების გამოჩენის პირველი ეტაპი –

167 I. P. Petrushevsky. *“The Socio-Economic Condition of Iran under the Il-khans”*, p. 491.

168 I. P. Petrushevsky. *“The Socio-Economic Condition of Iran under the Il-khans”*, p. 506.

დაახლოებით 1250 წლებამდე – ხასიათდებოდა ძარცვით და გადასახადების და სიმდიდრის ძალადობრივი აკრეფით. ჰულაგუს ლაშქრობა ირანში თვისობრივად განსხვავებული იყო, რადგან მისი შეტევა არ იყო სწრაფი, არამედ უფრო ნელი ტემპით გადადიოდა ცენტრალური აზიიდან ირანში. ამიტომაც მკვლევრები მიიჩნევენ, რომ ჰულაგუს შეტევას ნაკლები განადგურება უნდა მოჰყოლოდა¹⁶⁹.

1250-იანი წლების ბოლოდან შედარებით რბილ პოლიტიკას ჩაეყარა საფუძველი. აქცენტი მომთაბარეების და ადგილობრივი მოსახლეობის თანაცხოვრებაზე გაკეთდა, რაც ხელს უწყობდა სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების აღდგენას. ამ მხრივ აღსანიშნავია ყაზან ყაენის რეფორმები. ქვეყნის მართვის სადავეები ირანელი ბიუროკრატების ხელში იყო გადასული, მაგრამ მონღოლებამდელი ეკონომიკური დონის მიღწევა მაინც ვერ მოხერხდა¹⁷⁰. სოფლის მეურნეობა და ხელოსნობა დაბალ დონეზე დარჩა. დიდი ბაზრები ძირითადად პოლიტიკური

169 ისტორიოგრაფიაში მკვიდრდება მოსაზრება, რომ მონღოლების პირველი ლაშქრობის გარდა, რომელიც ნამდვილად დიდი ზიანის მომტანი იყო, ირანზე მომთაბარეების გაბატონება მძიმე შედეგის მომტანი არ უნდა ყოფილიყო. მეტიც, ჰულაგუს მმართველობა პოზიტიურად იყო აღქმული ირანის იმ დროინდელი მოსახლეობის მიერ, რადგან ჯერ ბალდადის ალებით, ხოლო შემდეგ კი თავრიზში დედაქალაქის დაფუძნებით მან აღკვეთა ის ანარქია, რომელიც 1220-იანი წლებიდან ირანში მონღოლების გამოჩენის შემდეგ სუფევდა. ეს მტკიცდება იმითაც, რომ უკვე ჰულაგუს მმართველობიდან მოყოლებული აზერბაიჯანი ყალიბდება ტრანსკონტინენტური ვაჭრობის ცენტრად და მთავარ სატრანზიტო პუნქტად ცენტრად თავრიზში (G. E. Lane. *"The Mongols in Iran"*. Handbook of Iranian History. Edited by T. Daryae. Oxford. 2011, pp. 243-244, 254-257).

170 I. P. Petrushevsky. *"The Socio-Economic Condition of Iran under the Il-khans"*, pp. 492-498.

ცენტრების გარშემო იყო შემჭიდროებული¹⁷¹.

ამის მიუხედავად, ცალსახა პროგრესი შეიმჩნეოდა აბრეშუმის წარმოების საქმეში. თუ მონღოლებამდე აბრეშუმის წარმოების ცენტრები ძირითადად მერვი, გურგანი, მაზანდარანი, არანი და შირვანი იყო, XIII საუკუნის მეორე ნახევარში წარმოებამ გავრცელება პოვა მთელს ირანში¹⁷². ეკონომიკური ვითარების ნაწილობრივ გამოსწორებას უნდა მიუთითებდეს ქართველ მემკვიდრეთან შემონახული ერთი საინტერესო ცნობა. როდესაც ჰულაგუმ ბაღდადი აიღო და დიდ ქონებას დაეუფლა, მან შემდეგში შენების ბრძანება გასცა: „და შეინყალნეს დაშთომილნი ბაღდადელნი, და ბრძანა შენება, და დაყარნეს შანანი, და ესრეთ სავსენი ტყუე-ალაფითა მივიდეს სადგურს“¹⁷³.

მონღოლების მიერ ევრაზიული იმპერიის წარმატებული მართვა და დიდ გეოგრაფიულ დისტანციებზე ჯარების გადაადგილება, პირველ რიგში, შესაძლებელი იყო ამა თუ იმ დაპყრობილ თუ არაპირდაპირ კონტროლირებად ტერიტორიაზე არსებული ადამიანური და ეკონომიკური რესურსების სწორი გამოყენებით¹⁷⁴.

პირდაპირი უარყოფითი სამხედრო შედეგების გარდა, ასევე აღსანიშნავია ირანში მონღოლების მიერ და-

171 I. P. Petrushevsky. *“The Socio-Economic Condition of Iran under the Il-khans”*, pp. 506-513.

172 I. P. Petrushevsky. *“The Socio-Economic Condition of Iran under the Il-khans”*, p. 504.

173 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანიმატიანე“, გვ. 579; მონღოლების მიერ ქალაქების აღდგენის მრავალი მაგალითი მოგვეპოვება. ასე, იბნ ბატუტას მოგზაურობის პერიოდში მონღოლების მიერ დაქცეული სამარყანდი, ჰერატი და ნიშაპური დიდ და ლამაზ ქალაქებს წარმოადგენდნენ (*The Travels of Ibn Battuta in the Near East, Asia & Africa 1325-1354*, Chapter XIII).

174 Th. T. Allsen. *Mongol Imperialism. The policies of the Grand Qan Mongke in China, Russia, and the Islamic lands, 1251-1259*. University of California. 1987, pp. 5-9.

მყარებული ადმინისტრაცია¹⁷⁵ და უამრავი გადასახადი. აქ აღსანიშნავია ვაჭრებსა და ხელოსნებზე დაწესებული გადასახადი, რომელიც გაურკვეველია, ვრცელდებოდა თუ არა ორტალის ვაჭრებზე, რომლებიც, ზოგადად, მცირე სახელმწიფო კონტროლს ექვემდებარებოდნენ. ორტალების პრივილეგიები მხოლოდ მანგუ ყაენის რეფორმების შედეგად შეიზღუდა¹⁷⁶. სავაჭრო გადასახადის აკრეფა საკმაოდ აგრესიულად მიმდინარეობდა. ფაქტობრივად, გადასახადი ბაზარში ყველა გაყიდულ ნივთზე წესდებოდა, რაც იმას უნდა ნიშნავდეს, რომ გადასახადის ამკრეფნი ყოველი ბაზრის შესასვლელში უნდა მდგარიყვნენ.¹⁷⁷ ყოველივე 100 თეთრის ნასყიდობაზე 3 თეთრი (3%) გადასახადი წესდებოდა¹⁷⁸. ასევე აღსანიშნავი იყო ყოფჩური, რომელიც თავდაპირველად პირუტყვზე დაწესებული გადასახადი იყო და მომთაბარე მოსახლეობიდან იკრიფებოდა. როგორც ჩანს, შემდეგ პერიოდში მონღოლებმა ეს გადასახადი გაავრცელეს იმპერიის ყველა ზრდასრულს მამაკაცზე.

ეკონომიკას და სავაჭრო ურთიერთობებს მძიმედ კიდევ ერთი გარემოება აწვებოდა. თუ თავდაპირველად მონღოლების მიერ ჩამოყალიბებული საფოსტო სადგურები, იამები, ეფექტიან საშუალებას წარმოადგენდა იმპერიის დიდი ტერიტორიის გადალახვისთვის, მოგვიანებით ვითარება გაუარესდა. იამებს უკვე ვაჭრებიც იყენებდნენ, ხოლო ცხენებით და სხვა საჭირო ნივთებით უზრუნვე-

175 D. Aigle. *"Persia under Mongol domination. The effectiveness and failings of a dual administrative system"*. Bulletin d'Etudes Orientales. IFPO. 2006. Vol. 57, pp. 65-78.

176 P. Bozian. *"The Role of Ortoy Merchants in the Mongolian Court: From the Rise of the Mongol Empire to the Fall of Yuan Dynasty"*. Emory Endeavors in History. 6. 2015, p. 104.

177 Th. T. Allsen. *Mongol Imperialism*, pp. 160-162.

178 ს. მაკალათია. *დიმიტრი თავდადებული*. თბილისი. 1942, გვ. 12.

ლყოფა ევალებოდა გზების გასწვრივ მცხოვრებ მოსახლეობას. მანგუ-ყაენის დროს იამებს თავდაპირველი როლი დაუბრუნდათ¹⁷⁹.

ეს უდავოდ ავნებდა საქართველოს სამეფოს, რომლის ფინანსური სიძლიერე პირდაპირ დამოკიდებული იყო სავაჭრო გზებზე, რომლის გაკონტროლებასაც ქართველი მეფეები საუკუნეზე მეტი ხნის განმავლობაში ცდილობდნენ. ასევე არანაშ, შარვანში და სომხებით დასახლებულ მიწებზე გამავალმა სავაჭრო გზებმა საქართველოს სამეფოს საზღვრებიდან და არან შირვანიდან სამხრეთით გადაინაცვლა¹⁸⁰ ან საერთოდ შეწყვიტა ფუნქციონირება. საქართველოსგან სამხრეთით ჩამოშორებულ სავაჭრო გზებზე მეტყველებს რუბრუკის სტეპებიდან უკან დასაბრუნებელი გზა, როდესაც მოგზაური საქართველოს ტერიტორიას აღმოსავლეთიდან და სამხრეთიდან გარს უვლის სტეპებიდან მცირე აზიაში მოსახვედრად.

ქვეყნის ეკონომიკური მდგომარეობის დამძიმებაზე მეტყველებს XIII საუკუნის ბოლოს მონღოლების მიერ ჩატარებული აღწერა, რომელმაც ცხადყო ქართულ სამეფოში ნასახლარების მომრავლების ფაქტები. მართალია, მონღოლთა ბატონობის ჟამს მოხდა ისეთი დიდვაჭართა როლის ამალღება, როგორც უმეკი და შახაბადინი, ამ მოვლენას ხელი არ შეუწყვია საქართველოში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებისთვის. ნიშანდობლივია, რომ XIV საუკუნის დასაწყისში თბილისში

179 T. May. *“Commercial Queens: Mongolian Khatuns and the Silk Road”*, pp. 1-18; დ. გვრიტიშვილი. *ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.)*, გვ. 208-209.

180 Я. А. Манандян. *О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен*, с. 300-302, 308; სავაჭრო გზების ზღვებზე გადატანის საკითხმა ქართულ მხატვრულ ლიტერატურაშიც კი პოვა ადგილი. იხ. ჟ. ამირეჯიბი. *დათა თუთაშხია*. თბილისი. 2019, გვ. 233.

შიმშილიც კი დაფიქსირდა, ხოლო ლატაკთა რიცხვმა მოიმატა¹⁸¹.

მონღოლების მიერ უკანონოდ აკრეფილი გადასახადები დიდ პრობლემას წარმოადგენდა. ეს უკმაყოფილებას იწვევდა არა მარტო მოსახლეობაში, არამედ საკუთრივ მონღოლ მმართველებში. მათ კარგად ესმოდათ, რომ უკანონოდ აკრეფილი გადასახადები იმპერიის გრძელვადიან სტაბილურობას ძირს გამოუთხრიდა. ასეთი მიდგომის ერთ-ერთი მაგალითი იყო ჰულაგუიანთა დინასტიის წარმომადგენელი არლუნ-ხანი, შემდეგ მანგუ-ყაენი¹⁸².

XIII საუკუნის ბოლოდან საქართველოში და ირანში საქალაქო ურთიერთობები ნაწილობრივ დასტაბილურდა. ჩვენ ზემოთ უკვე ვახსენეთ უჯანის, თავრიზის და არდებილის მაგალითები. ასევე მოხდა ანისის ნაწილობრივ აღორძინება¹⁸³. ამასთან ერთად, ქალაქი ბაქოც დაწინაურდა. თავრიზთან ასევე დაარსდა სავაჭრო-სახელოსნო დასახლება რაბი რაშიდი, რომელიც მოიცავდა 24 ქარვასლას და 1500-მდე დახლს¹⁸⁴. მართალია, ქალაქების აღორძინება ან ახლის დაარსება (მაგალითად, ქ. სულთანია) უფრო გამონაკლისს წარმოადგენდა, ვიდრე მთლიანი რეგიონისთვის დამახასიათებელ პროცესს, ეს მაინც მიაწინებებს იმაზე, რომ იმ მსხვილმა სავაჭრო აქტივობამ,

181 თბილისის ისტორია, გვ. 201-203.

182 ჯუჯეინის ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 46-48.

183 მონღოლებმა პირველი გამანადგურებელი ლაშქრობების შემდეგ, დიდი ინტერესი გამოიჩინეს ევრაზიის კონტინენტზე სავაჭრო გზების განვითარების საქმეში. მონღოლების დროს დაწინაურდა ისეთი ქალაქები, როგორებიცაა ვოლგაზე მდებარე სარაი, ირანის ჩრდილოეთში ქალაქი თავრიზი, ცენტრალურ აზიაში ურგენჩი და ა. შ. (N. Di Cosmo. *"Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the thirteenth and fourteenth centuries: convergencies and conflicts"*, pp. 392-396).

184 Э. Мурадалиева. *Города Кавказа на шелковом пути*, с. 88.

რომელიც ჩამოყალიბებული იყო საქართველოს სამეფოს საზღვრებიდან, უფრო სამხრეთით გადაინაცვლა. ეს იყო მონღოლების ლაშქრობების პირდაპირი შედეგი.

ქართული ქალაქების მღვდმარობა

ჯალალ ად-დინის, მონღოლების შემოსევების და რადიკალურად შეცვლილი სავაჭრო-ეკონომიკური სურათით ევრაზიის გზებზე თბილისის დაქვეითება დაიწყო. ეს მოსახლეობის შემცირებაში და კერამიკული სახელოსნოების განადგურებაში გამოიხატა. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, ეკონომიკური ცხოვრების სიდუხჭირის მიზეზი ასევე მონღოლების მიერ ვაჭრებისთვის, ხელოსნებისთვის, მეთევზეებისთვის მძიმე გადასახადების დაწესება იყო¹⁸⁵.

საქართველოში ქალაქების დაქვეითება მონღოლთა ძალაუფლების დამყარების შემდეგ იწყება. XIII საუკუნის 60-იანი წლებიდან რუსთავი, ფაქტობრივად, წყვეტს თავის არსებობას. თავისი გავლენა ქალაქ უფლისციხეზეც დაკარგა. ის დაქვეითების გზაზე იდგა უკვე რამდენიმე საუკუნის განმავლობაში, მაგრამ მონღოლების გამოჩენამ ქალაქი საბოლოოდ დააქცია. ხორნაბუჯი, დმანისი, ოძრხე და ჟინვანი ასევე დაქვეითდა ან სრულად შეწყვიტა არსებობა¹⁸⁶. ზოგი ქალაქი მონღოლთა ლაშქრობების მსხვერპლი გახდა. 1265 წელს ბერკეს ლაშქრობის დროს სრულიად განადგურდა რუსთავი და ხორნაბუჯი¹⁸⁷. ასევე და-

185 თბილისის ისტორია, გვ. 198.

186 შ. მესხია. საისტორიო ძიებანი, გვ. 133.

187 ბ. ლომინაძე. „მონღოლთა ბატონობა საქართველოში და ბრძოლა მის წინააღმდეგ“. საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. ტ. III. თბილისი, 1979, გვ. 578-579.

იქცა ხუნანი¹⁸⁸. ეს ორი ქალაქი, გარდა სამხედრო-სტრატეგიული ადგილმდებარეობისა, ისტორიულად მნიშვნელოვან რეგიონულ სავაჭრო გზებთან ახლოს იყო: სამხრეთით არანს და შირვანს ჩრდილოეთ ირანის ქალაქებით მდიდარ ტერიტორიას უერთდებოდა.

საქართველოში მონღოლების ბატონობის ხანაში საქალაქო ცხოვრების და ქალაქებს შორის სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობის დაკნინებით ხასიათდებოდა. ქვეყნის შუაგულში არსებული სავაჭრო გზები, რომლებიც რეგიონებს აკავშირებდა ერთმანეთთან, დაცემის გზას ადგა. ამის ერთ-ერთი კარგი მაგალითია XIII საუკუნის მეორე ნახევარში გორის ისტორია. ოსთა მოძალებამ ჩრდილოეთიდან ქალაქი დიდად დააზარალა. რამდენიმე ათწლეულის განმავლობაში გორი მტრის ხელში იყო, ხოლო ქართველი დიდებულები ვერ ახერხებდნენ ოსების მოგერიებას იმ პირობებში, როდესაც მონღოლები ოსების მხარეს იდგნენ. შედეგად, XIV საუკუნის დასაწყისში გორი უფრო დაბა-ქალაქს წარმოადგენდა¹⁸⁹.

გორის ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე, მისი მიტაცება ოსების მიერ ქვეყნის შიგნით არსებულ საკვანძო სავაჭრო-სატრანსპორტო გზებს უთხრიდა ძირს. გორი ხომ სტრატეგიულად მნიშვნელოვან ადგილას მდებარეობდა. მართალია, მასზე არ გადიოდა მსოფლიო დონის სავაჭრო გზები, მაგრამ ის აკავშირებდა ჩრდილოეთს სამხრეთთან ისევე, როგორც შავ ზღვას – აღმოსავლეთ საქართველოსთან. ამიტომაც, არ უნდა იყოს გასაკვირი საქართველოს მოწინააღმდეგეების მიერ ხშირი მცდელობები გორს (მაგალითად, თემურ-ლენგი საქართველოში

188 დ. გვრიტიშვილი. *ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.)*, გვ. 306.

189 ე. მამისთვალიშვილი. *გორის ისტორია (მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა)*. თბილისი. 2018, გვ. 51.

თავისი მეექვსე ლაშქრობის დროს) დაუფლებოდნენ.

მიუხედავად მრავალი უარყოფითი მოვლენისა, XIII-XIV საუკუნეების მიჯნაზე თბილისი მაინც დიდ ქალაქს წარმოადგენდა. ქალაქში ბევრი საბაზრო სივრცე იყო მოწყობილი, ხოლო პროდუქცია მახლობელი აღმოსავლეთიდან შემოდის. ქალაქში განვითარებული იყო კერამიკული წარმოება, სადაც სხვადასხვა ზომის საოჯახო ჭურჭელი იწარმოებოდა – ჯამები, დოქები, ქვაბ-ქოთნები და ა. შ. ასევე განვითარებული იყო მატყლის, ბამბისა და აბრეშუმის ქსოვილების წარმოება¹⁹⁰. XIII საუკუნის მიწურულს თბილისს ესტუმრა ჰოვჰანეს ერზინკაცი, რომელმაც თავის ნაშრომში „ზეციურ სხეულთა მოძრაობისათვის“, ქალაქს სახელგანთქმულის და დიდის ეპითეტებით იხსენიებს¹⁹¹. თბილისის კავშირებზე მეტყველებს კირაკოს განძაკეცთან შემონახული ზემოთ ნახსენები ცნობა ყარსიდან თბილისის მიმართულებით წამოსული მდიდარი სომეხი ვაჭრების შესახებ¹⁹².

ვითარება გაუმჯობესდა გიორგი V ბრწყინვალის მიმართველობისას, როდესაც სავაჭრო კონტაქტები გავრცელდა სამეზობლოსთან და სმირნის კათოლიკური საეპისკოპოსოს თბილისში გადმოტანის ერთ-ერთი მიზეზი ზუსტად ქართული სამეფოს და თბილისის ეკონომიკური სიძლიერე იყო¹⁹³. თუმცა აქვე უნდა ითქვას ისიც, რომ გი-

190 თბილისის ისტორია, გვ. 207-211.

191 გ. მაისურაძე. *ქართველი და სომეხი ხალხების ურთიერთობა XIII-XVIII საუკუნეებში*. თბილისი. 1982, გვ. 109; საქართველოში ბევრი ქალაქი იყო, საიდანაც აბრეშუმი და სხვადასხვა ქსოვილი გაჰქონდათ (Марко Поло. *Книга о разнообразии мира*, XXIII).

192 G. Alasania. "Tbilisi According to Foreign Sources". *Caucasus Journal of Social Sciences*. 1(1). Tbilisi. 2008, p. 205; *Киракос Гандзакецц*. *История Армении*, с. 221.

193 პ. ზაქარაია. *საქართველოს ძველი ქალაქები და ციხეები*. (მეცნიერულ-პოპულარული ნარკვევი). თბილისი. 1973, გვ. 19.

ორგი ბრწყინვალის დროს მიღწეული პროგრესი სავაჭრო გზებზე გასვლის ფარგლებში ვერ შეედრებოდა იმას, როგორი უპირატესი მდგომარეობა ჰქონდა საქართველოს სამეფოს მონღოლების გამოჩენამდე.

მეტიც, თემურ-ლენგის გამოჩენამ წერტილი დაუსვა ეკონომიკურ აღმავლობის რეალურ შესაძლებლობას. 1386 წელს მან დაარბია თბილისი. მიხეილ პანარეტოსის მიხედვით, თემურმა „რა ქონება იგდო ხელთ, რა ხატები გაძარცვა და დასწვა, რამდენი თვალი პატიოსანი, მარგალიტი, ოქრო და ვერცხლი წაიღო, არავის შეუძლია აღწეროს“¹⁹⁴. მართალია, XV საუკუნის პირველ ნახევარში თბილისზე 1440 წელს თავრიზის მფლობელმა ჯეჰან შაჰმა, ხოლო 1447 წელს კი უზუნ ჰასანმა ილაშქრეს, თბილისის დაცემა მაინც თემურ-ლენგის ლაშქრობების შედეგი უნდა ყოფილიყო. 1474 წლის 12 ივლისს, თბილისში მოგზაურობისას, ამბროზიო კონტარინის თბილისი მოსახლეობისგან დაცლილი დახვდა. ქალაქი, რომელიც „თავისი სიდიდით“ იყო ცნობილი XV საუკუნის ბოლო მეოთხედში დაცემულ მდგომარეობაში იყო¹⁹⁵.

მკვიდრულ მემკვიდრეობაში

საქართველოზე მონღოლების გაბატონებამ ქვეყანა მჭიდროდ დააკავშირა მახლობელ აღმოსავლეთთან.

194 თბილისის ისტორია, გვ. 200; გეორგიკა. ბიზანტიელი მწერლების ცნობები საქართველოს შესახებ. ტ. VII. თბილისი. 1967, გვ. 212.

195 თბილისის ისტორია, გვ. 201; იტალიელი მოგზაურები საქართველოში XV საუკუნეში, გვ. 55-56; ა. თაბუაშვილი. ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია, გვ. 150. ექვთიმე, გვ. 55-56; ქართველოში ახლებული, „და ამჟამად კი დაცემულია, მაგრამ ქალაქის უბნებიელს თავს დაატყდა ილ პრესტიჟზე მეტყვე. 150.

ქართველები მნიშვნელოვან როლს ასრულებდნენ ერაყში, სირიასა და პალესტინაში მონღოლების მიერ მოწყობილ ლაშქრობებში¹⁹⁶. ეს ქართველ მეფეებს რეგიონის უკეთეს გაცნობის და საქართველოს ინტერესების გასატარებლად საჭირო ინფორმაციის მოგროვების საშუალებას აძლევდა.

როგორც ცნობილია, გიორგი V ბრწყინვალეს აქტიური საგარეო ურთიერთობები ჰქონდა გაბმული, როგორც ახლომდებარე სახელმწიფოებთან, ასევე ქვეყნებთან, რომლებიც საქართველოს უშუალოდ არ ემეზობლებოდა (მაგალითად, კილიკიის სომხეთი¹⁹⁷, დასავლეთ ევროპა და იტალიური ქალაქ-სახელმწიფოები)¹⁹⁸.

ამ კავშირებიდან გამორჩეულია XIII-XIV საუკუნეების მიჯნაზე საქართველოს მჭიდრო დიპლომატიური კავშირი მახლობელი აღმოსავლეთის წამყვან ძალასთან, ეგვიპტესთან¹⁹⁹. ქართულ ისტორიოგრაფიაში აღნიშნული კავშირების განხილვისას ყურადღება, ძირითადად, ქართველებისთვის ჯვრის მონასტრის დაბრუნების მცდე-

196 დ. გოჩოლეიშვილი. „საქართველომახლობელიაღმოსავლეთის საერთაშორისო ურთიერთობათა შუქზე XIII-XIV საუკუნეებში“. მაცნე. 1978, გვ. 100-111; დ. გოჩოლეიშვილი. „იბნ ად-დავადარი 1312-13 წლის ქართველთა ერთი ლაშქრობის შესახებ“. საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წ. I. თბილისი. 1976, გვ. 106-111.

197 ლ. თავაძე. „საქართველო-კილიკიის სომხეთის დიპლომატიური ურთიერთობა გიორგი V ბრწყინვალის ხანაში“. ქართული დიპლომატია. ტ. 13. თბილისი. 2007, გვ. 40-50.

198 ვ. კიკნაძე. „საქართველოს საგარეო ურთიერთობის ისტორიიდან“. თბილისი. გვ. 156-160.

199 XIV-XV არაბი ისტორიკოსები საქართველოს შესახებ (ალ-უმარი, ალ-მუჰაბბი, ალ-კაშკაშანდი). არაბულიდან თარგმნა, შესავალი შენიშვნები და საძიებლები დაურთო დიტო გოჩალეიშვილმა. თბილისი. 1988, გვ. 51-52; ბ. სილაგაძე. „მასალები საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიისათვის (ქართველების ბრძოლა პალესტინის წმინდა ადგილების განთავისუფლებისათვის XIII-XIV საუკუნეებში). ქართული წყაროთმცოდნეობა. თბილისი. 1968, გვ. 87-104.

ლობებზეა გამახვილებული. ჩვენთვის კი ამ პერიოდის საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობები საინტერესოა რეგიონში სავაჭრო გზების ფუნქციონირების კუთხით, კერძოდ, რა გზებით აღწევდნენ ქართველი ელჩები ეგვიპტემდე და პოლიტიკური დაახლოების გარდა, რა ინტერესი შეიძლება ჰქონოდათ ეგვიპტის სულთნებს საქართველოსთან პოზიტიური ურთიერთობებისთვის.

უდავოა, XIV საუკუნის დასაწყისში ეგვიპტეში ქართული ელჩობების მიზანს როდი წარმოადგენდა მხოლოდ პოლიტიკური საკითხი. სავაჭრო-ეკონომიკურ სფეროს არანაკლებ მნიშვნელოვანი ადგილი უნდა დაეკავებინა ორ სახელმწიფოს შორის. პოლიტიკური ურთიერთობები ვერ განვითარდებოდა ეკონომიკური ურთიერთობებისგან განცალკევებულად. აღნიშნულ პერიოდში ეგვიპტე ძლიერი სავაჭრო ქვეყანა იყო, რომელიც უმნიშვნელოვანეს სავაჭრო-სატრანზიტო გზას აკონტროლებდა ხმელთაშუა ზღვიდან ინდოეთის ოკეანემდე. საქართველო, რომელსაც ისტორიულად აქტიური სავაჭრო-პოლიტიკური ურთიერთობა ჰქონდა ამ ქვეყანასთან²⁰⁰, შეუძლებელია არ ყოფილიყო დაინტერესებული ეგვიპტის ამ ძლიერი პოზიციის გამოყენებით.

200 ე. ავდალიანი. საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები, გვ. 150; ვ. გაბაშვილი. „საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიიდან (XI-XII სს.)“. XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ. შრომები. ტ. 125. თბილისი. 1968, გვ. 55-82; გიორგი V-ის დროს ეგვიპტესთან მჭიდრო პოლიტიკური ურთიერთობები რომ სიტუაციურ ხასიათს არ ატარებდა და უფრო ღრმა გეოპოლიტიკური და, დიდი ალბათობით, ეკონომიკური მიზეზებით იყო განპირობებული, აისახება XIV საუკუნის მეორე ნახევარში ორ ქვეყანას შორის ახლო კონტაქტებით. ერთ-ერთი მაგალითია 1380-1390 წლებში საქართველოდან ეგვიპტეში ჩასული ქართველი უფლისწულის შესახებ არაბულ წყაროებში შემონახული ცნობები. იხ. დ. გოჩოლაშვილი. „არაბული წყაროების „ქართველთა უფლისწული“ (XIV ს-ის 80-90-იანი წლები)“. მაცნე. 1985, გვ. 136-141.

არაბული ცნობები და ერთი ქართული წყარო აღწერს გიორგი V-ის მიერ ეგვიპტეში გაგზავნილ ელჩობას ჯვრის მონასტრის საკითხის განსახილველად. ქართული წყარო, „ძეგლი ერისთავთა“, აღნიშნავს, რომ გიორგი მეფის ელჩობა ხმელეთით მივიდა ეგვიპტემდე. ავტორი საგანგებოდ აღნიშნავს, რომ საქართველოშიც სახმელეთო გზით დაბრუნდნენ²⁰¹.

არაბული წყაროები ამავე ელჩობის მიმართულებაზე საუბრისას აღნიშნავენ ზღვით მგზავრობას. ამ შემთხვევაში ჩვენ არ შევალთ მსჯელობაში, თუ რომელი გზა გამოიყენეს მოხდა სინამდვილეში. ჩვენთვის ორივე ცნობა საინტერესოა როგორც დასტური იმისა, რომ საქართველოსა და მახლობელ აღმოსავლეთს შორის აქტიური სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები იყო. საქმე ისაა, რომ დიპლომატიური და სავაჭრო გზები ხშირად ერთმანეთს ემთხვეოდა. ქართველი ელჩების მოგზაურობა კონსტანტინოპოლის გავლით თუ ხმელეთით, ამ მიმართულებების აქტიურ ეკონომიკურ გამოყენებაზეც უნდა მეტყველებდეს.

საზღვაო მარშრუტი სავსებით რეალისტურია. ბიზანტიური მარშრუტის გამოყენებაზე მეტყველებს ის ქართული დიპლომატიური მცდელობები, რომლებსაც მანამდე ჰქონდა ადგილი. არაბი ისტორიკოსი ალ-მაკრიზი აღნიშნავს, რომ 1305 წელს ქართველთა და ბიზანტიელთა გაერთიანებული საელჩო მისულა ეგვიპტეში ჯვრის მონასტრის გარშემო პრობლემების მოსაგვარებლად²⁰².

201 *ძეგლი ერისთავთა (ქსნის ერისთავთა საგვარეულო მატრიანე)*. ტექსტი გამოსცა, გამოკვლევა, ლექსიკონი და საძიებელი დაურთო შოთა მესხიამ. თბილისი. 1954, გვ. 350; დ. გვრიტიშვილი. ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.), გვ. 326.

202 *XIV-XV სს. არაბი ისტორიკოსების ცნობები საქართველოს შესახებ*, გვ. 37; ე. მამისთვალისშვილი. *იერუსალიმის წმინდა ჯვრის მონასტერი. მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა*.

1310 წელს კიდევ ერთი ქართულ-ბიზანტიური ელჩობა გაიგზავნა, რომელმაც არაბი ისტორიკოსის, ალ-აინის მიხედვით, წარმატებას მიაღწია. ამ ელჩობის შემთხვევაში ჩვენთვის უფრო მეტად საინტერესოა ის ფაქტი, რომ ავტორი ქართველების მარშრუტზე გვანჯდის საინტერესო ცნობებს:

„ჩამოვიდნენ კონსტანტინოპოლში ქართველთა მეფის დესპანები, რომლებიც მიემგზავრებოდნენ უმაღლესი კარისკენ (კაირო). ალ-აშქარიმ, თავის მხრივ, გააყოლა დესპანი და გაისტუმრა. ისინი ჯერ ზღვით მივიდნენ ალექსანდრიაში, შემდეგ მისრში (კაირო).“²⁰³

შავი ზღვის გამოყენება შორეულ ქვეყნებთან საქართველოს დიპლომატიური ურთიერთობებისთვის ბევრი სხვა ისტორიული მაგალითითაც შეიძლება დამტკიცდეს. რომის პაპისგან ლაშა-გიორგისთვის გაგზავნილი წერილი, შემდეგ კი უკვე რუსუდანის და ივანე მხარგრძელის კორესპონდენცია ჰონორიუს III-სთან²⁰⁴, დიდი ალბათობით, ზღვით უნდა შემდგარიყო. კონსტანტინოპოლი, რომელიც იმ დროს ლათინებს ეპყრათ, მიმზიდველ ლოკაციას წარმოადგენდა როგორც ტრანზიტი შავი ზღვიდან ხმელთაშუა ზღვაში – კავკასიიდან სამხრეთ ევროპაში მოსახვედრად. იმავეს თქმა შეიძლება მოგვიანო პერიოდში რომის

თბილისი. 2014, გვ. 132; ბ. ხურცილავა. „სადუნ ელ-ქურჯის ვინაობის საკითხისათვის (იერუსალიმის ჯვარის მონასტრის ისტორიიდან)“. Христианство на Ближнем Востоке. 1(1). 2021, გვ. 1-26.

203 XIV-XV სს. არაბი ისტორიკოსების ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 37; ე. მამისთვალისვილი. იერუსალიმის წმინდა ჯვრის მონასტერი, გვ. 133.

204 ი. ტაბაღუა. საქართველო ევროპის არქივებსა და ნიგნსაცავებში. თბილისი. 1984, გვ. 176-184.

პაპ გრიგოლ IX-სა და რუსუდანის კორესპონდენციაზე²⁰⁵. ან უფრო მოგვიანო პერიოდზე, როდესაც რომის პაპის, ნიკოლოზ IV-ის დროს საქართველოს ხელისუფლებასთან აქტიური მიმონერა ინარმოებოდა²⁰⁶. რომის პაპი იოანე XXII-ის 1330 წლით დათარიღებული წერილში თბილისში კათოლიკეთა საეპისკოპოსოს შექმნის შესახებ, სადაც თბილისი მოხსენიებულია როგორც საქართველოს სამეფოს დიდებული ადგილი²⁰⁷, ასევე უფრო ზღვით უნდა გაგზავნილიყო, ვიდრე ხმელეთით.

ელჩობის მიერ ამა თუ იმ გზის არჩევა განპირობებული უნდა ყოფილიყო გზის გასწვრივ არსებული უსაფრთხო ვითარებით. აგრეთვე, შეგვიძლია იმ ვარაუდის გამოთქმაც, რომ ქართველი ელჩების მიერ არჩეული მარშრუტი სავაჭრო გზებს წარმოადგენდა. მართლაც, ხშირი იყო ელჩების მიერ მოგზაურობისთვის იმ მიმართულებების შერჩევა, რომელიც აქტიურად გამოიყენებოდა სავაჭრო-ტრანზიტული აქტივობისთვის.

ქართულ და არაბულ წყაროებში გიორგი V-ის ელჩობაზე მოცემული ორი განსხვავებული გზა ორ მსხვილ სავაჭრო მაგისტრალს წარმოადგენდა. შავი ზღვის XIII-XIV საუკუნეების ისტორიიდან ვიცით, როგორ მჭიდროდ იყო დაკავშირებული ეგვიპტე შავ ზღვასთან. როგორც მონების შესყიდვის უმნიშვნელოვანესი გეოგრაფიული არეალი, შავი ზღვა მამლუქ ვაჭრებს იზიდავდა. ისინი ყირიმის პორტებში ხშირი სტუმრები იყვნენ. ამას ხელს უწყობდა ეგვიპტელების ბიზანტიელებთან ახლო ეკონომიკური და

205 ი. ტაბაღუა. *საქართველო ევროპის არქივებსა და ნიგნსაცავებში*, გვ. 184-185, 187-191.

206 ე. მამისთვალისვილი. „*საქართველო-რომის ურთიერთობა XIII საუკუნის მეორე ნახევარში*“. თსუ შრომები. სპეციალური გამოცემა. შოთა მესხია – 100. თბილისი. 2016, გვ. 303-314.

207 ი. ტაბაღუა. *საქართველო ევროპის არქივებსა და ნიგნსაცავებში*. თბილისი. 1984, გვ. 212-213.

პოლიტიკური ურთიერთობა და კონსტანტინოპოლის მთავარ სატრანზიტო პუნქტად გამოყენება²⁰⁸. შესაბამისად, ქართველების 1310 წელს ზღვით გაგზავნილი ელჩობა²⁰⁹ სრულიად თანხვედრაშია შავ ზღვაში იმდროინდელ სავაჭრო-ეკონომიკურ და პოლიტიკურ რეალიებთან.

დავუბრუნდეთ „ძეგლი ერისთავთაში“ ნახსენებ ელჩობას. თუ დავუჯერებთ არაბულ წყაროებს, რომ ელჩობა საქართველოდან ხმელეთით განხორციელდა, ეს მახლობელ აღმოსავლეთში სავაჭრო გზების ხელახალ ამუშავებაზე მიაჩნდება და ემთხვევა ილხანების დასუსტების ხანას. XIII საუკუნის მეორე ნახევარში მამლუქებსა და ილხანებს შორის ბრძოლა სირიაში გაბატონებისთვის რეგიონში არსებულ სავაჭრო გზებს სრულად ვერ გადაკეტავდა. ხალხის გადასვლას ერთი მხარიდან მეორეში მაინც ჰქონდა ადგილი²¹⁰. თუმცა უდავოა, რომ ომიანობა ვაჭრობას მნიშვნელოვნად შეზღუდავდა, რადგან ტრაპიზონიდან, ბალდადიდან თუ თავრიზიდან ეგვიპტემდე მომავალ დინარე ქარავნებს უწევდათ საომარი მოქმედებების ეპიცენტრის, სირია-პალესტინის ტერიტორიის გავლა.

მამლუქებსა და ილხანებს შორის ომები 1323 წელს დასრულდა, რაც ხმელეთზე მოგზაურობის მსურველებს საფრთხეებს შეუმცირებდა. ილხანების ჯერ დასუსტების, მერე სახელმწიფოს საბოლოო დაშლის შემდეგ კი სირიაზე სავაჭრო მიმოსვლა კიდევ უფრო თავისუფალი ხასიათის უნდა გამხდარიყო. გიორგი V-ის მიერ წარგზავნილი ელ-

208 P. M. Holt. *Early Mamluk Diplomacy (1260-1290). Treaties of Baybars and Qalāwūn with Christian Rulers*. Brill. 1995, pp. 122-128.

209 ივ. ჯავახიშვილი. *ქართველი ერის ისტორია*. XIII-XIV სს. მესამე წიგნი. თბილისი. 1941, გვ. 174-175.

210 A. Mazor. *“Sayf al-Din Qipchaq al-Mansuri. Defection and Ethnicity between Mongols and Mamluks”*. Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 102-119.

ჩობა, თუ ის ხმელეთით განხორციელდა, ზუსტად სირიაზე უნდა გასულიყო იმ დროს, როდესაც ომის საფრთხე აღარ იყო და ჩრდილოეთი-სამხრეთის სავაჭრო მიმოსვლა მეტად გააქტიურებული იყო. ამიტომაც, ცნობა გიორგი V-ის მიერ ეგვიპტეში ელჩობის გაგზავნისა, მნიშვნელოვანია არა მარტო ქართული სამეფოს პოლიტიკური ურთიერთობების შესწავლისთვის, არამედ მნიშვნელოვანია როგორც მნიშვნელოვანი ცნობა რეგიონში სავაჭრო გზების ხელახალ ამუშავებაზე. მეტიც, მიუხედავად იმისა, რომ ქართულ წერილობით წყაროებში საკმარისი ინფორმაცია არ მოგვეპოვება სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობების შესახებ, გიორგი V-ის ელჩობა და ორი შემთავაზებული მარშრუტი ინფორმაციას გვანვდის საქართველოსა და მახლობელ აღმოსავლეთს/აღმოსავლეთ ხმელთაშუა ზღვას შორის არსებულ შესაძლო სავაჭრო-ეკონომიკურ კავშირებზე.

უდავოა, რომ გიორგი V-ის ელჩობა ეგვიპტეში, გარდა წმინდა პოლიტიკური მიზნებისა, ასევე მოტივირებული უნდა ყოფილიყო სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესებით: ქართველი და ეგვიპტელი ვაჭრებისთვის უფლების მიცემა, თავისუფლად ევაჭრათ, იქნება ეს საქართველოში თუ ეგვიპტეში²¹¹. თუ ამ დიპლომატიურ კონტაქტში (და სავარაუდოა, რომ მსგავსი სხვა დიპლომატიური მიმოსვლაც იყო, რომელიც, სამწუხაროდ, არ აისახა წყაროებში) სავაჭრო კომპონენტი იყო განხილული, ეგვიპტის მეშვეობით საქართველოს ფართო სავაჭრო არეალი ეხსნებოდა მთელი მახლობელი აღმოსავლეთის და აღმოსავლეთ

211 ამაზე მოკლედ მიუნიშნებს ე. მამისთვალიშვილი. იხ. „საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიიდან (XIV ს.)“, გვ. 53; შავ ზღვაში მამლუქი ვაჭრების უშუალო ჩართვაზე განსაკუთრებულ ყურადღებას ამახვილებს რ. ამიტაი (*“Between the Slave Trade and Diplomacy: Some Aspects of Early Mamluk Policy in the Eastern Mediterranean and the Black Sea”*, pp. 406-407, 413).

ხმელთაშუა ზღვისპირეთის ბაზრების სახით. სავსებით რეალისტურია, რომ საქართველოსა და ეგვიპტეს შორის აქტიური სავაჭრო ეკონომიკური ურთიერთობა უნდა ყოფილიყო გაჩაღებული.

მართლაც, ორ ქვეყანას შორის სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების მნიშვნელობაზეა ყურადღება გამახვილებული მამლუქ ბაიბარს ალ-მანსურის ნაშრომში, რომლის მიხედვითაც, XIV საუკუნის დასაწყისში ჯვრის მონასტერი ჯერ კიდევ არ იყო ქართველების ხელში. დასავლეთ საქართველოს მეფე კონსტანტინე I-ის (1293-1327 წწ.) ეგვიპტეში გაგზავნილ ელჩობას ეს საკითხი უნდა გადაეწყვიტა. ჯვრის მონასტრის გარშემო მამლუქებისგან მოსალოდნელი კომპრომისი ცალმხრივი არ უნდა ყოფილიყო. ქართველ მეფეს უნდა:

„ეზრუნა მისი სამეფოს მიწებზე მცხოვრებ მუსლიმანებზე, მფარველობა გაენია მათთვის, დაეცვა ისინი ზიანისაგან და დახმარებოდა მათ შეესრულებინათ თავიანთი რელიგიური მოვალეობები ჭეშმარიტი სარწმუნოებისა, რომ მათი ხმა გაეგონათ მეჩეთებში და მაღალი მინარეთებიდან; რომ კარგად მოპყრობოდნენ ხშირად წამსვლელ-მომსვლელ ვაჭრებს, დაეცვა ისინი მათი საქონლის შეტანა-გატანის დროს...“²¹²

როგორც ჩანს, მამლუქების მხრიდან გადადგმული კომპრომისული ნაბიჯები მათთვის აღმოსავლეთ შავი

212 გ. ჯაფარიძე. „მუსლიმანთა „ტყვეობიდან“ იერუსალიმის ჯვარის მონასტრის დაბრუნების თარიღისათვის“. საერთაშორისო სიმპოზიუმი. ქრისტიანობა ჩვენს ცხოვრებაში: წარსული, აწმყო, მომავალი. მოხსენებათა მოკლე შინაარსები. 25-26 იანვარი. თბილისი. 2005, გვ. 166.

ზღვისპირეთში და სამხრეთ კავკასიაში პრობლემური სავაჭრო-ეკონომიკური და პოლიტიკური საკითხების მოგვარების სანაცვლოდ უნდა მომხდარიყო.

მართალია, გეოპოლიტიკური სანწყისი (ილხანთა სახელმწიფო) ამ ურთიერთობებისა აღარ იყო ასეთი წამყვანი²¹³, რადგან ილხანთა სახელმწიფო აღარ არსებობდა და მის ადგილზე აღმოცენებული მცირე პოლიტიკური ერთეულები ეგვიპტეს საფრთხეს ვერ უქმნიდნენ, ურთიერთობები საქართველოსთან მაინც დადებითი ხასიათის იყო. ორ ქვეყანას შორის აქტიურ ურთიერთობებს საფუძვლად არანაკლებ სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესები ედო.

* * *

მონღოლებსა და ჯალალ ად-დინის ჯარებს შორის ბრძოლები სამხრეთ კავკასიის და მიმდებარე ტერიტორიების საკმაოდ დიდ ნაწილს მოიცავდა. ომი ზუსტად იმ სარტყელში მიმდინარეობდა, რომელიც გარს ერტყმოდა საქართველოს და სადაც მდიდარი ქალაქები მდებარეობდა და სავაჭრო გზები იყო განვითარებული. ხლათიდან დვინამდე, არანამდე და შირვანამდე²¹⁴. ჯალალ ად-დინის წინააღმდეგ ჩატარებული სამხედრო კამპანიები უფრო სამხრეთით თანამედროვე თურქეთის სამხრეთ და ჩრდილოეთ ერაყის ტერიტორიებს შეეხო, რასაც ასევე უარყოფითი შედეგები უნდა მოეტანა რეგიონში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობებისთვის.

213 ამაზე პირდაპირი მიუთითებს ალ-კაშკაშანდი. იხ. XIV-XV სს. არაბი ისტორიკოსების ცნობები საქართველოს შესახებ, გვ. 56.

214 J. Kolbas. *The Mongols in Iran. Chingiz Khan to Uljaytu 1220-1309*. Routledge. 2006, pp. 76-87.

მონღოლებმა მდიდარი მულანის ვაკე სამომავლო სამხედრო კამპანიების მოსამზადებელ ბაზად აქციეს²¹⁵.

215 მულანის ვაკეს განსაკუთრებით დიდი მნიშვნელობა ჰქონდა. ეს იყო ხელსაყრელი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობით გამორჩეული სივრცე, საიდანაც მარტივად ხერხდებოდა ყველა მიმართულებით საომარი მოქმედებების წარმოება (მაგალითად, ჯალალ ად-დინის მიერ ერთ-ერთი კამპანიისთვის მზადება. იხ. Шихаб Ад-Дин Мухаммад Ан-Насавй. *Сўрат ас-султан Джалал ад-дин Манкбурны (Жизнеописание султана Джалал ад-дина Манкбурны)*, с. 261-263). მულანის ვაკე ასევე იყო მდიდარი საძოვრებით (რაც განსაკუთრებით რეგიონში შემოსულ მომთაბარეებს იზიდავდა) (ვარდან არეველცი. *მსოფლიო ისტორია*, გვ. 161; R. Prazniak. “*Ta-briz on the Silk Roads: Thirteenth-Century Eurasian Cultural Connections*”, pp. 172) და ქალაქებით, რაც ამ ტერიტორიას მიმზიდველს ხდიდა სამხრეთიდან მოსული დამპყრობლისთვის. კირაკოს განცხადების მიხედვით მულანს ძალების მობილიზებისთვის ჯალალ ად-დინიც იყენებდა (Киракос Гандзакец. *История Армении*, с. 152). მონღოლები მულანში რჩებოდნენ, როდესაც საქართველოს წინააღმდეგ საომარი მოქმედებების წარმოებისთვის, ან ზამთრის გასათარებლად ემზადებოდნენ (Киракос Гандзакец. *История Армении*, с. 176). მონღოლთა პირველი ლაშქრობა საქართველოს წინააღმდეგ მულანის ვაკიდან უნდა წამოსულიყო (ი. სიხარულიძე. *ქართველი ხალხის ბრძოლა დამოუკიდებლობისთვის XIII-XIV საუკუნეებში*, გვ. 43-44). ბარდავი მონღოლების ზამთრის სადგომი იყო. სხვაგან ჟამთააღმწერელი აღნიშნავს, რომ მთლიანად მულანის ვაკე იყო მონღოლთა სადგომი (ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატთანე“, გვ. 575, 582). მულანის დაკავება მონინააღმდეგეს საქართველოსა და მის ყმადნაფიც ქვეყნებზე სამხედრო შეტევების მიტანის საშუალებას აძლევდა. მაგალითად, მონღოლები მეორე ლაშქრობის დროს შეტევებს მულანიდან ახორციელებდნენ (B. F. Manz. “*The rule of the infidels: the Mongols and the Islamic world*”. The Eastern Islamic World. Eleventh to Eighteenth Centuries. Edited by D. O. Morgan, A. Reid. Cambridge. 2011, p. 139). ასეთი ხელსაყრელი ადგილმდებარეობა ასევე ნიშნავდა სავაჭრო-ეკონომიკურ აქტივობასაც, რომელიც მასზე გადიოდა. ეს ტერიტორია ერთგვარ დამაკავშირებელ ხიდს წარმოადგენდა ირანის ჩრდილოეთსა და არანს შორის. შესაბამისად, მასზე რამდენიმე სავაჭრო გზა გადიოდა, რომლის მეშვეობითაც ხორციელდებოდა საქართველოსა და

მათ გაძარცვეს განჯა, ხოლო მოსახლეობა კი ამოჟლიტეს. ქალაქის ნაწილობრივ აღდგენა მხოლოდ ოთხ წელიწადში მოხდა²¹⁶. განძის აღებით მონღოლები დაეუფლნენ მნიშვნელოვან გზებს. ამიერიდან მათ როგორც დასავლეთით და აღმოსავლეთით, ასევე ჩრდილოეთით, თბილისისკენ შეეძლოთ ლაშქრობების გაგრძელება.

მონღოლების ბატონობამ დიდი ზიანი მიაყენა საქართველოს სამხრეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთით მდებარე მიწებს – ქვემო ქართლი, ჰერეთი და კუხეთი. დაეცა საქალაქო ცხოვრების დონე, მოიშალა მეურნეობა და შემცირდა მოსახლეობა.

განსაკუთრებული ზიანი მიადგა სამცხე-საათაბაგოს და შაქის. საათაბაგო თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობის გამო მეტად მჭიდროდ იყო დაკავშირებული

ჩრდილოეთ ირანის ქალაქებს შორის დაკავშირება. მათგან ერთი გზა არდებილზე, შემდეგ კი ბაილაკანზე და ხუნანზე უნდა გასულიყო (ი. სიხარულიძე. *ქართველი ხალხის ბრძოლა დამოუკიდებლობისთვის XIII-XIV საუკუნეებში*, გვ. 43-44.). არანაკლები მნიშვნელობისა იყო არანი. ის ერთგვარ დამაკავშირებელს წარმოადგენდა მულანსა და საკუთრივ, საქართველოს შორის. XI საუკუნის ბოლოდან მონღოლების გამოჩენამდე, ქართული მონარქიის ერთ-ერთი უმთავრეს საგარეო პოლიტიკურ მიზანს წარმოადგენდა არანზე კონტროლის დამყარება, სადაც სავაჭრო გზები გადიოდა. ქართველების სამხედრო-პოლიტიკური ნაბიჯების დეტალური შესწავლა მეტყველებს იმაზე, რომ ბაგრატიონების მიზანი ამ რეგიონის საბოლოოდ დაპყრობა წარმოადგენდა, რათა მულანის ველზე გასულიყვნენ. ამაზე პირდაპირ მიუთითებს რუბრუკი, რომელიც განჯაზე საუბრისას ამ ქალაქს ქართველების მიერ მულანზე გაბატონებისგან შემაკავებელ დაბრკოლებად მიიჩნევს (*The Journey of Rubruck to the Eastern Parts of the World*, 1253-55, p. 265). ეს არა მხოლოდ აამაღლებდა ქვეყნის თავდაცვისუნარიანობას, მოაქცევდა მას ერთგვარ გეოგრაფიულ საზღვრებში, არამედ კიდევ უფრო მეტად გაამტკიცებდა საქართველოს პოზიციას რეგიონის სავაჭრო გზებზე (ე. ავდალიანი. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები*, გვ. 164-185).

216 Киракос Гандзакечи. *История Армении*, с. 155.

სამხრეთით მდებარე მიწებთან. მონღოლების შეღწევა-
დობა ამ რეგიონში ბევრად მაღალ დონეზე იყო, ვიდრე სა-
ქართველოს სხვა რეგიონებში. საათაბაგოს გაძლიერება,
1260-იან წლებში რეგიონის ფაქტობრივი დამოუკიდებ-
ლობა ბაგრატიონებისგან, მონღოლების დროს საქართვე-
ლოს სამხრეთით არსებული სავაჭრო გზების ჩამოშორე-
ბის საქმეში დიდ როლს ასრულებდა. ამას ემატება მონ-
ღოლების მიერ მხარდაჭერილი საათაბაგოს ტერიტორი-
ული ექსპანსია (აჭარა, კლარჯეთი, ჭანეთი და ა. შ.).

საქართველოს პერიფერიული ადგილმდებარეობა
მეტ საშუალებას იძლეოდა ამა თუ იმ დამპყრობლისგან ნა-
კლები წნეხის ქვეშ ყოფილიყო. იმ შემთხვევაში, თუ საქა-
რთველოს შუაგულზე გაივლიდა მნიშვნელოვანი სავაჭრო
გზა, მონღოლების სამხედრო კამპანიები, დიდი ალბათო-
ბით, საქართველოს წინააღმდეგ ბევრად რადიკალურ ფო-
რმებს მიიღებდა. ის, რომ საქართველო არ იყო საინტე-
რესო როგორც სავაჭრო-სატრანზიტო გზა, კარგად ჩანს
აბალა ყაენის დროს XIII საუკუნის დასასრულამდე დარი-
ალზე არსებული გზის შეზღუდვაში²¹⁷.

ყოველივე ეს კარგად გვიჩვენებს, რა შედეგის მო-
მტანი უნდა ყოფილიყო მონღოლების ლაშქრობა რეგი-
ონისთვის. და თუ მკვლევრები სკეპტიკურად უყურებენ
წყაროებში შემორჩენილ ინფორმაციას მოსახლეობის
ამოუღელტასთან დაკავშირებით, ის, რაც უდავოა არის მონ-
ღოლების გადაადგილების მიმართულება. ის ემთხვეოდა
იმდროინდელ სავაჭრო გზებს. ნაკლებად სავარაუდოა,
რომ უცხო ქვეყანაში მყოფ მონღოლებს ნაკლებად ცნო-
ბილი გზები გამოეყენებინათ. სავაჭრო გზები მონესრიგე-
ბული იყო, რომლის გასწვრივაც მოსახლეობა და მთლიანი
ქალაქები არსებობდა, რაც მონღოლებს გადაადგილებას

217 ი. სიხარულიძე. *ქართველი ხალხის ბრძოლა
დამოუკიდებლობისთვის XIII-XIV საუკუნეებში*, გვ. 118.

და სიმდიდრის ხელში ჩაგდებას გაუმარტივებდა. ეს ასევე იმას უნდა ნიშნავდეს, რომ აღნიშნულ გზებზე, რომლებიც საქართველოს სამხრეთ-აღმოსავლეთის მიმართულებიდან ერტყმოდა გარს, მონღოლებმა ვაჭრობას დიდი ზიანი მიაყენეს.

ისტორიკოსები დღემდე მსჯელობენ, რამდენად გამანადგურებელი იყო მონღოლთა ლაშქრობები. ისტორიულ წყაროებში მოცემული ინფორმაცია ცხადყოფს დამანგრეველ შედეგებს. იქნება ეს ცენტრალური აზიის მდიდარი ქალაქები თუ აზერბაიჯანისა და სამხრეთ კავკასიის სხვა რეგიონში. განსაკუთრებული ზიანი მიაღწა ხორასანს, რომელმაც რამდენიმე საუკუნის განმავლობაში ვერ მოახერხა დაბრუნებოდა მონღოლებამდელ განვითარების დონეს.

თუმცა მთავარი, რაც ჩვენ უნდა გავითვალისწინოთ არის ის, რომ შეუძლებელი იყო ახალ დაპყრობებს ნეგატიური შედეგი არ მოეტანა საქართველოსთვის და გარშემო არსებული ტერიტორიებისთვის. მონღოლების ლაშქრობების პირველი ნაწილი სწრაფი და მოულოდნელი იყო. წინა დამპყრობლებთან შედარებით მონღოლებმა რადიკალურად გარდაქმნეს ეკონომიკური ცხოვრება. მაგალითად, თურქ-სელჩუკების ეტაპობრივ შემოსევებს, რაოდენ გასაკვირიც არ უნდა იყოს, ნაკლები ზიანი უნდა მიეყენებინა²¹⁸ სამხრეთ კავკასიაში და მიმდებარედ არსებულ სავაჭრო გზებისთვის. მართლაც, თუ გადავხედავთ XI-XII საუკუნეებს, სელჩუკების მიერ მცირე აზიის და მახლობელი აღმოსავლეთის დიდი ნაწილის დაკავების მიუხედავად, ქალაქებმა ზრდა გააგრძელეს, ხოლო რეგიონულმა თუ ტრანსკონტინენტურმა სავაჭრო ქსელებმა კი უფრო მეტი განვითარება პოვა.

218 D. O. Morgan. *"The Mongols in Iran, 1219-1256"*. The Coming of the Mongols. The Idea of Iran. Volume II. Edited by D. O. Morgan. London. 2018, pp. 45-53.

XIII საუკუნეში და XIV საუკუნის პირველ ნახევარში ქართული სამეფოს საზღვრებთან სავაჭრო გზების განვითარებას კიდევ ერთი თავისებურება გააჩნდა. ეს იყო პერიოდი, როდესაც საქართველოს სამხრეთიდან და ჩრდილოეთიდან არსებული სავაჭრო გზები ერთი პოლიტიკური ძალის ქვეშ იყო მოქცეული. ეს ნიშნავდა იმას, რომ აღნიშნულ სავაჭრო გზებზე გავლენის მოხდენა საკმაოდ რთული იყო. სანინაალმდეგო ნაბიჯები გამოიწვევდა მონღოლების კონტრ-ნაბიჯებს. სხვა სიტყვებით, მონღოლების მიერ ჩამოყალიბებულ სავაჭრო-საქარავნო სისტემაში ადგილის მოპოვება რთული იყო, თუ საკუთრივ მონღოლებს არ მიაჩნდათ ესა თუ ის ტერიტორია ტრანზიტულ სივრცედ. ამას კარგად ადასტურებს ისიც, რომ საქართველოს რეგიონალური მნიშვნელობის სავაჭრო გზებზე ბატონობის ხანა (XII-XIII საუკუნის პირველი მეოთხედი) ემთხვეოდა იმ პერიოდს, როდესაც, ზოგადად, მახლობელი აღმოსავლეთი და განსაკუთრებით კი ანატოლიის და ირანის მიმართულებით არსებული ტერიტორიები, პოლიტიკურად დანაწევრებული იყო. ასეთ ვითარებაში შესაძლებელი იყო საჭირო სამხედრო საშუალებით საჭირო შედეგის მიღწევა: მდიდარი ქალაქების დაპყრობა, მნიშვნელოვან საქარავნო გზებზე გავლა.

აღსანიშნავია ისიც, რომ მთელი XII საუკუნის განმავლობაში და XIII საუკუნის 20-იან წლებამდე საქართველო მიბმული იყო იმ რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზებზე (ანისი-დვინი-განძა-შირვანის ქალაქები), რომლებიც, თავის მხრივ, მჭიდროდ იყო დაკავშირებული სირია-ერაყი-ჩრდილოეთ ირანის მდიდარ ქალაქებთან და საქარავნო მაგისტრალებთან. გეოგრაფიულად ამ კავშირის გაბმა ბევრად მარტივი იყო იქიდან გამომდინარე რომ ეს სავაჭრო დერეფნები საქართველოს სამხრეთიდან ესაზღვრებოდა. იქიდან, საიდანაც საქართველო ძირითადად

უკავშირდებოდა გარე სამყაროს.

მართალია, ეს სამხრეთული მიმართულება ყოველთვის მნიშვნელოვან როლს ასრულებდა ქართული სახელმწიფოებრიობის ისტორიაში, მაგრამ XII-XIII საუკუნეებში ამ მიმართულებას უპირატესობას ისიც ანიჭებდა, რომ ხმელთაშუა ზღვიდან მთელი მახლობელი აღმოსავლეთის გასწვრივ, პრაქტიკულად შეუჩერებელი სავაჭრო ურთიერთობები მიმდინარეობდა. სხვა სიტყვებით, სირია-ერაყი-ჩრდილოეთ ირანი ერთიანი საქარავნო ქსელით იყო მოფენილი. უფრო მასშტაბურად, რომ შევხედოთ აღნიშნულ სურათს, შედარებით მარტივად ხორციელდებოდა ხმელთაშუა ზღვის ბაზრის მიერთება ცენტრალურ აზიასთან და ირანთან. გზა წითელი ზღვით და სპარსეთის ყურის გავლით მაშინაც იყო აქტუალური, როდესაც ის ერთადერთ დერეფანს არ წარმოადგენდა.

მონღოლების გამოჩენამ ზუსტად ამ ცენტრალურ, სახმელეთო დერეფანს გამოუთხარა ძირი. თავდაპირველად იყო ის გამანადგურებელი შედეგები, რაც მონღოლების პირველ გამოჩენას მოყვა. შემდგომში, როდესაც ვითარება მეტად დასტაბილურდა და მონღოლები შეუდგნენ სავაჭრო გზების გადანაწილებას, ერაყი და სირია აქტიური სამხედრო მოქმედებების თეატრად გადაიქცა. მიუხედავად იმისა, რომ ვაჭრობა ამ მიმართულებაზე სრულად არ შეწყვეტილა, ომები მამლუქებთან მნიშვნელოვნად ზღუდავდა ვაჭრობას ამ მიმართულებაზე. გზები ერაყსა და ირანზე ნელ-ნელა უთმობდა წითელი და შავი ზღვით სავაჭრო მიმართულებებს, რაც გარკვეულწილად, საქართველოს უბლოკავდა შესაძლებლობებს, მიბმული ყოფილიყო უკვე ტრანსკონტინენტური მნიშვნელობის საქარავნო გზებზე.

შესაბამისად, ის რეალობა, რომელიც საქართველოს წინაშე იდგა XIII საუკუნის განმავლობაში, არ იყო ხელსაყრელი სავაჭრო გზებზე გასასვლელის მოსაპოვებ-

ლად. მხოლოდ მონღოლთა გავლენისგან გათავისუფლების შემდეგ იყო შესაძლებელი რეგიონული მნიშვნელობის დაბრუნება. თუმცა ილხანთა სახელმწიფოს დაშლით გამოწვეულმა ქაოსმა არანაკლები საფრთხე შეუქმნა საქართველოს. მეტიც, ის შესაძლებლობების ფანჯარა, რომელიც საქართველოს წინაშე წარმოიქმნა, არ იყო სათანადოდ ხანგრძლივი. XIV საუკუნის ბოლოს საქართველოს უკვე თემურ-ლენგის შემოსევების წინაშე იდგა, რომლის მიზანი არ გამოირჩეოდა ყველა სხვა დამპყრობლისგან: მას სურდა რეგიონში სავაჭრო გზებზე გაბატონება, ჩამოეყალიბებინა ახალი საქარავნო მიმართულებები და მინიმუმამდე დაენია ის პოტენციური წინააღმდეგობა, რომელსაც ის შეეჯახებოდა ადგილობრივი მმართველებისგან.

ხოლო მაშინ, როდესაც თემურ-ლენგის ეპოქა დასრულდა და ჯერ კიდევ ერთიანი ქართული მონარქიის წინაშე ისევ გაჩნდა იმის შესაძლებლობა, რომ მას რეგიონში წარმმართველი როლი შეესრულებინა, გლობალური ხასიათის ცვლილებები დაიწყო, რამაც საბოლოოდ დააკნინა ქვეყნის სავაჭრო-საქარავნო ამბიციები.

ამ ფართო გეოპოლიტიკური სურათის გარდა, ასევე აღსანიშნავია ის პრობლემები, რომლებსაც საქართველო ხვდებოდა მონღოლთა ბატონობის დასრულების შემდეგ. პარტიკულარიზმი და ზოგადად ცენტრალური ხელისუფლებისადმი დაუმორჩილებლობა ზღუდავდა ქვეყნის საგარეო პოლიტიკურ ამბიციებს. ფეოდალები იმდენად მოძლიერებულები იყვნენ, რომ ზოგი მათგანი „პროვინციის მეფის“ ტიტულებს ატარებდა²¹⁹.

კიდევ ერთი, არანაკლებ მნიშვნელოვანი პრობლემა იყო 1340-იანი წლებიდან შავი ჭირის გავრცელება შავი ზღვისპირეთში. საქართველოში და მის სამხრეთით ტერიტორიებზე ეპიდემია პერიოდულად ბრუნდებოდა. ეს

219 ვ. კიკნაძე. საქართველო XIV საუკუნეში, გვ. 112.

ამცირებდა მოსახლეობას და რაც მთავარია, აფერხებდა თავისუფალ გადაადგილებას ქალაქთაშორისო ვაჭრობისთვის.

ამას ემატება 1350-იან წლებში არეულობა და ომიანობა, რომელიც ოქროს ურდოს მმართველის, ჯანი-ბეკის, შემოსევას მოყვა ირანში, რითაც დასრულდა ჩობანიანების მმართველობა. ჯანი-ბეკი, დიდი ალბათობით, დარუბანდის გზით შეიჭრა სამხრეთით, რაც კიდევ ერთხელ მიუთითებს იმაზე, რომ კასპიის დასავლეთ სანაპირო სატრანზიტო-სამხედრო დერეფანს წარმოადგენდა სტეპებთან დასაკავშირებლად.

ნაწილი მეორე

თემურ-ლენგი, საქართველო და აბრეშუმის საკაპრო გზები

თემურ-ლენგი და მისი იმპერიის სტრატეგიული დილემა

თემურ-ლენგის იმპერია, ძირითადად, ცენტრალურ აზიასა და მახლობელ აღმოსავლეთში ვრცელდებოდა. ისევე როგორც ილხანების შემთხვევაში, მისი მონინალმდეგეები ოქროს ურდო და ეგვიპტე იყო. ამას ასევე ემატებოდა ოსმალთა მზარდი სახელმწიფო დასავლეთით და ჩინეთი შორეული აღმოსავლეთით. მართალია, ინდოსტანის ნახევარკუნძულზე არსებული პოლიტიკური გაერთიანებები ნაკლებ საფრთხეს წარმოადგენდა, მაგრამ ეს გეოგრაფიული არეალიც მოითხოვდა სამარყანდელი დამპყრობლის ყურადღებას. გარშემორტყმული ერთდროულად რამდენიმე ძლიერი ძალით, თემურ-ლენგს თავისი ხანგრძლივი მმართველობისას პერმანენტულ სამხედრო კამპანიებში ყოფნა უწევდა.

თემურ-ლენგისთვის მონინალმდეგეებს შორის ცენტრალურ ადგილს ოქროს ურდო იკავებდა. ამ ორ ძალას

შორის გამაღებული ორთაბრძოლა კონტინენტზე პოლიტიკური და სამხედრო უპირატესობის მოსაპოვებლად მიმდინარეობდა. ამასთან ერთად, მათ ინტერესში შედიოდა მახლობელ აღმოსავლეთში თუ ევრაზიის სტეპებში ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო გზებზე გაბატონება. სამხედრო შეტაკებები ორ ძალას შორის ხშირი იყო, ხოლო ორჯერ კი სრულმასშტაბიან ომში გადაიზარდა, როდესაც თემურ-ლენგმა ოქროს ურდოს მბრძანებლის, თოხთამიშ ხანის დასამარცხებლად სამხედრო კამპანიები უშუალოდ ევრაზიის სტეპებში წარმართა.

ოქროს ურდოსა და თემურ-ლენგს შორის ორთაბრძოლის ერთ-ერთ მიმართულებას კავკასიის აღმოსავლეთი ნაწილი წარმოადგენდა, რაც ორივე ძალისთვის საქართველოს დამორჩილებას/შემორიგებას კრიტიკულად მნიშვნელოვანს ხდიდა. საქართველოსთვის ეს მძიმე შედეგის მომტანი იყო. მტრის ჯარები ხშირად ქვეყნის ტერიტორიაზე გადიოდნენ, რითაც ზარალდებოდა, როგორც საქალაქო ცხოვრება, ასევე სოფლის მეურნეობა²²⁰. ამის ლოგიკურ გაგრძელებას მოსახლეობის კლება წარმოადგენდა²²¹.

ხედავდა რა მახლობელ აღმოსავლეთში თემურ-ლენგის გაძლიერებას, თოხთამიში შიშობდა ოქროს ურდოსთან, როგორც ცენტრალური აზიის, ასევე კავკასიის მხრიდან სამარყანდელი დამპყრობლის დამეზობლება მისთვის დიდი ხიფათის მომტანი იქნებოდა. თემუ-

220 თემურ-ლენგის მიერ მოწყობილი ლაშქრობების შედეგად შექმნილ მძიმე ვითარებაზე ალექსანდრე I დიდმა (1412-1442 წწ.) სპეციალური გადასახადი შემოიღო მიღებული ზიანის აღსადგენად („მაღის ამოკვეთის სიგელი ალექსანდრე მეფისა, 1440 წ.“. ქართული სამართლის ძეგლები. ტექსტები გამოსცა, შენიშვნები და საძიებლები დაურთო პროფ. ი. დოლიძემ. ტ. II. თბილისი. 1965, გვ. 126).

221 ა. ბოშიშვილი. *ქვემო ქართლის ეთნიკური და დემოგრაფიული სურათი*, გვ. 38-42.

რ-ლენგის მსგავსად, თოხთამიშიც ცდილობდა სავაჭრო გზებზე გაბატონებას. თოხთამიშის მმართველობის დასაწყისი ოქროს ურდოს ტერიტორიაზე სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობის შემცირებით იყო დამახასიათებელი²²². მიზეზი შიდა დაპირისპირება იყო, რომელშიც ერთ-ერთი მონაწილე თვითონ თოხთამიში იყო. ოქროს ურდოს სატრანზიტო როლის აღდგენა მოწინააღმდეგე ქვეყნის ტერიტორიაზე მდებარე სავაჭრო გზების განადგურებით იყო შესაძლებელი²²³. თუ ეს მის შესაძლებლობებს ცდებოდა, თოხთამიში ცდილობდა ალტერნატიული გზების დასუსტებას. ამ ორი ფაქტორით უნდა ყოფილიყო გამოწვეული 1385 წლის კამპანია, როდესაც თოხთამიში დარუბანდ-დარიალის გზით 90 000-იანი ლაშქრით შირვანს და ირანის ჩრდილოეთს დაესხა თავს²²⁴. მან ააოხრა თავრიზი, ნახიჩევანი, მარალა და სულთანია²²⁵. როგორც ჩანს, 1385-

222 И. М. Миргалеев. *Политическая история Золотой Орды периода Токтамыш-хана*. Казань. 2003, с. 67-71.

223 ოქროს ურდოს უპირატესობა ტრანზიტულ სავაჭრო შესაძლებლობებში მდგომარეობდა. ოქროს ურდოში არ იწარმოებოდა რამე სახის მნიშვნელოვანი პროდუქცია. მონებით და პირუტყვით ვაჭრობა იყო ის, რითაც ოქროს ურდო გამოირჩეოდა. არაა გამორიცხული, რომ აბრეშუმის წარმოებაც ყოფილიყო ფართოდ აღმოცენებული (М. Г. Сафаргалиев. *Распад Золотой Орды*. Саранск. 1960, с. 90-91).

224 ირანის ჩრდილოეთისთვის ბრძოლა თემურ-ლენგსა და თორხთამიშს შორის სავაჭრო გზებზე გაბატონების სურვილით უნდა აიხსნას (М. Г. Сафаргалиев. *Распад Золотой Орды*, с. 145-146).

225 დ. გვრიტიშვილი. *ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.)*, გვ. 338-339. სულთანია 1285 წელს არღუნ ყაენმა ააგო. მას შემდეგ ქალაქი ცენტრალურ სავაჭრო ადგილად გადაიქცა. ოლჯაითუს ხანაში, 1313 წელს, ილხანთა იმპერიის ცენტრიც კი გახდა. მთელი XIV საუკუნის განმავლობაში სულთანია უმნიშვნელოვანეს კომერციულ ცენტრს წარმოადგენდა. თემურს მისი სიმდიდრე და სტრატეგიული ადგილმდებარეობა იზიდავდა. მაშინ როდესაც ქალაქზე კასტილიელი კლავიზო გადიოდა ქალაქის სიადიადე

1390 წლებში დარუბანდი და აღმოსავლეთ კავკასია ოქროს ურდოს ემორჩილებოდა, რაც ნუმიზამტიკური მასალებითაც მტკიცდება²²⁶.

საკუთრივ ფაქტი იმისა, რომ თოხთამიში თავრიზს დაესხა და სასტიკად გაძარცვა ეს ქალაქი ოქროს ურდოს სავაჭრო-ეკონომიკურ პოლიტიკაზე უნდა მეტყველებდეს. თავრიზი აღმოსავლეთ-დასავლეთის და ჩრდილოეთ-სამხრეთის სავაჭრო გზებზე ცენტრალურ ადგილს იკავებდა. თოხთამიშისთვის თავრიზის დაკავება დიდი ფინანსური მოგების მომტანი იქნებოდა²²⁷. თუმცა გეოგ-

დაცემისკენ მიდიოდა. თემურ-ლენგის ლაშქრობებმა ნანოლოზი დააპყნინა ქალაქი. სულთანიზე თემურის ლაშქრობა მის მიერ იმპერიის აგების სურვილის გამოცხადებას ნიშნავდა. სულთანიის ალებით მან ფაქტობრივად დასავლეთ აზიაში შემოაბიჯა, საიდანაც გზები ერაყისკენ, საქართველოსკენ და დარუბანდისკენ ეხსნებოდა. სულთანია ერთგვარ კარიბჭეს წარმოადგენდა (J. Marozzi. *Tamerlane. Sword of Islam, Conqueror of the World*. Harper Press. 2005, pp. 94-133). სულთანია, მართალია თავრიზზე მცირე ზომის იყო, ბევრად აქტიური იყო ეკონომიკურად. ქალაქში უამრავი ქარავანი შედიოდა ინდოეთიდან და ნანარმის მრავალფეროვნებით აჭარბებდა იმას, რაც სირიის ბაზრებში მოიძებნებოდა. სულთანიაში შედიოდა აბრეშუმის ნანარმი გილანიდან, რაც აბრეშუმის წარმოების დიდ ცენტრს წარმოადგენდა. სულთანიიდან აბრეშუმი სირიაში და მცირე აზიაში იგზავნებოდა, საიდანაც კაფამდე აღწევდა. ქალაქში ასევე ჩადიოდა შემახაში წარმოებული აბრეშუმი, სადაც ირაღელები და ირანელი ჩადიოდნენ (*Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*. Translated from the Spanish by G. Le Strange. London. 1928, pp. 84-86).

226 И. М. Миргалеев. *Политическая история Золотой Орды периода Токтамыш-хана*, с. 100-102.

227 თოხთამიშის თავდასხმა თავრიზზე მისი წინამორბედების სავაჭრო-ეკონომიკური პოლიტიკის გაგრძელებას წარმოადგენდა. XIV საუკუნის შუა ხანებში ილხანთა სახელმწიფოს გაქრობის შემდეგ ოქროს ურდო ცდილობდა სამხრეთული სავაჭრო გზის ხელში ჩაგდებას. ამ მიზნით უზბეკ-ხანის შვილმა და მემკვიდრემ, ჯანი ბეგმა, 1356-1357 წლებში, დარუბანდ-შირვანზე ილაშქრა და თავრიზიც კი აიღო (M. Favereau. *The Horde. How the Mongols Changed the*

რაფიული დისტანცია და თემურ-ლენგის წინააღმდეგობა თოხთამიშს ამის სრულად განხორციელების საშუალებას არ აძლევდა. შედეგად, თოხთამიშს აღნიშნული სავაჭრო გზის დასუსტება უფრო რეალურ ნაბიჯად ეჩვენებოდა.

მიუხედავად თოხთამიშის წინააღმდეგ ევრაზიულ სტეპებში გამართული სარისკო, მაგრამ ბრწყინვალედ დასრულებული პირველი სამხედრო კამპანიისა (1391 წ.)²²⁸, თემურ-ლენგი ფუნდამენტური დილემის წინაშე იდგა. ის ცენტრალური აზიის და აღმოსავლეთ ირანის ნაწილის გარდა სხვა ტერიტორიებს ვერ აკონტროლებდა, რომლებიც ადრე ჩინგიზ-ყაენს და მის მემკვიდრეებს ეკუთვნოდა. სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით ეს პოზიცია სამარყანდელ დამპყრობელს არ ანიჭებდა ისეთ უპირატესობას, როგორიც მონღოლებს ჰქონდათ. მისი სახელმწიფო უფრო ტრანზიტულ იმპერიას წარმოადგენდა, ხოლო მონღოლები კი უშუალოდ აკავშირებდნენ ჩინეთს და შავ ზღვას, სამხრეთით კი ინდოეთს და ჩინეთს ინდოეთის ოკეანის გავლით.

ამიტომ, თემურ-ლენგს მახლობელი აღმოსავლეთის დიდი ნაწილის დამორჩილება სჭირდებოდა. მან 1390-იან წლებში ლაშქრობების ახალი სერია წამოიწყო, რაც დასავლეთ ირანის, ერაყის და მცირე აზიის აღმოსავლეთ ნაწილზე გაბატონებით დასრულდა. მამლუქებთან ომის

World, pp. 244-245). როგორც ჩანს, აღნიშნულ დროს ოქროს ურდოს საქართველოზეც ჰქონდა გავლენა გავრცელებული. თბილისსა და თავრიზში, 1356 წელს, ჯანი ბეგის მონეტები მოიჭრა. ამას უნდა მიემატოს ხაშურის რაიონში აღმოჩენილ მონეტებს შორის 200 ჯუჯიდიური ერთეულის არსებობა (გ. დუნდუა, თ. დუნდუა. *ქართული ნუმიზმატიკა. II ნაწილი*. თბილისი. 2011, გვ. 48-54). ყოველივე ეს კი ნათლად მიაჩნებოდა საქართველოსა და ოქროს ურდოს შორის აქტიურ სავაჭრო-ეკონომიკურ ურთიერთობებზე, რაც, სამწუხაროდ, წერილობით წყაროებში ვერ ვპოვა ასახვა.

228 Б. Д. Греков, А. Ю. Якубовский. *Золотая Орда и ее падение*. Москва. 1950, с. 336-373; Г. Лэмб. *Тамерлан. Потрясатель вселенной*. Пер. с англ. Д. Вознякевич. Москва. 2008, с. 128-145.

წარმოება თემურ-ლენგს არ აწყობდა, რადგან სომხეთი და საქართველო ჯერ კიდევ არ დამორჩილებოდა, ხოლო თოხთამიში ბოლომდე დამარცხებული არ ჰყავდა. 1391 წელს განცდილი მძიმე დამარცხების მიუხედავად, ოქროს ურდოს მბრძანებელმა მოახერხა ძალების მობილიზება თემურ-ლენგთან ომის ახალი ფაზისთვის.

მიუხედავად წარმატებებისა, თემურ-ლენგს მაინც არამყარი პოზიცია ჰქონდა. როგორც წინა ლაშქრობების გამოცდილებამ აჩვენა, როგორც კი თემურ-ლენგი ასრულებდა სამხედრო კამპანიას, ტოვებდა დასავლეთ აზიას და სამარყანდში ბრუნდებოდა, სხვადასხვა ტერიტორიები ისევ დაუმორჩილებლობას უცხადებდნენ. ამიტომაც, არაა გასაკვირი, რომ თემურ-ლენგმა არა მარტო არ შეუტია ეგვიპტეს, არამედ მამლუქებთან დიპლომატიური და მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების მომხრედ გამოდიოდა. ამით მან სურდა ზურგი გაემაგრებინა და არ გაემეორებინა ილხანების შეცდომა, როდესაც XIII საუკუნეში სირიაზე გაბატონების სურვილის გამო მათ ეგვიპტე-ოქროს ურდოს სამხედრო-ეკონომიკური კავშირის საპირისპიროდ დარჩნენ.

ხედავდა რა თავის მოწყვლად გეოპოლიტიკურ პოზიციას ერთდროულად რამდენიმე პოტენციურ მოწინააღმდეგეს შორის, თემურ-ლენგი ხშირად მძიმე მდგომარეობის გამოსასწორებლად დიპლომატიის გზას იყენებდა. შეიძლება ითქვას, რომ ის საკმაოდ პრაგმატულ საგარეო პოლიტიკასაც მიმართავდა. ისტორიკოსებს ხშირად მხედველობიდან რჩებათ თემურ-ლენგის დიპლომატიის ისეთი საინტერესო მონაკვეთები, როგორიც იყო მისი ოსმალეების სულთან ბაიაზეთთან დაახლოების მცდელობები²²⁹,

229 З. Валиди Тоган. «Военная кампания Тимура 1395 года на Украине и Северном Кавказе». Золотоордынская цивилизация. 2. 2010, с. 222.

ეგვიპტესთან სტაბილური ურთიერთობების დამყარების სურვილი და, რაოდენ გასაკვირიც არ უნდა იყოს, მოკლე პერიოდის განმავლობაში საკუთრივ მის ყველაზე დიდ მტერთან, თოხთამიშთან ურთიერთობების გაუმჯობესების მინიშნებები.

სამარყანდელი დამპყრობელი უფრო შორსაც იყურებოდა. ხედავდა რა, რომ მისი პოზიცია მახლობელ აღმოსავლეთში ილხანების მდგომარეობას ჰგავდა და, რომ ნათელი იყო მამლუქებთან ომს სავალალო შედეგებამდე შეიძლება მიეყვანა ის, თემურ-ლენგმა გააფართოვა თავისი დიპლომატიური აქტივობა. ილხანების მსგავსად²³⁰, მან საჭიროდ ჩათვალა, დასავლეთ ევროპელებთან სამხედრო-ეკონომიკური ალიანსი შეეკრა.

როგორც ითქვა, თემურ-ლენგის სტრატეგიულ დილემებს შორის ყველაზე პრობლემური ჩრდილოეთიდან მომდინარეობდა²³¹. ისევე, როგორც მანამდე ირანის ტერიტორიაზე არსებული სახელმწიფოები (იქნება ეს სასანიანები თუ ილხანები), თემურ-ლენგს უწევდა ევრაზიული სტეპებიდან პოტენციურად ერთდროულად ორი მიმართლებიდან წამოსული სამხედრო საფრთხის განეიტრალება. ერთი იყო დარუბანდის გზიდან, მეორე კი საკუთრივ ცენტრალური აზიის ჩრდილოეთიდან. ასე, ირანის და დანარჩენი მახლობელი აღმოსავლეთის ტერიტორიაზე სამხედრო კამპანიების გამართვა ოქროს ურდოს მმართველს საშუალებას აძლევდა, რომ თემურ-ლენგის ეს დაკავებულობა თავის სასარგებლოდ გამოეყენებინა. მაგალითად, როდესაც საქართველოზე ჩატარებული პირ-

230 დ. გოჩოლეიშვილი. „საქართველომახლობელიაღმოსავლეთის საერთაშორისო ურთიერთობათა შუქზე XIII-XIV საუკუნეებში“. მაცნე. 1978, გვ. 105.

231 R. Grousset. *The Empire of the Steppes. A History of Central Asia*. Rutgers University. 1970, pp. 409-422.

ველი წარმატებული ლაშქრობის შემდეგ თემურ-ლენგი გამოსაზამთრებლად ჯერ კიდევ რეგიონში იყო, თოხთამიშმა ცენტრალურ აზიაზე მიიტანა თავდასხმა. ამან დამპყრობლის ყურადღება მახლობელი აღმოსავლეთიდან რამდენიმე წლით ცენტრალური აზიიდან ოქროს ურდოსთან ბრძოლაზე გადაატანინა.

ოქროს ურდოს უპირატესობას მისი გეოგრაფიული მდებარეობა და და პირობები წარმოადგენდა. ამ ქვეყნის დამარცხება რთული იყო, რადგან მხოლოდ ორი დერეფანი იყო საიდანაც ამის გაკეთება შეიძლებოდა. დარუბანდის გზის დაცვა მარტივი იყო. ცენტრალური აზიიდან შესევა ბევრად მარტივი იყო დიდი გეოგრაფიული სივრცის გამო. ლოჯისტიკურად ეს მეორე ვარიანტი საკმაოდ რთული იყო, რაც კარგად აისახა თემურ-ლენგის ოქროს ურდოს წინააღმდეგ მოწყობილი პირველი დიდი სამხედრო კამპანიის დროს. გზა ცენტრალური აზიის გავლით კლიმატური პირობების გამო ურთულეს გამოწვევას წარმოადგენდა ისეთი გაწვრთნილი ჯარისთვისაც კი, როგორიც თემურ-ლენგის იყო.

ამ წინააღმდეგობების გადალახვის შემდეგ დიდ გამოწვევას ოქროს ურდოს გაკონტროლება წარმოადგენდა. ამის გაკეთების ფაქტობრივ შეუძლებლობით აიხსნება თემურ-ლენგის მიერ გადადგმული რადიკალური ნაბიჯები გაენადგურებინა არსებული საქალაქო ინფრასტრუქტურა და სავაჭრო გზები, რომ არ მომხდარიყო თოხთამიშის ხელში შემოსავლების აკუმულირება ოქროს ურდოს ხელახალი აღორძინებისთვის. ჩრდილოეთთან ორ ფრონტზე ბრძოლა იმპერიის სხვა ფლანგებიდან წამოსული რეალურ და პოტენციურ თავდასხმებთან ერთად, აქვეითებდა თემურ-ლენგის სამხედრო შესაძლებლობებს. ეს კიდევ ერთი მიზეზია თუ რატომ იყო საჭირო ოქროს ურდოს სრული განადგურება.

ამრიგად, მახლობელ აღმოსავლეთში თემურ-ლენგს ერთდროულად სამ დიდ ძალას შორის ლავირება უწევდა, რაც მისი იმპერიისთვის ხელსაყრელ პოლიტიკურ ვითარებას არ წარმოადგენდა. ამას უნდა დაემატოს შორეულ აღმოსავლეთში ჩინეთი, ხოლო სამხრეთით კი ინდოეთი. ზუსტად გეოპოლიტიკური რეაქციების გათვალისწინებიდან მომდინარეობს თემურ-ლენგის სამხედრო და დიპლომატიური მცდელობები იმისთვის, რომ მის წინააღმდეგ დიდი კოალიცია არ შეკრულიყო. სამარყანდელის ამ სტრატეგიულ სისუსტეს ხედავდნენ მისი მოწინააღმდეგეები, რაც თემურ-ლენგთან ურთიერთობების გრძელვადიან მშვიდობას არარეალურს ხდიდა.

თემურ-ლენგი და ცვლილებები ევრაზიის საპატრო გზებზე

1395 წელს თოხთამიშის წინააღმდეგ მეორე სამხედრო კამპანიის დროს თემურ-ლენგის ჯარებმა ევრაზიის სტეპები მეორეჯერ დალაშქრეს და მოწინააღმდეგეს დონის და დნეპრის მიდამოებამდე სდიეს.

ამასთან ერთად სამარყანდელმა დამპყრობელმა ჩრდილოეთ კავკასიის მიდამოები დალაშქრა და დიდი სავაჭრო ცენტრი ქალაქი ტანა გაანადგურა²³². დარტყმა იმდენად დიდი უნდა ყოფილიყო, რომ შემდგომში ქალაქის ნელმა აღმშენებლობამ მდგომარეობა მაინც ვერ გამოა-

²³² С. Карпов. «*Modus Vivendi жителей венецианской фактории в Танае (Азове) в XIV-XV вв.*». Российская история. 3. 2016, с. 27-32; Шараф ад-Дин Али Йазди. *Зараф-наме*. Предисловие, перевод со староузбекского, комментарии, указатели и карта доктора исторических наук, профессора Ашрафа Ахмедова. Ташкент. 2008, с. 201-206.

სწორა. ამ ლაშქრობამ დიდი გავლენა მოახდინა ევრაზიაში სავაჭრო გზების დინამიკაზე. ტანადან ევრაზიის სტეპებში გამავალმა დერეფანმა დაკარგა ადრეული მნიშვნელობა. ვაჭრობა შავ ზღვაში ისევ გრძელდებოდა, თუმცა ის სულ უფრო მეტად ლოკალური პროდუქციის ვაჭრობით შემოიფარგლებოდა²³³.

ტანასთან ერთად თემურ-ლენგმა ევრაზიული დერეფნის კიდეც რამდენიმე საკვანძო წერტილი დალაშქრა. ოქროს ურდოს მთავარი ქალაქები, ასტრახანი და სარაი-ბერკე, სრულად განადგურდა²³⁴. ამას ემატებოდა ჩრდილოეთ კავკასიაში მისი ლაშქრობაც, რაც იმას ნიშნავდა, რომ თემურ-ლენგმა საქართველოს გარშემო ფაქტობრივად ყველა ტერიტორია მოაოხრა. რაოდენ გადაჭარბებულად არ უნდა მივიჩნიოთ წყაროებში ასახული თემურ-ლენგის ლაშქრობების შედეგები, ერთი რამ ნათელია: ასეთმა მასშტაბურმა სამხედრო კამპანიებმა სამხრეთ კავკასიაში და გარშემო არსებული სავაჭრო გზების ფუნდამენტური ცვლილებები გამოიწვია.

ამას უნდა დაემატოს ისიც, რომ მომდევნო წლებში თემურ-ლენგის ლაშქრობების შედეგად, დაზარალდა სირია-ერაყის მდიდარი ქალაქები, რაც ზოგადად იმ სავალალო მდგომარეობას აღწერს, რომელიც იმ დროს საქართველოს გარშემო ვითარდებოდა. დამასკოს აღებამ შედარებით უმტკივნეულოდ ჩაიარა, მაგრამ ძარცვის თავიდან აცილება მაინც ვერ მოხერხდა. შემდეგი იყო ბაღდადი, რომლის როგორც სავაჭრო ცენტრის როლი ჯერ

233 N. Di Cosmo. *“Black Sea Emporia and the Mongol Empire: A Reassessment of the Pax Mongolica”*, p. 85-86.

234 თემურ-ლენგის მიერ ოქროს ურდოს განადგურების გადაწყვეტილება სამხედრო-სტრატეგიული მიზეზებით იყო გამოწვეული (В. П. Костюков. «Несколько замечаний к походу Тимура 1391 г.». Золотоордынская цивилизация. 3. 2010, с. 172-182).

კიდევ მონღოლთა ლაშქრობების შედეგად დაკნინდა²³⁵.

სირია-ერაყზე გამავალი სავაჭრო გზები თემურ-ლენგამდეც დიდი წნეხის ქვეშ იყო. დაწყებული XIII საუკუნის 30-იანი წლებიდან და ჰულაგუს მიერ ბაღდადის დაპყრობის შემდეგ ამ ტერიტორიებზე სავაჭრო გზების დაქვეითებამ მეტად სწრაფი ხასიათი მიიღო. ხოლო სამარყანდელის მიერ სირიის დალაშქვრამ, დიდი ქალაქების გაძარცვამ და აღმოსავლეთი-დასავლეთის მთავარი სახმელეთო სავაჭრო გზის თავრიზზე გადატანამ ხმელთაშუა ზღვა-სპარსეთის ყურის მიმართულების საბოლოო დაქვეითება განაპირობა.

დამასკოს, ალეპოს და ბაღდადის აღება არ იყო ცალკეული მოვლენები²³⁶. ამ სამხედრო მოქმედებების უკან მთელ ტერიტორიებზე არსებული საქარავნო ინფრასტრუქტურის განადგურება და დასახლებების ძარცვა იყო. საქალაქთაშორისო გზები ამ საომარი ოპერაციების დროს ვერ შეასრულებდა თავის ისტორიულ სავაჭრო ფუნქციას. იმ შემთხვევაშიც კი თუ საკუთრივ გზები დარჩებოდა მეტ-ნაკლებად ფუნქციონირებად მდგომარეობაში, დიდი ქალაქების განადგურება ხმელთაშუა ზღვიდან სპარსეთის ყურემდე ვაჭრობას მინიმუმამდე შეამცირებდა. ამას უნდა დაემატოს ნგრევითა და ომებით უსაფრთხოების გაუარესებული მდგომარეობაც, რაც ქარავნებს ალტერნატიული გზების მოძიებას აიძულებდა.

ამ ლაშქრობების შედეგად, თემურ-ლენგის სამეფო მნიშვნელოვნად გაფართოვდა და დაახლოებით მცირე აზიის აღმოსავლეთ ნაწილიდან ინდოეთამდე არსებულ სივრცეს მოიცავდა. მაგრამ ეს იყო ორი უკიდურესად გა-

235 M. E. Subtelny. *"Tamerlane and his descendants: from paladins to patrons"*. The Eastern Islamic World. Eleventh to Eighteenth Centuries. Edited by D. O. Morgan, A. Reid. Cambridge. 2011, pp. 176-177.

236 R. Grousset. *The Empire of the Steppes*, pp. 445-448.

ნსხვავებული ტერიტორიისგან შემდგარი იმპერია. ერთი იყო მისი ლაშქრობების შედეგად დამძიმებულ ეკონომიკურ მდგომარეობაში არსებული ერაყის ნანილი, ირანი და კავკასია. მეორე კი მავერანნახრია (ცენტრალური აზიის ნანილი), სადაც გამალებული მშენებლობა, სხვა რეგიონებიდან ხალხის დაძალებით დასახლება და ჩინეთ-ინდოეთთან გამალებული ვაჭრობა მიმდინარეობდა.

აქ ჩვენი მსჯელობისთვის ყველაზე მნიშვნელოვანი კი ალბათ ისაა, რომ თავისი ხანგრძლივი და გეოგრაფიულად ფართო ლაშქრობების შედეგად, თემურ-ლენგმა ევრაზიაში მსხვილი სავაჭრო გზების მიმართულებები შეცვალა. სარაის, ასტრახანის, ურგენჩის და სხვა ქალების განადგურებით მან ძირი გამოუთხარა იმ სავაჭრო მაგისტრალს, რომელიც შავი ზღვიდან ევრაზიის სტეპებზე გადიოდა და ცენტრალურ აზიას/ჩინეთს უერთდებოდა²³⁷. ამიერიდან ახალ სავაჭრო გზაში მთავარი ტრანზიტული როლი მავერანნახრს უნდა შეესრულებინა²³⁸. თემურ-ლენგის ქმედებების უკან პირდაპირი სამხედრო მიზნების გარდა, წმინდა ეკონომიკური გეგმები იმალებოდა – დაასუსტოს მოწინააღმდეგე სავაჭრო-საქარავნო გზები, რათა მოხდეს თავისი ახალი, უფრო მომგებიანი მაგისტრალების დაწინაურება. გამოითქვა ვარაუდი, რომ ორი მსხვილი მაგისტრალიდან თემურ-ლენგი უფრო სამხრეთის მიმართულებას ანიჭებდა უპირატესობას²³⁹.

237 ურგენჩი თემურ-ლენგმა 1388 წელს ააოხრა. სამარყანდელისთვის თოხთამიშის სიძლიერე დამოკიდებული იყო იმ სავაჭრო გზებზე, საიდანაც ის შემოსავალს იღებდა. ამიტომაც, თემურ-ლენგისთვის ორმაგად მნიშვნელოვანი იყო არსებული სავაჭრო გზის განადგურება.

238 M. Prawdin. *The Mongol Empire*, pp. 470-476; დ. კაციტაძე. *საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე*, გვ. 79-85.

239 U. Schamiloglu. *"The Competition Between the Northern and the Southern Silk Roads In the Time Of Tamerlane"*. Тюркологические

თემურ-ლენგი არ აკეთებდა რამე განსაკუთრებული. სხვა დამპყრობლების მსგავსად, მას დაკავებული ტერიტორიების სიმდიდრის ხელში ჩაგდება სურდა. ამის კარგი საშუალება იყო სავაჭრო გზების გაკონტროლება. თუმცა ის, რაც თემურ-ლენგს სხვა დამპყრობლებისგან განასხვავებდა არსებული სავაჭრო გზების მიზანმიმართული განადგურება და ხელოვნურად ახალი მარშრუტების შექმნის რამდენიმე წარმატებული მცდელობა იყო.

ამ ცვლილებებმა საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკურ მდგომარეობაზე დიდი გავლენა მოახდინა. ისევე, როგორც მონღოლების მმართველობის პერიოდში, XIV საუკუნის ბოლო მეოთხედში ევრაზიაში ორი დიდი სახმელეთო სავაჭრო გზა ფუნქციონირებდა და ორივე საქართველოს გარშემო მდებარეობდა. პირველი ცენტრალური აზიიდან ევრაზიის სტეპებზე გადიოდა, საიდანაც შავ ზღვამდე და ევროპამდე აღწევდა. მეორე, სამხრეთული მაგისტრალი, იდენტური იყო იმისა, რაც ილხანების დროს ჩამოყალიბდა და მოიცავდა თავრიზ-ტრაპიზონის მიმართულებას. ამ მეორე მაგისტრალის ეფექტიანი ფუნქციონირებისთვის თემურ-ლენგი დიდ ძალისხმევას ხარჯავდა, რაც აისახებოდა გზების და სხვა ინფრასტრუქტურის ზედამხედველობაში, ისევე, როგორც დაზარალებული ვაჭრების ფინანსურად ნახალისებაში. მონღოლების მსგავსად, თემურ-ლენგის მიზანს ორი დიდი ცენტრის, ევროპის და ჩინეთის, ერთმანეთთან დაკავშირება წარმოადგენდა.

თემურ-ლენგის დაინტერესება სავაჭრო გზებით უდავო იყო. მის ავტობიოგრაფიაში, სადაც აქცენტი, ძირითადად, სამხედრო ოპერაციებზე და პოლიტიკური ძალაუფლების მოპოვების სურვილზე არის გაკეთებული, ვაჭრობისადმი მისი დამოკიდებულება მაინც კარგად ჩანს. ერთ-ერთ მონაკვეთში მან ხორასანიდან მომავალი დიდი

ქარავანი დაიცვა²⁴⁰. 1386 წელს ირანში ლაშქრობისას თემურ-ლენგმა შური იძია მცირე ლურის მმართველზე, მაღიქ იზ ად-დინზე, რომელმაც ქარავანი გაძარცვა²⁴¹. 1395 წელს შირვანიდან ბაიაზეთისადმი მიწერილ წერილში თემურ-ლენგი ხაზს უსვამდა იმ ქაოსს, რომელიც ირანში მის ლაშქრობებამდე დაისადგურა და როგორი ხელისშემშლელი იყო ეს სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობისთვის²⁴². ამავე წერილის კიდევ ერთ პასაჟში თემურ-ლენგი დარუბანდის ჩრდილოეთით ვაჭრებზე საუბრისას აღნიშნავს, რომ ისინი თოხთამიშის მიერ დაწესებული გადასახადებისგან უნდა გათავისუფლებულიყვნენ და უფრო ინფორმაციის მოსაკრეფად უნდა იყვნენ გამოყენებული²⁴³.

მართლაც, თუ ავიღებთ კასტილიის მეფის, ენრიკე III-ის მიერ გაგზავნილი რუის გონსალეს დე კლავიხოს მოგზაურობას ტრაპიზონიდან სამარყანდამდე, ჩვენ დავინახავთ იმ მეტ-ნაკლებად პოზიტიურ სავაჭრო-ეკონომიკურ მდგომარეობას, რომელიც XV საუკუნის დასაწყისისთვის თემურ-ლენგის იმპერიაში სუფევდა. უამრავი ქალაქი აურაცხელი სიმდიდრით და მოწყობილი გზებით ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო გზების განვითარებას უწყობდა ხელს.

თემურ-ლენგმა მრავალი სავაჭრო გზა დააქცია,

240 *Автобиография Тимерлана*. А. Булдаков, С. Шумов, А. Андреев. Москва. 2003, с. 98.

241 შარაფ ად-დინ Али Йазди. *Зараф-наме*, с. 112; ერთგან შარაფ ად-დინ ალი იეზდი ხაზს უსვამს თემურ-ლენგის მიზანს იმპერიაში გზებზე გადაადგილება უსაფრთხო გახადოს რისთვისაც ეგვიპტის სულთან ბარკუქს მისწერა ვაჭრობის გაფართოებისთვის (შარაფ ად-დინ Али Йазди. *Зараф-наме*, с. 173-174).

242 З. Валиди Тоган. «Восточно-европейская политика Тимура». Золотоордынская цивилизацияю З. 2010, с. 218.

243 З. Валиди Тоган. «Восточно-европейская политика Тимура», с. 219.

თუმცა თავისი იმპერიის ფარგლებში ის ვაჭრობის განვითარების მხარდამჭერი იყო და ამას პრაქტიკული ნაბიჯებით ახორციელებდა. მაგალითად, მან უამრავი საფოსტო სახლი ააგო თავრიზიდან სამარყანდამდე და რომელიც, ერთმანეთისგან, ძირითადად, ერთი დღის მოგზაურობის მანძილზე იდგა. მართალია, ეს პუნქტები ინფორმაციის სწრაფად გაცვლისთვის იყო საჭირო, ხშირი იყო შემთხვევები, როდესაც ამ საფოსტო წერტილებიდან ელჩების და ვაჭრების დასვენებული ცხენებით მომარაგება ხდებოდა. კლავიხომ ზუსტად ამ სერვისით ისარგებლა თავრიზიდან აღმოსავლეთით გამგზავრებისას²⁴⁴.

თემურ-ლენგის დასავლეთ აზიაში გაბატონების მცდელობა ბევრი მიზეზით იყო ნაკარნახევი. მათგან ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომპონენტი სავაჭრო-ეკონომიკური ფაქტორი იყო²⁴⁵. მისი ექსპანსია ემთხვეოდა ევროპელების ნუხილს ოსმალების მიერ ბალკანეთის და მცირე აზიის დაკავების გამო, რაც სავაჭრო გზებს დიდი საფრთხის ქვეშ აყენებდა. თურქების გაბატონება ბევრად მოუხერხებელი აღმოჩნდა ევროპელებისთვის, ვიდრე თავის დროზე არაბების მიერ ამ სივრცეზე დამყარებული მონოპოლია. თურქების მზარდმა დომინირებამ გამოიწვია არსებული სავაჭრო გზების ბლოკირება და აზიამდე ახალი სავაჭრო გზების ძიება. თუმცა სანამ ასპარეზზე ცნობილი პორტუგალიელი და ესპანელი მეზღვაურები გავიდოდნენ, ევროპელები სხვა ხერხებს მიმართავდნენ. პოტენციური ალიანსი ოსმალების წინააღმდეგ და აზიის შუაგულამდე სავაჭრო გზების შენარჩუნების მცდელობა კლავიხოს მოგზაურობის ერთ-ერთ მიზეზს წარმოადგე-

244 *Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, p. 83.

245 ა. სექჩინი. *ქართულ-თურქული ურთიერთობები (XIV საუკუნის მეორე ნახევარი-XV საუკუნე)*. სადისერტაციო ნაშრომი. თბილისი. 2019, გვ. 109-111.

ნდა.

შესაბამისად, თემურ-ლენგის ბრძოლა ოქროს ურდოსთან, გარდა წმინდა სამხედრო მიზეზებისა (მაგალითად, პოტენციური კავშირი ეგვიპტესა და ოქროს ურდოს შორის, როგორც ეს XIII საუკუნის მეორე ნახევარში ილხანების წინააღმდეგ იყო), ასევე არანაკლებ მოტივირებული უნდა ყოფილიყო სავაჭრო-ეკონომიკური საკითხებით. ფაქტობრივად, ამ ორ ძალას შორის დაპირისპირება იდენტური იყო იმისა, თუ როგორი ორთაბრძოლა მიმდინარეობდა თავის დროზე ოქროს ურდოსა და ილხანებს შორის.

ორ ძალას შორის მიმდინარეობდა სავაჭრო გზებზე გაბატონების მცდელობა. ევრაზიული სტეპებზე და ირანზე გამავალი სავაჭრო მაგისტრალები ერთმანეთთან პირდაპირ კონკურენციაში იყვნენ. მართალია, ოქროს ურდოს მმართველებს მამლუქებთან პირდაპირი ვაჭრობა ჰქონდათ და იტალიელი შუამავლების დახმარებით შეეძლოთ ევროპულ ბაზარზე გასვლა, ტრაპიზონი-თავრიზის მიმართულებას ევროპასა და აზიას შორის მაინც ვაჭრობის დიდი წილი მიჰქონდა. მასზე გაბატონების სურვილი თოხთამიშსა და თემურ-ლენგს შორის ომების დანყების მნიშვნელოვან მიზეზად გვევლინება.

იდენტური სურვილით უნდა აიხსნას თემურ-ლენგის ლაშქრობები მახლობელ აღმოსავლეთში. ბაღდადი, დამასკო, სივასი²⁴⁶ და სხვა ქალაქები, მიუხედავად მონღოლთა ხანაში სავაჭრო როლის დაკნინებისა, მაინც მნიშვნელოვან სავაჭრო-სატრანზიტო პუნქტებს წარმოადგენდა. ეს ქალაქები პირდაპირ თავრიზთან იყო დაკავშირე-

246 სივასი ერთ-ერთი ყველაზე დიდი, მოწყობილი და მდიდარი ქალაქი იყო, რომელიც სტრატეგიულ პოზიციაზე მდებარეობდა. სივასის დაჭერით თემურ-ლენგი მცირე აზიის შუაგულზე გაბატონდებოდა.

ბული. სირიაზე გაბატონება თემურ-ლენგს მნიშვნელოვან უპირატესობას მიანიჭებდა. ხმელთაშუა ზღვაზე გასვლით ის პირდაპირ დაუკავშირდებოდა ევროპელ ვაჭრებს, რაც მამლუქებს და ოსმალებს დიდად დააზარალებდა.

სატრანზიტო დერეფნებზე გაბატონების სურვილზე მეტყველებს ის ბრძოლა, რომელიც ბაიაზეთსა და თემურ-ლენგს შორის მცირე აზიაში მდებარე ქალაქ ერზინჯანისა და მიმდებარე ტერიტორიებისთვის მიმდინარეობდა²⁴⁷. ერზინჯანი მნიშვნელოვანი იყო თავისი ტრანზიტული როლით²⁴⁸. მასზე კონტროლის დამყარებით ბაიაზეთს ტრაპიზონიდან გამავალი გზის გაკონტროლების და შემდეგ ერზერუმი-ხოი-თავრიზამდე არსებულ მაგისტრალზე პრეტენზიის გამოცხადების საშუალება მიეცემოდა.

ერზინჯანის მნიშვნელობა დასტურდება XIII-XIV საუკუნეების რამდენიმე წყაროთი. ანონიმურ წყარო „აჯაიბ ად-დუნია“-ში მოყვანილი აღწერა და ჰამდალაჰ ყაზვინის მონაცემების მიხედვით, ერზინჯანი მნიშვნელოვანი სავაჭრო ქალაქი იყო, რომელიც საკვანძო სავაჭრო მაგისტრალზე მდებარეობდა²⁴⁹. კლავიხო ახსენებს ერ-

247 Шараф ад-Дин Али Йазди. *Зараф-наме*, с. 164-166, 285.

248 ის გზა, რომელიც კლავიხომ აირჩია თემურ-ლენგამდე მისაღწევად ერთგვარად იმ დროს სავაჭრო გზაზეც უნდა მიაწინებდეს. საელჩო პერადან შავ ზღვაში შესვლის შემდეგ, მცირე აზიის სანაპიროს გავლით მოძრაობდა სანამ ტრაპიზონამდე არ მივიდა, საიდანაც სამხრეთით, ერზინჯანამდე ჩავიდა. ერზინჯანი არ იყო დიდი ქალაქი, მაგრამ საკმაოდ მდიდარი კლავიხოს ყურადღება რომ მიექცია. ქალაქში ბევრი მდიდარი ვაჭარი იყო, რადგან ადგილმდებარეობა აძლევდა საშუალებას დაეკავშირებინა სირიიდან მოსული ქარავნები დანარჩენ მცირე აზიასთან (*Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, pp. 60-71).

249 'Аджа' ибн ад-дунйа. (*Чудеса Мира*). Критический текст, перевод с персидского, Введение, комментарий и указатели Л. П. Смирновой. Москва. 1993, с. 183; დ. კაციტაძე. *საქართველო XIV-XV*

ზინჯანთან ახლოს მდებარე გომახის ციხესიმაგრეს, რომლის სტრატეგიული ადგილმდებარეობა, როგორც ჩანს, სავაჭრო გზებზე კონტროლის დამყარების საშუალებას იძლეოდა.

ერზინჯანის მსგავსად, თემურ-ლენგისთვის ასევე მნიშვნელოვანი იყო შირვანი და მიმდებარე ტერიტორიები. 1401-1402 წლების ზამთარი მან ყარაბაღში გაატარა, ხოლო შირვანის მმართველს იბრაჰიმს უხვად ასაჩუქრებდა²⁵⁰. ამ ორი ტერიტორიის დაჭერა თემურ-ლენგისთვის მთავარ მიზანს წარმოადგენდა. დარუბანდზე და ტრაპიზონზე გამავალი სავაჭრო გზები ასევე მნიშვნელოვან დერეფნებს წარმოადგენდა ჯარების და ელჩების გადაადგილებისთვის.

აღმოსავლეთისა და დასავლეთის სავაჭრო გზებზე მონოპოლიის დამყარება უნდა ყოფილიყო თემურ-ლენგის ლაშქრობების მთავარი მიზანი. ეს იდეა არ იყო ახალი. მონღოლების მსგავსად, თემურ-ლენგს ესაჭიროებოდა ცენტრალური აზიის, ინდოეთის და ჩინეთის ხმელთაშუა ზღვასთან დაკავშირება. მისი ლაშქრობების ლოგიკა ზუსტად ამაზე მეტყველებს. გარდაცვალებამდე ჩინეთში მომზადებული სამხედრო კამპანია, სავარაუდოდ, ასევე ამ მიზანს ემსახურებოდა²⁵¹. ამ გადმოსახედიდან, სწორი იქნება ვარაუდის გამოთქმა, რომ საქართველოში თემურ-ლენგის ლაშქრობების რაოდენობა არა მარტო ქვეყნის პოლიტიკური დამორჩილებით, არამედ რეგიონში სა-

საუკუნეთა მიჯნაზე, გვ. 94.

250 დ. კაციტაძე. *საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე*, გვ. 92-93.

251 თემურ-ლენგის იმპერიას მჭიდრო ეკონომიკური კავშირი ჰქონდა ჩინეთთან. ვაჭრობა არნახულ მასშტაბებს აღწევდა. ასე, მაგალითად, კლავიხოს სამარყანდში ჩასვლამდე, ქალაქში ჩინეთიდან 800 აქლემისგან შემდგარი სავაჭრო ქარავანი ჩავიდა (*Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, p. 152).

ვაჭრო გზებზე ეფექტიანი კონტროლის დამყარების სურვილით იყო გამოწვეული²⁵². თუმცა, როგორც ეს ქვემოთ, ჩვენს მსჯელობაში იქნება ნაჩვენები, სიფრთხილე უნდა გამოვიჩინოთ, როდესაც თემურ-ლენგის საქართველოზე ლაშქრობების მიზეზებზე ვსაუბრობთ. ფაქტია, რომ თემურ-ლენგის საქართველოს მიმართ განხორციელებული კამპანიების გამომწვევი, ხშირ შემთხვევაში, მის წინააღმდეგ დაწყებული აჯანყებები და დაუმორჩილებლობა იყო. ასევე ნათელია, რომ დამპყრობელს საქართველოს შიდა ტერიტორიებზე გამავალი მცირე ზომის სავაჭრო გზების დაჭერის სურვილი არ ჰქონდა. მას უფრო ტრაპიზონი-თავრიზის მაგისტრალის დაჭერის და გარშემო მიწებზე უსაფრთხოების უზრუნველყოფის სურვილი ამოძრავებდა. ხოლო რადგან ეს საქართველოს სამხრეთულ ტერიტორიებზე ან მათ უშუალო სიახლოვეს იყო, ბაგრატიონებთან სამხედრო შეჯახება გარდაუვალი იყო.

თემურ-ლენგის ევრაზიის შუაგულში სავაჭრო-სატრანზიტო გზების ხელში ჩაგდების მიზნები, მიუხედავად მიღწეული წარმატებებისა, დასრულებულ საქმედ ვერ ჩაითვლებოდა. მისი პოზიცია უფრო სასანური ირანის მდგომარეობას წააგავდა, როდესაც ირანი, სარგებლობდა რა თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობით, ცდილობდა ხმელთაშუა ზღვიდან ინდოეთამდე არსებული სახმელეთო და საზღვაო ვაჭრობა მისი ტერიტორიის გავლით განხორციელებულიყო. სასანურ ირანს არ ჰქონდა გასასვლელი ხმელთაშუა ზღვაზე და ვერ აკონტროლებდა ჩინეთსა და ინდოეთს. იმპერია უფრო ტრანზიტულ სივრცეს წარმოადგენდა. გარკვეულწილად მსგავს ვითარებაში იყო ილხანთა სახელმწიფოც, რადგან მასაც ხმელთაშუა ზღვაზე გასასვლელი არ გააჩნდა და ვერ აკონტროლებდა

²⁵² დ. კაციტაძე. *საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე*, გვ. 89-90.

აზიის უმსხვილეს სავაჭრო ბაზრებს (ინდოეთს, ჩინეთს). იმისთვის, რომ მონღოლების მიერ XIII საუკუნეში მიღწეული წარმატება გაემეორებინა თემურ-ლენგს ესაჭიროებოდა ევრაზიის დიდი სავაჭრო ცენტრებისთვის არა მარტო სატრანზიტო სივრცე ყოფილიყო, არამედ საკუთრივ გაეკონტროლებინა ეს დიდი ბაზრები.

ამით უნდა აიხსნას მისი გამაღებული ექსპანსია როგორც დასავლეთით, ასევე აღმოსავლეთით. დასავლეთით წარმატების მისაღწევად მას ან ოსმალებთან ან მამლუქებთან უნდა ეომა, რომელთაც ჩაკეტილი ჰქონდათ ხმელთაშუა ზღვაზე გასასვლელი. ორივე ძალასთან ერთდროული ბრძოლა სახიფათო და, დიდი ალბათობით, წამგებიანიც იქნებოდა. ამიტომაც, თემურ-ლენგი ეგვიპტესთან შედარებით მეგობრული ურთიერთობების დაჭერის მომხრე იყო. ეს ლტოლვა ევროპულ ბაზარზე გასვლისა, დასტურდება ევროპელებთან გამაღებული დიპლომატიური ურთიერთობების არსებობით²⁵³.

სავაჭრო გზები და მარტივი გეოპოლიტიკური გათვლა უნდა ყოფილიყო თემურ-ლენგის ბიზანტიასთან და გენუელებთან გამბული ახლო დიპლომატიური კონტაქტების უკან. სამივე მხარეს აწუხებდა ოსმალების გაძლიერება, ხოლო ეს კავშირები თემურ-ლენგს პოტენციურად მნიშვნელოვან სავაჭრო გზებზე გასვლის საშუალებას აძლევდა.

თემურ-ლენგი დაინტერესებული იყო სავაჭრო გზების აღდგენითაც, თუ ეს მის ინტერესებში შედიოდა. მაგალითად, აღსანიშნავია 1403 წელს მონღოლების მიერ

253 როგორც ეს უკვე ზემოთ ითქვა ევროპას ოსმალების გაძლიერების გამო აღმოსავლეთთან სახმელეთო კონტაქტების დაკარგვის პერსპექტივა აწუხებდა. ამით იყო განპირობებული რამდენიმე დასავლეთ ევროპული საელჩოს გაგზავნა თემურ-ლენგთან სავაჭრო-პოლიტიკურ საკითხებში დაახლოებისთვის.

სავაჭრო გზის თავრიზზე გადატანის შედეგად დაცემული ქალაქ ბაილაკანის აღდგენის მცდელობა²⁵⁴. თავდაპირველი წარმატების მიუხედავად, ქალაქი მისი მემკვიდრეების მმართველობის პერიოდში ისევ დაეცა. ბაილაკანის მაგალითი მეტყველებს იმაზე, რომ თემურ-ლენგი დარუბანდამდე არსებული გზის აქტიურ ამუშავებაში იყო ჩართული. კლავიხოს ცნობა, რომ თემურ-ლენგი დარუბანდს აკონტროლებდა და იქიდან დიდი შემოსავალი ჰქონდა, უნდა ამტკიცებდეს მოსაზრებას XV საუკუნის დასაწყისში ჩრდილოეთ-სამხრეთული სავაჭრო მაგისტრალის არსებობის შესახებ²⁵⁵. ხოლო დ. კაციტაძის მოსაზრება, რომ ბაილაკანის აღდგენა და საქართველოში შესვლა მიზნად ისახავდა თბილისზე და სხვა ქალაქებზე სავაჭრო გზის აღდგენას, არ უნდა ასახავდეს იმ დროს არსებულ რეალობას. თემურ-ლენგისთვის ბევრად მნიშვნელოვანი იყო დარუბანდზე და თავრიზი-ერზერუმი-ტრაპიზონზე გამავალი გზები. საქართველოზე გამავალი სავაჭრო გზის აღდგენით დაინტერესების შემთხვევაში მისი პოლიტიკა სხვაგვარი იქნებოდა.

თემურ-ლენგი და საქართველო

საქართველო და სამხრეთ კავკასია განსაკუთრებულ როლს თამაშობდა თემურ-ლენგის მსოფლიო იმპერიის დაფუძნების გეგმაში. საქართველოში თემურ-ლენ-

254 Шараф ад-Дин Али Йазди. *Зараф-наме*, с. 320-321.

255 დარუბანდიდან შემოსული მოგება იმდენად დიდი იყო, რომ კლავიხო მას სამარყანდში შესულ შემოსავალს უდრის. სამარყანდი დაკავშირებული იყო ინდოეთთან, ჩინეთთან (რომლის ნაწარმი ყველაზე მეტად ხარისხიანი და ძვირფასი იყო) და დანარჩენ აზიასთან. ამ ვაჭრობას თვითონ თემურ-ლენგი უწყობდა ხელს (*Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, pp. 108, 131, 146, 151).

გის ლაშქრობების რაოდენობა აჭარბებდა მის მიერ სხვა რომელიმე ქვეყანაში განხორციელებულ სამხედრო კამპანიებს. ქართულ ისტორიოგრაფიას სხვადასხვა კუთხით აქვს შეფასებული ქვეყნის ეს რთული პერიოდი და ყურადღება გამახვილებული აქვს თემურ-ლენგის ლაშქრობების პოლიტიკურ ისტორიაზე, მათ რაოდენობაზე²⁵⁶, ან თუნდაც რა შეიძლება ყოფილიყო საქართველოს მეფე ბაგრატ V-ის გარდაცვალების თარიღი²⁵⁷. ასევე ფართოდაა განხილული თემურ-ლენგის საქართველოში შემოსვლის მიზეზები, იქნება ეს ნადავლის მოპოვება, სტრატეგიული გადასასვლელების ხელში ჩაგდების სურვილი თუ თოხთამიშის საბოლოო დამარცხება²⁵⁸. მიუხედავად იმისა, რომ საბჭოთა ისტორიოგრაფიამ გარკვეულწილად გვერდი აუარა თემურ-ლენგის ლაშქრობების მიზეზებს შორის რელიგიური კომპონენტის სერიოზულად განხილვას, თანამედროვე ქართველმა მკვლევრებმა საკმაოდ დამაჯერებლად აღნიშნეს, რომ რელიგიური ფანატიზმი უდავოდ მნიშვნელოვანი მამოძრავებელი უნდა ყოფილიყო სამარყანდელი დამპყრობლის საქართველოსთან მიმართებაში არსებულ გეგმებში²⁵⁹.

256 კ. ტაბატაძე. „საქართველოში თემურლენგის შემოსევათა ქრონოლოგიის გამო“. მაცნე. N 3. 1973, გვ. 63-81.

257 გ. ალასანია. „როდის გარდაიცვალა საქართველოს მეფე ბაგრატ V“. საისტორიო კრებული „მხედარი“. თბილისი. 2021, გვ. 178-192.

258 დ. გვრიტიშვილი. ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.), გვ. 339-340; კ. ტაბატაძე. ქართველი ხალხის ბრძოლა უცხოელ დამპყრობთა წინააღმდეგ XIV-XV საუკუნეების მიჯნაზე. თბილისი. 1974, გვ. 61-62.

259 გ. ოთხმეზური. „თემურ-ლენგის საქართველოში ლაშქრობების შესახებ (რელიგიური ასპექტი)“. საისტორიო კრებული. თბილისი. 2011, გვ. 54-67; მ. წურწუშია. ომის იდეოლოგია საქართველოსა და ახლო აღმოსავლეთში: ქრისტიანული საღვთო ომი და ისლამური ჯიჰადი. თბილისი. 2019, გვ. 67-72.

აქ მოცემული მსჯელობის მიზანს არ წარმოადგენს ზემოაღნიშნული მიზეზების უარყოფა და სრულად ალტერნატიული იდეის შემოთავაზება. წერილობით წყაროებიდან ნათლად ჩანს, რომ თემურ-ლენგის საქართველოში 8 შემოსევა ერთ კონკრეტული მიზეზს არ ეფუძნებოდა. ქართველი მეფის გიორგი VII-ის შეუპოვრობა ისეთივე გამომწვევი იყო, როგორც, მაგალითად, საქართველოს სავარაუდო სამხედრო-პოლიტიკური თანამშრომლობა ოქროს ურდოსთან თუ სამარყანდელის რელიგიური ფანატიზმი. გიორგის დაუმორჩილებლობა როგორც ლაშქრობების მიზეზი კარგად ჩანს იმაში, რომ თემურ-ლენგი თოხთამიშის და ოქროს ურდოს განადგურების შემდეგაც აგრძელებდა საქართველოს დარბევას²⁶⁰. სავსებით ლოგიკური იქნებოდა, რომ ოქროს ურდოს დასუსტების შემდეგ ქართველი მეფე დაზავებაზე ყოფილიყო ორიენტირებული. მაგრამ მოხდა ამის საპირისპირო რამ: თოხთამიშის (თავისი პოტენციური მოკავშირის²⁶¹) დასუსტების შემდეგ, გიორგი

260 ვ. გაბაშვილი. „თემურ-ლენგი“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 220-221.

261 თემურ-ლენგის დროს ოქროს ურდოსთან ქართველების თანამშრომლობის შესახებ არსებული მინიშნებები მაინც უფრო რეალობასთან ახლოს მიგვაჩნია. არსებული გეოპოლიტიკური ვითარება ამას ხელს უწყობდა, ისევე, როგორც ჩრდილოეთით არსებული ტომების გამოყენება (შეშვება) სამხრეთის მიმართულებით. საქართველოს ისტორიაში რომ არა ერთი შემთხვევა ვიცით, როდესაც ქართველი მეფეები გადასასვლელებს ხსნიდნენ მომთაბარე ტომებისთვის. უშუალოდ მონღოლებთან დაკავშირებულ პერიოდშიც კი მოგვეპოვება ერთი საინტერესო ცნობა, რომელიც ჟამთააღმწერელთან არის შემონახული. ბერკა ხანის ლაშქრობის შედეგებზე საუბრისას მემატიანე აღნიშნავს, რომ „მას ჟამსა გაადგა ულო ყაენს შანშეს ძე ზაქარია ამირსპასალარი, კაცი ყოვლითა სათნოებითა შემკული და საჩინო, და ილვტოდა ქუთათისს დავით ნარინისსა, რამეთუ ბერქას ლაშქართ გამოსვლა მას მიაჩემეს“. (ჟამთააღმწერელი. „ასნლოვანი მატიაზე“, გვ. 593) სავარაუდოა, რომ

VII სამარყანდელს უფრო მეტი გააფთრებით უწევდა წინააღმდეგობას.

ამ მიზეზებთან ერთად საქართველოს ადგილმდებარეობა ქვეყანას თემურ-ლენგისთვის კიდევ ერთი

საქართველოდან ოქროს ურდოსთან თანამშრომლობაში სხვებსაც უნდა მიეღოთ მონაწილეობა. კლავიხო თავის მოგზაურობაში აღნიშნავს, რომ მდინარე არაქსზე მდებარე ქალაქი კალმარუნი თოხთამიშმა დაიმორჩილა და შემდეგ ქართველების წინააღმდეგ გაემგზავრაო. ივ. ჯავახიშვილი მიიჩნევდა, რომ თოხთამიშსა და ქართველებს შორის ერთგვარი შეთანხმება არსებობდა. ეს სავსებით შესაძლებელია. ყოველ შემთხვევაში თუ არა კონკრეტული შეთანხმება საერთო მოქმედებების შესახებ, მაშინ ერთმანეთისთვის ხელის არშეშლის პოლიტიკა. ამაზე მოწმობს კლავიხოსთან შემონახული კიდევ ერთი ცნობა, სადაც ასახულია ჭორი იმის შესახებ, რომ ქართველები და ედიგეი (ოქროს ურდოს მმართველი) შეკრულები იყვნენ. მართალია, ჩვენ პირდაპირი ცნობები არ გავგაჩნია, მაგრამ წმინდაგეოგრაფიული კუთხით ქართველებსა და ოქროს ურდოს შორის თანამშრომლობა ლოგიკურად ჩანდა. ორივეს ემინოდა სამხრეთიდან მომავალი საფრთხისა, იქნებოდა ეს ილხანთა სახელმწიფო თუ შემდგომში თემურ-ლენგის იმპერია. ივ. ჯავახიშვილმა თავის დროზე გამოთქვა მოსაზრება, რომ თემურ-ლენგის საქართველოს წინააღმდეგ პირველი ლაშქრობის მიზეზი ზუსტად ბაგრატ V-ის მიერ თოხთამიშისთვის მხარის დაჭერა იყო. თუ ეს ასე იყო. ქართველი მეფის პოლიტიკა რეგიონში ცვალებადი სამხედრო ძალთა ბალანსის შესანარჩუნებლად იყო მიმართული. 1380-იან წლების დასაწყისში თემურ-ლენგი ირანის დიდ ტერიტორიებს დაეუფლა. ამას არ შეეძლო ქართველი მესვეურების ყურადღება არ მიეპყრო. ზუსტად რა სახის თანამშრომლობა უნდა ჩამოყალიბებულიყო ოქროს ურდოსთან რთული სათქმელია. მაგრამ ურდოელებისთვის სტეპებიდან სამხრეთ კავკასიაში გადმოსვლისთვის ხელის არ შეშლა უკვე საგრძნობ დახმარებას ნიშნავდა. თუ გავითვალისწინებთ იმას, რომ თოხთამიშის ლაშქრობა 1385 მოხდა, ხოლო თემურ-ლენგის პირველი ლაშქრობა საქართველოს წინააღმდეგ კი 1386 წელს განხორციელდა, შეგვიძლია ვივარაუდოთ, რომ ქართველებსა და ოქროს ურდოს შორის გარკვეულ შეთანხმებას ჰქონდა ადგილი. მეტიც, შერეფედინ-ალი-იეზიდის ცნობით თოხთამიშის მხარეს ქრისტიანებიც იყვნენ, რაც შეიძლება ქართველებს ნიშნავდეს.

რამით ხდიდა მნიშვნელოვანს. საქართველო ახლოს იყო სავაჭრო გზებთან. მეტიც, როგორც ქვემოთ იქნება ნაჩვენები, შესაძლებელია, რომ თავრიზიდან მცირე აზიამდე მიმავალი სავაჭრო დერეფნის (რომელიც მრავალი განშტოებიდან შედგებოდა) ერთ-ერთი მონაკვეთი საქართველოს სამხრეთ ნაწილზე გადიოდა ან იყო ისეთ სიახლოვეში ქართული მონარქიის უკიდურეს სამხრეთ საზღვართან, რომ ეს თემურ-ლენგსა და გიორგის შორის დაძაბულობას იწვევდა.

სამეცნიერო ლიტერატურაში წამოყენებული იყო მოსაზრება, რომ თემურ-ლენგი საქართველოში სავაჭრო გზების აღსადგენის მიზნით შემოჭრილა და რომ საქართველოს დაპყრობა მისი ოქროს ურდოსთან მიმართებაში არსებული გეგმების ნაწილი იყო²⁶². ეს მოსაზრება არ ასახავს იმ რეალობას, რომელიც XIV საუკუნის მეორე ნახევარში საქართველოში და მის გარშემო ტერიტორიებზე სუფევდა. როგორც ეს ამ წიგნის პირველ ნაწილში იყო ნაჩვენები, მონღოლების გამოჩენიდან მოყოლებული, მსხვილი სავაჭრო გზები საქართველოს ტერიტორიაზე აღარ გადიოდა. თემურ-ლენგი უფრო მეტად შეშფოთებული უნდა ყოფილიყო გიორგი VII-ის დაუმორჩილებლობით და მისი შესაძლებლობით, სამხრეთით მდებარე სავაჭრო გზები გაერღვია, ვიდრე იმით, რომ საქართველოში არსებული მცირე მასშტაბის გზების გაკონტროლებით შეძლებდა რეალური ეკონომიკური დივიდენდების მიღებას. ამიტომაც, მოსაზრება თითქოს თემურ-ლენგს სამხრეთ კავკასიაში სავაჭრო გზების აღდგენა სურდა, გადახედვას საჭიროებს. სამარყანდელი დამპყრობლისთვის ისევე, როგორც ეს თავის დროზე მონღოლებისთვის იყო, პრიორიტეტს საქართველოს გარშემო ტერიტორიებზე არსებული სავაჭრო გზების გაკონტროლება წარმოადგე-

262 ვ. გაბაშვილი. „თემურ-ლენგი“, გვ. 221.

ნდა.

დეტალურად განვიხილოთ ქართულ ისტორიოგრაფიაში გამოთქმულ მოსაზრებას. ვ. გაბაშვილმა თემურ-ლენგის მიერ ირანზე და სამხრეთ კავკასიაში გამავალ სავაჭრო გზებზე გაბატონებასთან დაკავშირებით საუბრისას, შემდეგი მოსაზრება გამოთქვა²⁶³:

„ამ ძველ გზასთან უშუალოდ იყვნენ დაკავშირებული ამიერკავკასიის სავაჭრო გზები და ქალაქები, სანამ ილხანები სავაჭრო-საქარავნო გზას ამიერკავკასიიდან შორს სამხრეთში გადაიტანდნენ. ძველი დროიდანვე ამიერკავკასიის გზები წარმოადგენდნენ შუა აზიის ბუნებრივ გაგრძელებას დასავლეთთან დასაკავშირებლად. ამიტომ მოსალოდნელი უნდა ყოფილიყო არა ამიერკავკასიის ქვეყნების განადგურება თემურ-ლენგის მიერ, არამედ აქ ძველი სავაჭრო გზების აღდგენა“.

ამ საინტერესო მონაკვეთში არ შეგვიძლია ავტორს არ დავეთანხმოთ პირველ ნაწილში, სადაც სამხრეთ კავკასიის სავაჭრო გზები XII საუკუნის განმავლობაში მჭიდროდ დაკავშირებული იყო მახლობელი აღმოსავლეთის სავაჭრო გზებთან. თუმცა ისტორიკოსის მოსაზრება, რომ საქართველოში თემურ-ლენგის ლაშქრობების უკან სავაჭრო გზებზე გაბატონება უნდა ყოფილიყო, არ ასახავს იმ რეალობას, რომელიც საქართველოში და მის გარშემო იყო XIV საუკუნის ბოლო მეოთხედში. აღნიშნულ პერიოდში საქართველოზე ტრანსკონტინენტური ან თუნდაც რეგიონალური მნიშვნელობის სავაჭრო გზა არ გადიოდა. არ შეიძლება ეს თემურ-ლენგს არ სცოდნოდა, მას, ვისი სამხედრო კამპანიები ზუსტად კონკურენტი სავაჭრო-სა-

263 იქვე.

ტრანზიტო მაგისტრალების განადგურებისკენ იყო მიმართული, იქნება ეს ევრაზიულ სტეპებში, სირია-ერაყში თუ ინდოეთში. ნაკლებად სავარაუდოა თემურ-ლენგი დაინტერესებული ყოფილიყო საქართველოს ტერიტორიაზე სავაჭრო გზის აღდგენით ან, როგორც ამას დ. კაციტაძე ამტკიცებს, თბილისი-გორი-ახალციხის მიმართულების ხელში ჩაგდებით. ყველა მონაცემი ცხადყოფს, რომ თემურ-ლენგი უფრო ილხანების დროინდელი სავაჭრო გზის შენარჩუნებით/გაფართოებით²⁶⁴ და მისგან საქართველოს მეტად ჩამოშორებით იყო დაინტერესებული.

თემურ-ლენგის ეპოქაში სამხრეთ კავკასიის რეგიონში მთავარი სავაჭრო გზები ზუსტად საქართველოს ტერიტორიის სამხრეთით და აღმოსავლეთით გადიოდა. ერთ-ერთი ასეთი მიმართულება კასპიის ზღვის დასავლეთი სანაპირო იყო. დარუბანდიდან გზის გაკონტროლების სურვილთან უნდა ყოფილიყო დაკავშირებული ჩვენ მიერ ზემოთნახსენები თემურ-ლენგის მცდელობა ბაილაკანი აღედგინა²⁶⁵. ამით დარუბანდამდე, აღმოსავლეთით ერზინჯანამდე და სამხრეთით თავრიზამდე სავაჭრო მიმოსვლას ამაგრებდა, რითაც, საქართველოს სამხრეთ-აღმოსავლეთ მიმართულებაზე სავაჭრო გზებზე გასვლას უზღუდავდა. ის, ფაქტობრივად, აგრძელებდა იმ პოლიტიკას, რაც XIII საუკუნეში მონღოლებს ჰქონდათ წამოწყებული, როდესაც მათ სავაჭრო დერეფნები საქართველოს საზღვრებიდან უფრო სამხრეთით გადაწიეს. თემურ-ლენგის საქართველოს წინააღმდეგ წარმოებული ლაშქრობების ინტენსიურობა სხვა არაფერზე მეტყვე-

264 დ. კაციტაძე. *საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე*, გვ. 95. თუმცა იქვე დ. კაციტაძე სრულიად სამართლიანად აღნიშნავს, რომ თემურ-ლენგი უფრო საქართველოს სამხრეთთან არსებული სავაჭრო გზის გაკონტროლებით იყო დაინტერესებული.

265 *Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, p. 163.

ლებს, თუ არა მის სურვილზე საქართველო დაემორჩილებინა და, რაც მთავარია, საქარავნო გზებისგან მოეწყვიტა და დაეცვა თავრიზი-ტრაპიზონის მიმართულება გიორგი VII-ის შესაძლო შეტევებისგან (რაზეც დეტალური საუბარი ქვემოთ იქნება).

მცირეოდენი ხნით ისევ შევჩერდეთ დარუბანდის დერეფანზე. ისტორიოგრაფიაში დომინირებს მოსაზრება, რომ ოქროს ურდოზე გამავალი სავაჭრო გზები ძირითადად აღმოსავლეთ-დასავლეთის მიმართულების იყო, სადაც მთავარ ადგილს შავი ზღვის პორტებიდან და ტანადან სარაიმდე, შემდეგ კი ცენტრალურ აზიამდე მიმავალი გზა დომინირებდა. რეალობა კი უფრო კომპლექსური უნდა ყოფილიყო. აღმოსავლეთ-დასავლეთის მარშრუტებთან ერთად, ევრაზიული სტეპები ასევე ჩრდილოეთ-სამხრეთული სავაჭრო მიმართულებებით იყო გადასერილი. ერთ-ერთი უნდა ყოფილიყო კასპიის სანაპიროს გასწვრივ. შავი და აზოვის ზღვებიდან გზა აღმოსავლეთით ვოლგისპირეთამდე უნდა მისულიყო და ერთ-ერთი განშტოება სამხრეთით, შირვანამდე და ჩრდილოეთ ირანამდე უნდა ჩასულიყო.

როგორც ჩანს, აღნიშნული გზა საკმაოდ აქტიურად გამოიყენებოდა. მაგალითად, ცნობილია, რომ ტანადან ორი იტალიელი ვაჭარი, ანდრიოლო მალიპიერო და ზანიან და მოლინი, კასპიის ზღვამდე მივიდნენ, შემდეგ კი შემახამდე მისულან, სადაც 1390-1391 წლებში გარდაიცვალნენ²⁶⁶.

XIV-XV საუკუნეების მიჯნაზე ევრაზიის სტეპები-

266 A. Tzavara. *Morts en Terre E'trangere. Les Vénitiens en orient (second moitié du XIVe – première moitié du XVe siècle)*. Thesaurismata. 30. 2000, pp. 189-239. ისიც სავსებით შესაძლებელია, რომ ვოლგისპირეთიდან სავაჭრო გზები უფრო ჩრდილოეთითაც გადიოდა, სადაც ევროპელი ვაჭრები, მართალია ნაკლებად სავარაუდოა, რომ თვითონ ჩასულიყვნენ, მაგრამ ადგილობრივი მოსახლეობა აქტიურად იყო ჩაბმული ბენვეულის მოპოვებასა და მისი სამხრეთით ჩატანაში.

დან კავკასიის გავლით მახლობელ აღმოსავლეთამდე სავაჭრო გზებზე გარკვეული ინფორმაციის ამოღება შეგვიძლია ბავარიელი საჭურველმტვირთველი ჰანს შილტბერგერის მიერ დაწერილ „მოგზაურობის წიგნიდან“²⁶⁷. ჩვენთვის საინტერესოა შილტბერგერის მახლობელი აღმოსავლეთიდან სტეპებში გადასასვლელად არჩეული გზა²⁶⁸:

„პირველად გაიარა ერთ ქვეყანაში, რომელსაც ჰქვია სტრავა. [ამ] ქვეყანაში ამზადებდნენ აბრეშუმს. იქიდან [გაიარა] ერთ ქვეყანაში, რომელსაც ჰქვია გურჯი და [მცხოვრებნი] ქრისტიანები არიან. [მათ] ქრისტიანული რელიგია აქვთ და წმინდა გიორგი არის ამ ქვეყნის მფარველი. იქაც აბრეშუმს ამზადებენ.

შემდეგ [გაიარა] ქვეყანაში, რომელსაც ჰქვია ლოჰინშანი. იქაც აბრეშუმს ამზადებდნენ.

შემდეგ [გაიარა] ქვეყანაში, რომელსაც ჰქვია შურბანი. იქ გამოჰყავთ საუკეთესო აბრეშუმი, რომლისგანაც ამზადებენ კარგ ქსოვილებს დამასკოში, კაფაში და ბურსაში – თურქეთის მთავარ ქალაქში. აბრეშუმი მიაქვთ აგრეთვე ვენედიგსა და ლუკაში, სადაც საუკეთესო ხავერდს ქსოვენ, მაგრამ ამ მხარეში ძალიან არაჯანსაღი ჰავაა.

იქიდან წავიდა ქვეყანაში, რომელსაც თათრულად თემურკაფუ ჰქვია და ნიშნავს რკინის ჭიმკარს, რომელიც სპარსეთს თართარიისაგან ჰყოფს...”

267 Р. Хенниг. *Неведомые земли*. Том III. Москва. 1962, с. 390-393.

268 ე. მამისთვალშივილი. „საქართველო ჰანს შილტბერგერის „მოგზაურთა წიგნში““. მაცნე. 1980, გვ. 104-119.

„მოგზაურობის წიგნის“ ეს მონაკვეთი ჩვენთვის რამდენიმე პუნქტით არის საინტერესო. პირველი ისაა, რომ აქ საქართველოა ნახსენები, მაგრამ ავტორს „გურჯი“ იმგვარად აქვს ჩასმული, რომ ეჭვს იწვევს თუ რამდენად რეალურად გაიარა შილტბერგერმა საქართველოს ტერიტორია, ან თუ გაიარა საქართველოს რა ნაწილზე ჰქონდა ავტორს საუბარი. მარშრუტი სტრავა-გურჯი-ლოჰინშანი-შურბანი-თემურკაფუ სამხრეთიდან ჩრდილოეთამდე მიმავალი მაგისტრალია. სტრავა ასტარა უნდა იყოს, შურბანი – შირვანი, ხოლო თემურკაფუ კი დარუბანდი²⁶⁹. ლოჰინშანის ზუსტი ლოკაცია კი უცნობია, მაგრამ ის უეჭველია სამხრეთ-ჩრდილოეთის მიმართულებაზე უნდა ყოფილიყო.

შილტბერგერის ნაშრომში ხშირად მცდარ გეოგრაფიულ ტერმინებს და მრავალ ბუნდოვანებას ვხვდებით. მთავარი პრობლემა ისაა, რომ ავტორს ეს ნაშრომი აღწერილი მოვლენებიდან რამდენიმე ათწლეულის შემდეგ შეუქმნია. მრავალი ფაქტი გამიზნულად, ან ძალაუწებურად დამახინჯებული ფორმით იქნებოდა ჩანერილი²⁷⁰. მიუხედავად ამისა, ზემოთმოყვანილ პასაჟში ნათლად ჩანს, რომ მოგზაურებმა სამხრეთიდან ჩრდილოეთის მიმართულებით იმოგზაურეს. ნაკლებად სავარაუდოა, რომ შილტბერგერს საქართველოს შუაგულში შეეხვია და შემდეგ ისევ აღმოსავლეთით კასპიის ზღვისკენ წასულიყო. ამავდროულად, ის კონკრეტული ცნობები, რომელიც მას მოაქვს საქართველოზე არ შეიძლება სრულიად მოგონილ ამაბად ჩაითვალოს. დიდი ალბათობით, ქართულ მონარქიას აღმოსავლეთით, თემურ-ლენგის ლაშქრობების შემდეგ, ჯერ კიდევ ჰქონდა პირდაპირი პოლიტიკური გავლენა გარ-

269 ე. მამისთვალიშვილი. „საქართველო ჰანს შილტბერგერის „მოგზაურთა წიგნში“, გვ. 110.

270 Р. Хенниг. *Неведомые земли*, с. 394-396.

კვეულ ტერიტორიებზე, რომელზეც ბავარიელმა გაიარა. უეჭველია, ბავარიელს თბილისზე რომ გაეწვლო, ქალაქს აუცილებლად ახსენებდა. მაგრამ ჩვენთვის აქ მთავარი ისაა, რომ შილტბერგერს ტრანზიტისთვის არ აურჩევია საქართველოს ტერიტორიის ძირითადი ნაწილი, არამედ ევრაზიის სტეპებში მოსახვედრად იყენებდა შირვანი-დარუბანდის გზას.

ის რომ ჩრდილოეთ ირანიდან დარუბანდამდე მისასვლელად საქართველოს ტერიტორიაზე გავლა არ იყო საჭირო დასტურდება მონღოლების პერიოდზე ჟამთააღმწერელთან შემონახული ერთ-ერთი მონაკვეთიდან. მაგალითად, როდესაც 1220-იან წლებში მომთაბარეები პირველად შემოვიდნენ საქართველოში და სამშვილდემდე მივიდნენ, დარუბანდამდე მისასვლელად მათ მკვეთრად უკან დაიხიეს და ჩრდილოეთ კავკასიას მიაშურეს (სავარაუდოდ) შირვანის და კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპიროს გასწვრივ²⁷¹. მონღოლებზე საუბრისას ჩვენ ასევე ვახსენეთ XIII საუკუნის შუა ხანებში რუბრუკის და კილიკიის მეფის, ხეთუმ I-ის მოგზაურობებს მახლობელი აღმოსავლეთიდან სტეპებში და პირიქით. ამ ორ შემთხვევაშიც გზები საქართველოს აღმოსავლეთით და სამხრეთით მდებარე ტერიტორიებზე გადიოდა.

ის რომ, თემურ-ლენგისთვის დარუბანდის გზა პოპულარული რჩებოდა და რეალურად ერთ-ერთ ყველაზე ეფექტიან ტრანზიტულ მარშრუტს წარმოადგენდა მახლობელ აღმოსავლეთსა და სტეპებს შორის, კლავიხოს ცნობაც ადასტურებს. თემურ-ლენგი დარუბანდს აკონტროლებდა და იქიდან უზარმაზარ ფინანსურ მოგებას ნახულობდა, რადგან ქალაქი ჯერ კიდევ ინარჩუნებდა საბაჟო ცენტრის ფუნქციას. მოგება იმდენად დიდი უნდა ყოფილიყო, რომ ის სამარყანდის შემოსავლებს უტოლდე-

271 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანე“, გვ. 533.

ბოდა. დარუბანდი თავისი გეოგრაფიული ადგილმდებარეობიდან გამომდინარე ყოველთვის აქტიურ სატრანზიტო/საბაჟო როლს ასრულებდა. ასე, მაგალითად, ჟამთააღმწერელთან შემონახული არაპირდაპირი ცნობებიდანაც ჩანს. როდესაც ოქროს ურდოს მმართველი ბერქე ხანის ჯარი უკუგდებული იყო, ოსებს გადაულახავთ დარუბანდი და შემდეგ უკვე ჰულაგუსთან მისულან²⁷². ასეთი შემთხვევა არ შეიძლება ცალკეული მოვლენა ყოფილიყო, არამედ სტეპებიდან მახლობელ აღმოსავლეთში აქტიურ მიმოსვლაზე უნდა მიუთითებდეს.

საქართველოში თემურ-ლენგის ლაშქრობებს გამანადგურებელი შედეგები ჰქონდა. საქართველოსთვის ვითარება არც მანამდე იყო სახარბიელო, რადგან თემურ-ლენგმა ცენტრალურ აზიაზე და ირანის აღმოსავლეთ ნაწილზე სამხედრო-პოლიტიკური კონტროლის დამყარებით რეგიონში მნიშვნელოვანი სავაჭრო გზები იგდო ხელთ. სავაჭრო-ეკონომიკური ვითარება მეტად დამძიმდა, როდესაც თემურ-ლენგმა რეი²⁷³ და სულთანია აიღო და აზერბაიჯანში შეიჭრა²⁷⁴.

საქართველოზე პირველი ლაშქრობის დაწყებამდე თემურ-ლენგმა ნახიჩევანი, გარნისი და კარი დაიპყრო. სამივე ქალაქზე გაბატონება დამპყრობელს შესამჩნევ უპირატესობას ანიჭებდა მომდევნო სამხედრო მოქმედებების სანარმოებლად. ამის გარდა, ეს ქალაქები ერთმანეთთან

272 ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატთანე“, გვ. 594.

273 რეი კარგ მაგალითს წარმოადგენს იმისა, თუ რამდენად მძიმე შედეგები მომტანი შეიძლება ყოფილიყო თემურ-ლენგის ლაშქრობები. კლავიხო თავის მოგზაურობისას რეის მიტოვებულ ქალაქად იხსენიებს (*Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, p. 89). თუმცა შესაძლებელია ისიც, რომ რეის დაქვეითება ჯერ კიდევ მონღოლთა ლაშქრობებს შედეგებს უნდა უკავშირდებოდეს (ИБН ал-Асир. *Полный свод истории*, с. 359).

274 M. Prawdin. *The Mongol Empire*, pp. 442-443.

სავაჭრო-ეკონომიკური კუთხით მჭიდროდ იყო დაკავშირებული.

საქართველოში ლაშქრობების პარალელურად თემურ-ლენგმა მდიდარი ისფაჰანიც აიღო და მოსახლეობის დიდი ნაწილი ამოჴლიტა. ამან დიდი გავლენა მოახდინა დანარჩენ ირანზე. შირაზმა და სხვა ქალაქებმა დამორჩილება ამჯობინეს. ამ ქალაქებიდან სავაჭრო გზები ცენტრალურ აზიამდე, კერძოდ კი თემურ-ლენგის მთავარ ქალაქებამდე, სამარყანდსა და ბუხარამდე, აღწევდა.

მიუხედავად იმისა, რომ თემურ-ლენგმა მოახერხა სამხრეთ კავკასიის დიდი ნაწილის დამორჩილება, ეს არ აკავებდა თოხთამიშს სტეპებიდან სამხრეთით თავდასხმები განეხორციელებინა. დარუბანდი და შირვანი, თავისი გეოგრაფიიდან გამომდინარე, სამხედრო მოქმედებების ეპიცენტრს წარმოადგენდა. ბუნებრივია, რომ სამარყანდელ დამპყრობელს სურდა საქართველოს მორჩილებაში ჰყოლოდა, რადგან ეს მას მეტ სამხედრო-პოლიტიკურ გავლენას მიანიჭებდა ოქროს ურდოსთან ბრძოლაში.

მაგრამ ჩვენ ასევე ვახსენეთ ის, რომ წმინდა სამხედრო-პოლიტიკური მიზეზების გარდა, თემურ-ლენგის საქართველოთი დაინტერესება სავაჭრო გზებით უნდა ყოფილიყო გამოწვეული. ეს არ გულისხმობდა ქვეყნის შიგნით რეგიონებს შორის დამაკავშირებელი სავაჭრო გზების²⁷⁵ გაკონტროლების სურვილს. ეს არც ეკონომიკური მიზნით დარიალის გაკონტროლებისკენ სწრაფვას გულისხმობდა, რადგან აღნიშნულ მარშრუტზე მსხვილი სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობა შეუძლებელი იყო გეოგრაფიული პირობების გამო. ეს კარგად აისახება ისტორიულ წყაროებში დარიალზე ინფორმაციის სიმწირით.

275 ნ. ბერძენიშვილი. *გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში*. თბილისი. 1966, გვ. 7-111.

ვფიქრობ, აქ ჩვენ უფრო სხვა მიმართულებით უნდა ვიყურებოდეთ, კერძოდ იმ სავაჭრო გზებისკენ, რომლებიც საქართველოს სამხრეთ საზღვარზე ან მის სიახლოვესთან გადიოდა. თემურ-ლენგმა ფაქტობრივად ააღორძინა თავრიზი-ტრაპიზონის სავაჭრო დერეფანი, რომელიც რამდენიმე გზისგან შედგებოდა. რადგან ეს გზები საქართველოს საზღვრებთან ახლოს გადიოდა, ამ სავაჭრო გზებზე ქართველების თავდასხმის დიდი საფრთხე არსებობდა.

ის რომ ქართველებს შეეძლოთ სამხრეთით არსებული საკვანძო სავაჭრო გზების გაჭრა შემდეგით დასტურდება. როდესაც თემურ-ლენგი ინდოეთში სალაშქროდ იყო გასული, 1397 წელს, გიორგი VII საქართველოს სამხრეთით მდებარე ალინჯის ციხეს შეუტია, სადაც თემურის ლაშქარმა მარცხი იწვნია²⁷⁶. წყაროებიდან ჩანს, რომ ეს წმინდა სამხედრო ოპერაცია იყო, მაგრამ უდავოა ამ წამოწყებას აღმოსავლეთ-დასავლეთის სავაჭრო მიმართულებაზე ვნებათაღელვა უნდა გამოეწვია. მართლაც, ალინჯის ციხეს არა მარტო დიდი სამხედრო, არამედ სავაჭრო-ეკონომიკური მნიშვნელობაც გააჩნდა. ციხიდან მარტივი იყო გარშემო არსებული ვრცელი სივრცის გაკონტროლება. ციხესთან ახლოს გადიოდა აღმოსავლეთ-დასავლეთის დამაკავშირებელი ერთ-ერთი სავაჭრო გზა²⁷⁷.

თემურ-ლენგის შემოსევებისგან მიღებული ზარალის მიუხედავად, ქართველებს მაინც გააჩნდათ საკმარისი სამხედრო პოტენციალი სამხრეთის მიმართულებით აქტიური სამხედრო კამპანიები ეწარმოებინათ. მსგავსად

²⁷⁶ ძეგლი ერისთავთა, გვ. 358; გ. ჭეიშვილი. *ქუყყანა ანისისა*, გვ. 81.

²⁷⁷ ალინჯის ციხის როლზე და ქართველების მიერ მასზე მიტანილი შეტევის შესახებ არსებული სომხური წყაროების კარგი მიმოხილვაა თ. ევდოშვილის სადისერტაციო ნაშრომში „სომხური წყაროები თემურ-ლენგის საქართველოში ლაშქრობის შესახებ“ თბილისი. 2006, გვ. 87-99.

XII-XIII საუკუნეებისა, როდესაც ქართველი მეფეები სამხრეთით ლაშქრობდნენ სავაჭრო გზების დასაკავებლად, გიორგი VII-მ თემურ-ლენგის გარდაცვალების შემდეგ მის იმპერიაში დანყებული არეულობით ისარგებლა და ერზერუმიდან და ყარსიდან თითქმის თავრიზამდე არსებულ ტერიტორიებზე ულაშქრია²⁷⁸. თუ კლავიხოს ამ ცნობას XV საუკუნის სპარსულენოვანი ისტორიკოსის მირხონდის ცნობასაც²⁷⁹ მივუმატებთ და განვიხილავთ მათ, როგორც გიორგი VII-ის მიერ მოწყობილ ორ სხვადასხვა ლაშქრობას²⁸⁰, მაშინ ეს უფრო ნათლად მიაჩნდება იმაზე, თუ როგორი ფართო სამხედრო ოპერაციების წარმოება შეეძლო გიორგი VII-ს სამხრეთით, ზუსტად იმ ადგილებში, სადაც თემურ-ლენგის დროს ჩამოყალიბებული უმთავრესი სავაჭრო გზა მიემართებოდა მცირე აზიიდან ცენტრალურ აზიამდე და ჩინეთამდე.

გიორგი VII-ის მიერ წარმოებული ეს სამხედრო კამპანიები მოწმობს იმაზე, თუ როგორ საფრთხეს წარმოადგენდა ქართველი მეფე თემურ-ლენგის კონტინენტური მნიშვნელობის სავაჭრო-ეკონომიკური გეგმებისთვის. ირანის და მცირე აზიის ქალაქებისთვის საქართველო საკვანძო სავაჭრო გზებთან ისევ სახიფათოდ ახლოს მდებარეობდა. ამ გადმოსახედიდან, არ უნდა გამოვრიცხოთ, რომ საქართველოს წინააღმდეგ თემურ-ლენგის მიერ მრავალჯერადი ლაშქრობების უკან ზუსტად საქართველოს სამხედრო პოტენციალის განადგურების და სავაჭრო გზებისგან მეტად ჩამოშორების სურვილი იყო.

ჩვენნი მოსაზრება, რომ თემურს აშინებდა ქართვე-

278 *Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, p. 169.

279 რ. კიკნაძე. „ქართველი და აზერბაიჯანელი ხალხების საბრძოლო თანამეგობრობის ისტორიიდან“. საქართველოს ისტორიის წყაროთმცოდნეობის საკითხები. წიგნი II. თბილისი. 1992, გვ. 131.

280 ე. მამისთვალისფილი. „რუი გონსალეს დე კლავიხოს ცნობები საქართველოს შესახებ“. მნათობი. 1978, გვ. 118-126.

ლების პოტენციალი სავაჭრო გზებისთვის საფრთხე შეექმნათ, მეტად გამყარდება კიდევ ერთი საინტერესო ფაქტით. თემურ-ლენგის მიერ 1401 წლის დაგეგმილი ლაშქრობის შედეგებით, გიორგი VII-სთან მოლაპარაკებების შედეგად კომპრომისი იქნა მიღწეული. ქართველი მეფე ხარკის გადახდას და ჯარის დახმარებას კისრულობდა. ამასთან ერთად, ქართველებს ხელი არ უნდა შეეშალათ მუსლიმი ვაჭრებისთვის²⁸¹. ვაჭრების ხსენება საზავო ხელშეკრულებაში ნიშანდობლივია, რაც ამკარად მიაწინებს იმაზე, რომ ქართველებს შეეძლოთ ქარავნების გადაადგილებისთვის ხელის შეშლა.

დადებული ზავის მოქმედება დიდ ხანს არ გაგრძელებულა, რადგან უკვე 1402 წელს თემურ-ლენგი ხელახლა შეიჭრა საქართველოში და თორთუმის ციხეს შეუტია. ლაშქრობის მიზეზი ქართველების მიერ მუსლიმების შევიწროება, ხარკის გადახდაზე უარი და გამვლელებზე თავდასხმები იყო²⁸². თორთუმიდან მუსლიმების შევიწროება და გამვლელების შეწუხება აღქმული უნდა იყოს, როგორც ქართველების მიერ ვაჭრობისთვის ხელის შეშლა. თორთუმის ეპიზოდი რომ რეალური ამბავია და რომ საქმე ვაჭრების შევიწროებას ეხებოდა თემურ-ლენგის სხვა კამპანიებიდან კარგად ჩანს. მაგალითად, ერაყში ლაშქრობისას ვაჭრებმა მას ცნობა მიუტანეს, რომ ტიკრიტის ციხე-სიმაგრეში გამაგრებულები მუსლიმებს ავიწროვებდნენ. ამკარაა, რომ აქ საქმე ვაჭრობის ობსტრუქციასთან იყო, როგორც ეს, დიდი ალბათობით, თორთუმის შემთხვევაში მოხდა. სამარყანდელის რეაქცია იყო მყისიერი – ტიკ-

281 დ. კაციტაძე. *საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე*, გვ. 151; კ. ტაბატაძე. *ქართველი ხალხის ბრძოლა უცხოელ დამპყრობთა წინააღმდეგ XIV-XV საუკუნეების მიჯნაზე*, გვ. 156-157.

282 Шараф ад-Дин Али Иязди. *Зараф-наме*, с. 292.

რიტის აღება და დამნაშავეების მკაცრად დასჯა²⁸³.

თორთუმის ციხეზე შეტევის მიტანა, რომ მხოლოდ ქართველების პოლიტიკური დაუმორჩილებლობით არ იყო ნაკარნახევი, არამედ სავაჭრო-ეკონომიკური ინტერესებითაც, იმითაც შეიძლება აიხსნას, რომ ციხის დალაშქვრის შემდეგ, თემურმა მისი სრულად განადგურება ბრძანა²⁸⁴. თორთუმი, როგორც ჩანს, აღმოსავლეთ-დასავლეთ მიმართულების სავაჭრო გზაზე მდებარეობდა, საიდანაც მარტივად ხორციელდებოდა მიმდებარე ტერიტორიების თუ გამავალი გზების გაკონტროლება. ციხე-სიმაგრე დაკავშირებული იყო მიმდებარე მნიშვნელოვან ქალაქებთან, რადგან აღნიშნული ლაშქრობის შემდეგ, თემურ-ლენგმა თორთუმიდან გეზი ერზერუმისკენ²⁸⁵ აიღო, ახლოს მივიდა ერზინჯანთან და შეტევა განიზრახა ახლომდებარე გომახის ციხეზე. ეს გეოგრაფიული არეალი ოსმალებსა და თემურ-ლენგს შორის მოსაზღვრე ტერიტორიას წარმოადგენდა. როგორც ჩანს, თორთუმი-ერზერუმი-ერზინჯანი-გომახის ციხე ერთ ხაზს წარმოადგენდა, რაც თემურ-ლენგს მცირე აზიის აღმოსავლეთ ნაწილში (მაგალითად, ერზინჯანიდან ტრაპიზონამდე ხაზი) არსებულ სავაჭრო გზებზე ბატონობას გაუმყარებდა. ასევე, აღნიშნულ მაგისტრალზე გაბატონება ქართველების, თუ რომელიმე სხვა ძალისგან, მცირე აზია-თავრიზი-ცენტრა-

283 Шараф ад-Дин Али Йазди. *Зараф-наме*, с. 174-178.

284 თემურ-ლენგის ლაშქრობები უშუალოდ არტანუჯს არ შეხებია, თუმცა სამარყანდელმა დამპყრობელმა მოაოხრა ახლომდებარე ტერიტორიები: კოლა-არტანის და ტაო (ჯ. სამუშია. *არტანუჯის ციხე-ქალაქი (ისტორიული ნარკვევები)*. თბილისი. 2008, გვ. 56).

285 ერზერუმი დიდი და მნიშვნელოვანი ქალაქი იყო, თუმცა გარკვეული დაქვეითება, როგორც ჩანს, ამ ქალაქსაც დაეცყო. კლავიოს თქმით ერზერუმი უნინ დიდი და უმდიდრესი ქალაქი იყო (*Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, p. 172, 174).

ლური აზიის მაგისტრალის დაცვის შესაძლებლობას წარმოადგენდა.

წმინდა სამხედრო-სტრატეგიული კუთხით აღნიშნული მაგისტრალის ხელში ჩაგდება მოასწავებდა თემურ-ლენგის მყარ გაბატონებას მცირე აზიის მნიშვნელოვან ნაწილზე. ეს, თავის მხრივ, წინააღმდეგობაში მოდიოდა ოსმალების სავაჭრო-ეკონომიკურ და სამხედრო-სტრატეგიულ მიზეზებთან. ორ ძალას შორის შეჯახება გარდაუვალი იყო, რაც დაგვირგვინდა კიდეც 1402 წელს ანგორასთან (ანკარასთან) გამართულ გადამწყვეტ ბრძოლით, რომელშიც ბაიაზეთი დამარცხდა²⁸⁶.

ჩვენ ზემოთ ვახსენეთ როგორ ახასიათებდა თემურ-ლენგს სავაჭრო გზების შეცვლა. იგივე მოხდა თორთუმის შემთხვევაშიც. ამ ციხეზე გამავალი გზა თემურ არ აწყობდა, რადგან ის საქართველოს ტერიტორიაზე გადიოდა და რთულად გასაკონტროლებელი იყო. ციხეზე გამავალი სავაჭრო გზის ხელში ჩაგდებით, დაიწყო თორთუმის მარშრუტის დაქვეითება და სავაჭრო გზის უფრო სამხრეთით გადატანა. ამას მოწმობს კლავიხოს მოგზაურობა. კასტილიელის გასვლა ქართულ ტერიტორიაზე კარგ მაგალითს იძლევა იმისა, თუ როგორ იყო დამოკიდებული სავაჭრო და უბრალოდ საკომუნიკაციო გზები რეგიონში ზოგად უსაფრთხოებაზე. ყარა-იუსუფის დარბევითმა ლაშქრობებმა აიძულა კასტილიელი ელჩი, რომ გზა შეეცვალა²⁸⁷. ასე, ელჩობა აღმოჩნდა ანისში და შემდეგ უშუა-

286 თემურ-ლენგის ამ და წინა წარმატებებმა მასზე ევროპა აალაპარაკა. იხ. К. Гюрай. «Отношения эмира Тимура с Европой до и после битвы при Анкаре». Золотоордынское обозрение. 3. 2015, с. 34-42.

287 ის სავარაუდო მარშრუტი, რომელიც შეიძლება კლავიხოს გაველო სამარყანდიდან უკან ესპანეთამდე, ე. მამისთვალიშვილის მიხედვით, სავარაუდოდ, შემდეგისა ხისიყო: ყარსი–დემურ-კაპი-კოლა – გუნდორის გადასასვლელი – მუშეხი – კოსორი – ავჭალა – თუთმაში

ლოდ ქართულ ტერიტორიებზე, კერძოდ, თორთუმთან²⁸⁸. ყოველივე ეს XV საუკუნის დასაწყისისთვის მიანიშნებდა თორთუმზე გამავალი გზის მეორეხარისხოვან მნიშვნელობაზე. მოგზაურები და ქარავნები ამ გზას მხოლოდ იძულებით თუ აირჩევდნენ²⁸⁹.

ამრიგად, თემურ-ლენგმა საქართველოს საზღვრებთან ან მის უკიდურეს სამხრეთ ნაწილში არსებული სავაჭრო გზები უფრო სამხრეთით გადაიტანა. ამის ერთ-ერთი მიზეზი თავრიზი-ტრაპიზონის სავაჭრო გზების მორღვევის ქართველებისგან მომდინარე სამხედრო საფრთხე იყო. ამით თემურ-ლენგი მონღოლების პოლიტიკას აგრძელებდა: საქართველოდან სავაჭრო გზების უფრო სამხრეთით გადატანა.

როგორც ვხედავთ, იმ მწირი ინფორმაციითაც, რომელიც ჩვენს ხელთაა, ნათლად ჩანს, როგორი საფრთხის შექმნა შეუძლო გიორგი VII-ს თემურ-ლენგისთვის. ეს უკანასკნელი დიდად შეწუხებული უნდა ყოფილიყო ქართველი მეფის სამხედრო პოტენციალით და სამხრეთით სავაჭრო გზებზე გაჭრის საფრთხით.

ზემოთმოყვანილი მსჯელობიდან გამომდინარე, ქართულ ისტორიოგრაფიაში არსებული მოსაზრება თემურ-ლენგის საქართველოს ტერიტორიაზე სავაჭრო გზების აღდგენის სურვილის შესახებ უნდა გადაიხედოს. უცნაური იქნებოდა თემურ-ლენგს ილხანთა დროინდელი მთავარი სავაჭრო გზისთვის ალტერნატიული სავაჭრო

– ახპსორის გადასასვლელი – თორთუმი (ე. მამისთვალიშვილი. „რუი გონსალეს დე კლავიხოს ცნობები საქართველოს შესახებ“. გვ. 121).

²⁸⁸ *Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, pp. 172, 174.

²⁸⁹ ჯ. სამუშია მიიჩნევს, რომ თემურ-ლენგის გარდაცვალების შემდეგ რეგიონში წარმოქმნილმა არეულობამ, ხანმოკლე დროით თორთუმის ციხის აღორძინებას შეუწყობელი (ჯ. სამუშია. „თორთუმის ციხე“. ტაო-კლარჯეთის ციხე-სიმაგრეები. ტ. III. თბილისი. 2020, გვ. 94).

გზის ჩამოყალიბება რომ ეცადა. ჩვენ ვნახეთ, როგორი გამაღებით ებრძოდა ის კონკურენტ მარშრუტებს და ანადგურებდა მათ, როგორც ეს ტანა-სარაი-ბერკე-ურგენჩის შემთხვევაში მოხდა. ასევე ვნახეთ, როგორ დააქცია თორთუმზე გამავალი გზაც. ყველაფერი მეტყველებს მის მიზანმიმართულ პოლიტიკაზე საქართველო სავაჭრო გზებს ჩამოაშოროს.

იმ შემთხვევაშიც კი თუ თემურ-ლენგი მართლაც საქართველოზე გამავალი სავაჭრო გზების აღდგენაზე იფიქრებდა, ბაილაკანი-განჯა-თბილისი-გორი-ახალციხის მიმართულება მისთვის მაინც ვერ იქნებოდა ისეთი მნიშვნელობის, როგორც თავრიზზე და მცირე აზიაზე გამავალი მარშრუტი იყო. ეს უკანასკნელი ტრანსკონტინენტურ სავაჭრო გზას წარმოადგენდა, რომელიც ტრაპიზონში და მცირე აზიის სხვა ქალაქებში იწყებოდა, სამარყანდს და იქიდან ინდოეთს და ჩინეთს აღწევდა²⁹⁰. საქართველოზე გამავალი სავაჭრო გზა კი მხოლოდ ლოკალური მნიშვნელობის იქნებოდა და სრულად მიბმული თავრიზი-ერზერუმი-ტრაპიზონის მაგისტრალზე. ამიტომაც, თემურ-ლენგის საქართველოში ლაშქრობების მიზეზების მხოლოდ ერთი კონკრეტული მიზეზით ახსნა არ იქნება სწორი. აქ უფრო კომპლექსური მიდგომაა საჭირო. პოლიტიკურ-რელიგიურ მიზეზებთან ერთად, რვა ლაშქრობის უკან უდავოა თემურ-ლენგის სავაჭრო გზებით დაინტერესება.

290 Б. А. Ахмедов, Р. Г. Мукминова, Г. А. Пугаченкова. *Амир Темура. Жизнь и общественно-политическая деятельность*. Ташкент. 1999, с. 108-109.

თემურ-ლენგის ჯაშყრობების მძიმე შედეგები

სამარყანდელ დამპყრობელს ეკონომიკურად ღონიერი საქართველო დახვდა. მისი ლაშქრობების შედეგად კი ქვეყნის სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალი კი მნიშვნელოვნად დაქვეითდა²⁹¹.

XIV საუკუნის ბოლო მეოთხედში ქვეყნის ძლიერ ეკონომიკურ პოზიციაზე თუნდაც ის ძვირფასი საჩუქრებიც კი მეტყველებს, რითაც ქართველ მმართველებს სურდათ თემურ-ლენგის დამეგობრება და ის, რომ, როგორც ჩანს, სამარყანდელი დამპყრობელი მართლაც დაინტერესებული იყო ქართული საგანძურის ხელში ჩაგდებათ²⁹². ქვეყნის სიძლიერეზე ასევე მეტყველებს ისტორიულ წყაროებში შემონახული ის მონაკვეთები, სადაც დამპყრობელი საქართველოს დასამარცხებლად მოსახლეობის და სოფლის მეურნეობის მიზანმიმართულ ამონყვეტას/განადგურებას მიმართავდა²⁹³.

თავრიზიდან გზა ნახიჩევანისკენ მიდიოდა. ახლომდებარე სურმარის ციხიდან გზა ყარსამდე აღწევდა. ზუსტად ამ მიმართულებით იხელმძღვანელა თემურ-ლენგმა, როდესაც 1386 წელს პირველად რეგიონში შეიჭრა. ყარსი დამპყრობლის რისხვას გადაურჩა. ამის ერთ-ერთი

291 ვახუშტი. *აღწერა სამეფოსა საქართველოსა* (საქართველოს გეოგრაფია). თ. ლომოურის და ნ. ბერძენიშვილის რედაქციით. თბილისი. 1941, გვ. 78, 89.

292 Иоанн де Галонифонтибус. *Сведения о народах Кавказа (1404 г.) (из сочинения «Книга познания мира»)*. Баку. 1980, с. 13; ისტორია თემურ-ლენგისა და მისი შთამომავლებისა. ძველი სომხურიდან თარგმნა, შესავალი და კომენტარები დაურთო კარლო კუციაშ. თბილისი. 1987, გვ. 24.

293 სომხურ ხელნაწერთა XIV-XV საუკუნეების ანდერძების (ჰიშატაკარანების) ცნობები საქართველოს შესახებ. ძველი სომხურიდან თარგმნა, შესავალი, კომენტარები და შენიშვნები დაურთო ალექსანდრე აბდალაძემ. თბილისი. 1978, გვ. 26-30, 42-43.

ახსნა შეიძლება იყოს ყარსის დიდ სავაჭრო გზაზე მდებარეობა და აქედან მომდინარე მისი განსაკუთრებული მნიშვნელობა თემურის სავაჭრო-ეკონომიკურ გათვლებში.

როგორც ჩანს, თემურ-ლენგის ლაშქრობების დაწყებამდე საქართველოს სამხრეთული საზღვარი ყარსამდე აღწევდა, რაც ნიშნავდა იმას, რომ ქვეყნის საზღვრებში აღარ შედიოდა ნახიჩევანი, გარნისი და საკუთრივ კარი, თუმცა შედიოდა შავშეთ-კლარჯეთი და სხვა ტერიტორიები²⁹⁴. მისი ლაშქრობების შედეგად კი საქართველოს მრავალი ტერიტორია ჩამოსცილდა. მაგალითად, პირველი ლაშქრობის შედეგად, საქართველოს ჩამოშორდა გაჩიან-ხაჩენი, დიდი ალბათობით, შამქორი და მთელი შაქის ქვეყანა. შაქი და შირვანის მმართველებმა თემურს მორჩილება გამოუცხადეს. თემურის ლაშქრობების შედეგად, საქართველომ ასევე ღორე და ანისი დაკარგა, რომელიც ბაგრატ V-ის მმართველობისას ჯერ კიდევ საქართველოს ეკუთვნოდა²⁹⁵.

სხვა მხრივ თემურ-ლენგის ლაშქრობების გამანადგურებელ შედეგებზე ქართულ ისტორიოგრაფიაში საკმაოდ ბევრი დაიწერა. აქ ჩვენ ერთ ფაქტს დავამატებთ. XIV საუკუნის ბოლო მეოთხედში მნიშვნელოვანი ცვლილება ხდება მონების წარმოშობის კომპოზიციაში. წარმო-

294 ივ. ჯავახიშვილი. *ქართველი ერის ისტორია*. XIII-XIV სს., გვ. 179-180; გ. მაისურაძე. *ქართველი და სომეხი ხალხების ურთიერთობა XIII-XVIII საუკუნეებში*, გვ. 99.

295 ვ. გაბაშვილი. *თათართა შემოსევები საქართველოში (ბაგრატ V და გიორგი VI)*. თბილისი. 1943, გვ. 12-13; დ. კაციტაძე. საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე, გვ. 185-190; XIV-XV საუკუნეების მიჯნაზე ქართველებს ანისი დაკარგული აქვთ. ჩვენ სხვადასხვა ცნობა მოგვეპოვება თემურ-ლენგის მიერ ანისის დაპყრობის თაობაზე. ერთია 1386 წელი, მეორე 1398. დიდი ალბათობით, თემურ-ლენგი, მას შემდეგ რაც ყარსში გაჩერდა და თბილისზე ლაშქრობა განიზრახა, ანისზე გაიარა (გ. ჭეიშვილი. *ქუეყანა ანისისა*, გვ. 79-80).

შობით ჩერქეზებმა, აფხაზებმა, მეგრელებმა და რუსებმა პირველი ადგილი დაიკავეს. XV საუკუნის პირველი წლებისთვის გენუასა და ვენეციაში მონები წარმოშობით, ძირითადად, კავკასიიდან იყვნენ²⁹⁶. კავკასიიდან მონების რაოდენობის ზრდა შეიძლება პირდაპირ დაკავშირებული ყოფილიყო საქართველოში მიმდინარე პროცესებით. თემურ-ლენგის ლაშქრობებმა და განსაკუთრებით მისმა 1397 წლის კამპანიამ გამანადგურებელი შედეგები გამოიწვია ქართული მონარქიისთვის და იმ სავაჭრო გზებისთვის, რომელიც საქართველოს სამხრეთი მდებარეობდა²⁹⁷.

თემურ-ლენგის ლაშქრობებმა სრულად შეცვალა რეგიონი. ოქროს ურდო განსაკუთრებით დასუსტდა, განადგურდა მნიშვნელოვანი ქალაქები. ამის ფონზე მონებით ვაჭრობა შავ ზღვაში ისევ გრძელდებოდა. მამლუქი ვაჭრები ისევ აქტიურად იღებდნენ მონაწილეობას სავაჭრო აქტივობებში.

საქართველოს წინააღმდეგ და მიმდებარე ტერიტორიებზე წარმოებული ლაშქრობები ასევე იმაზე მეტყველებს, რომ თემურ-ლენგი ყარაბაღს იყენებდა, როგორც სამხედრო სამზადისისთვის საჭირო სივრცეს. ყარაბაღის არჩევა შემთხვევითი არ იყო. გარდა იმისა, რომ ამ ტერიტორიაზე თავდაცვა გეოგრაფიული პირობების გამო შედარებით მარტივი იყო, ყარაბაღიდან შესაძლებელი იყო ერთდროულად რამდენიმე ძირითად სამხედრო-სავაჭრო მაგისტრალზე გასვლა. პირველი იყო დარუბანდის გზა, მეორე – გზა თავრიზისკენ, საიდანაც უკვე ცენტრალურ აზიასთან დაკავშირება ხერხდებოდა. დასავლეთის და ჩრდილოეთ-დასავლეთის მიმართულებაზე თემურ-ლენგს საშუალება ეძლეოდა საქართველოსკენ და მცირე აზიის აღმოსავლეთზე გალაშქრება. ასე მოხდა 1399 წელს, რო-

296 H. Barker. *That Most Precious Merchandize*, pp. 130-151.

297 იქვე.

დესაც დამპყრობელმა ხორასნიდან ყარაბაღს მიაღწია, საიდანაც საქართველოზე მორიგი ლაშქრობა მოაწყო. ლაშქრობის დასრულების შემდეგ ის ისევ ყარაბაღში დაბრუნდა.

თემურ-ლენგის სამხედრო კამპანიების ანალიზი მეტყველებს იმაზე, რომ სიხშირე, რომლითაც მისი ჯარები საქართველოში შედიოდნენ განპირობებული უნდა ყოფილიყო, როგორც ქართველების დაუმორჩილებლობით, ისე მათი სავაჭრო გზებიდან მეტად ჩამოშორების სურვილით. ნაკლებად სავარაუდოა თემურ-ლენგს საქართველოზე სავაჭრო გზების აღორძინება უნდოდა. პირიქით, როგორც ჩანს, თემურ-ლენგს ანუხებდა ის, რომ ქართველებს თავისი გეოგრაფიული მდებარეობის გამო მარტივად შეეძლოთ სამხრეთით მდებარე სავაჭრო გზების ფუნქციონირებისთვის ხელის შეშლა.

ნიშანდობლივია, რომ თემურ-ლენგს თავდაპირველად ფართოდ არ დაურბევია საქართველო. ნყაროების მიხედვით, მისი ლაშქრობების უმეტესობა კი გამონეწეული იყო ქართველების აჯანყებებით. შეიძლება იმის ვარაუდი, რომ თემურ-ლენგი საქართველოში შემოსვლით რამდენიმე მიზნის მიღწევას ცდილობდა, რომელთა შორის რელიგიური კომპონენტიც მნიშვნელოვან როლს თამაშობდა²⁹⁸. ჩვენ ამ თავში ყურადღება თემურ-ლენგის სავაჭრო-ეკონომიკურ პოლიტიკაზე გავამახვილეთ და გამოვთქვით ვარაუდი, რომ სამარყანდელი დამპყრობლის ერთ-ერთ მნიშვნელოვან მიზანს სავაჭრო გზებიდან საქართველოს

²⁹⁸ ისტორია თემურ-ლენგისა და მისი შთამომავლებისა, გვ. 24-25.

ჩამოშორება წარმოადგენდა. მართლაც, თუ გადავხედავთ სხვა რეგიონებში მის ლაშქრობებს, თემურ-ლენგის კამპანიებში ხშირად გაერთიანებული იყო რამდენიმე მიზანი: სავაჭრო გზებზე გასვლა, ნადავლის მოპოვება და მეტი უსაფრთხოებისთვის ტერიტორიების შემომტკიცება.

ქართულ ისტორიოგრაფიაში თემურ-ლენგის საქართველოზე ლაშქრობების მნიშვნელობა ძირითადად სამხედრო-პოლიტიკური პრიზმით განიხილება. დამპყრობლის შეტევები საქართველოზე საერთო რეგიონულ ქრილში განხილვისას, ნათელი ხდება, რომ თემურ-ლენგის მიზანი ასევე წმინდა ეკონომიკურიც იყო, კერძოდ კი სავაჭრო გზების მიმართულებების შეცვლა.

თემურ-ლენგის ლაშქრობებმა მძიმე შედეგი დატოვა ევრაზიაში გამავალ სავაჭრო გზებზე. ოქროს ურდოს სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალის მოსპობის შემდეგ, თემურ-ლენგისთვის უმთავრესი სავაჭრო მაგისტრალი სამხრეთ მიმართულებით, ირანის გავლით გადინაცვლა. ის ახლოს გადიოდა საქართველოსთან, თუმცა საქართველოს დასუსტებული პოზიციების გამო გიორგი VII-ის აქტიური სამხედრო პოლიტიკის მიუხედავად, ქვეყანა ვერ ახერხებდა ამ ტრანზიტულ ვაჭრობაში ჩართვას.

მაგრამ თემურ-ლენგის მმართველობის ცალმხრივად დახატვაც არ იქნება სრულიად სწორი. როგორც ზემოთ იყო ნაჩვენები, ის გზები და ქალაქები, რომელიც მის იმპერიულ გეგმაში ჯდებოდა, განვითარების მაღალ დონეს აღწევდნენ. ასე იყო თავრიზის შემთხვევაში, რომელიც თემურიანთა იმპერიაში სამარყანდის შემდეგ უმდიდრეს ქალაქს წარმოადგენდა. კლავიხოს მიერ მოყვანილი თავრიზის აღწერა ცხადყოფს იმაზე, რომ თემურ-ლენგის მხოლოდ როგორც გამანადგურებლის დახატვა არ იქნება სწორი²⁹⁹.

299 თავრიზზე საუბრისას მოგზაური აღნიშნავს ქალაქის

საქართველოს გარშემო სამხრეთული სავაჭრო მიმართულების გარდა, კიდევ ერთი მნიშვნელოვანი მარშრუტი იყო დარუბანდი. თოხთამიშთან წარმოებული სამხედრო კამპანიების ძირითადი მიმართულებები იმაზე მეტყველებს, რომ კასპიის დასავლეთ სანაპირო ძირითადი სატრანზიტო მიმართულება იყო მახლობელი აღმოსავლეთიდან ევრაზიის სტეპებში მოსახვედრად.

ეს ორი მიმართულება ახლოს იყო საქართველოსთან და გიორგი VII-ის სამეფო დიდ საფრთხეს წარმოადგენდა თემურ-ლენგის გეგმებისთვის. როგორც ზემოთ იყო ნაჩვენები, ქართველ მეფეს რამდენჯერმე უცდია სამხრეთით გაჭრა. ორ მოწინააღმდეგეს შორის 1401 წელს დადებულ ზავში ვაჭრების ხსენებაც საკმაოდ სიმპტომატურია.

სამხედრო სიძლიერის მიუხედავად, თემურ-ლენგის იმპერია არ იყო მყარი წარმონაქმნი. სამარყანდელის ლაშქრობები და მისი იმპერიის სტრატეგიული პოზიცია ბევრი რამით ჯალალ ად-დინის მდგომარეობას გავდა. მახლობელ აღმოსავლეთში ორივე დამპყრობლის უმთავრეს სტრატეგიულ მიზანს მოწინააღმდეგე კოალიციის შექმნისთვის ხელის შეშლა იყო³⁰⁰. ორივეს სურდა მდიდარი ქალაქების დაპყრობით ან შეთანხმების შედეგად ხარკის მიღებით სიმდიდრის აკუმულირება.

ამავდროულად, ორ აზიელ მხედართმთავარს გან-

სიდიადეს, მის მრავალ ქარვასლას, ბაზრებს, სადაც ყველა სახეობის ნაწარმი მოიპოვება. თავრიზმა, როგორც ჩანს, განსაკუთრებული შთაბეჭდილება დატოვა ელჩზე, რადგან ის საკმაოდ ფართოდ აღწერს ქალაქის სიმდიდრეს. მხოლოდ ერთ ადგილას შეგვიძლია ნეგატიური კონტექსტი დავინახოთ, როდესაც ავტორი აღნიშნავს, რომ უნინ თავრიზში უფრო დიდი მოსახლეობა ცხოვრობდა (*Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406*, pp. 81-83).

³⁰⁰ ივ. ჯავახიშვილი. *ქართველი ერის ისტორია*. XIII-XIV სს., გვ. 15-16.

სხვაგვებული გრძელვადიანი პოლიტიკურ-ეკონომიკური მიზნები გააჩნდა. ჯალალ ად-დინის მიზანი თვითგადარჩენა იყო. ის ნაკლებად ფიქრობდა სავაჭრო გზების გაკონტროლებაზე. მის უშუალო მიზანს უსაფრთხოების უზრუნველყოფა და ანტი-მონღოლური კოალიციის შეკონინება იყო.

თემურ-ლენგისა და ჯალალ ად-დინის იმპერიული პროექტები ევრაზიაში სავაჭრო-ეკონომიკური სფეროს ძირფესვიან გადახალისებას ითვალისწინებდა. თუმცა არცერთს საკმარისი ძალა არ გააჩნდა. ორივე მმართველი ერთგვარად გარშემორტყმული იყო რამდენიმე ძალით, რაც გრძელვადიანი მშვიდობის დასამყარებლად ხელისშემშლელი იყო.

საქართველოსთვის კი ის, რაც ჯალალ ად-დინის დროს დაიწყო, თემურ-ლენგის მმართველობისას დასრულდა. ესაა საქართველოს ტერიტორიაზე ან მასზე პოლიტიკურად დამოკიდებულ ქვეყნებში გამავალი მსხვილი სავაჭრო გზების სამხრეთით გადატანა. ეს დაახლოებით ორ საუკუნოვანი პროცესი მხოლოდ XIV საუკუნის შუა ხანებში შენელდა, როდესაც ილხანთა სახელმწიფოს დაშლასა და თემურ-ლენგის გამოჩენამდე შედარებითი მშვიდობა იყო დასადგურებული.

თემურ-ლენგის ლაშქრობების შედეგებით დასრულებული სავაჭრო გზებიდან საქართველოს დისტანცირება არა მხოლოდ ეკონომიკურად წამგებიანი იყო, არამედ მან მომდევნო საუკუნეებში ქვეყნის განვითარებაზე პირდაპირი გავლენა იქონია. XV საუკუნე იყო ის პერიოდი, როდესაც მსოფლიოში ახალი სავაჭრო გზების ჩამოყალიბების გამაღებული პროცესი მიმდინარეობდა. საქართველო კი ამ ეპოქას პოლიტიკურად დასუსტებული და სავაჭრო გზებიდან მეტად დაშორებული შეხვდა.

დასკვნა

XIII-XIV საუკუნეების საქართველოს ისტორია შემოსევებით და ქვეყნის ზოგადი პოლიტიკური და ეკონომიკური დაქვეითებით ხასიათდება. ქართული ისტორიოგრაფია აღნიშნულ პერიოდს, ძირითადად, ამ ჭრილში განიხილავს. ამიტომაც, არაა გასაკვირი, რომ ისეთ მნიშვნელოვან საკითხზე, როგორიც არის აბრეშუმის სავაჭრო გზები, მათი დაქვეითების ან აღზევების დინამიკა, ჩვენ პრაქტიკულად არც ერთი მონოგრაფია ან სტატია არ გაგვაჩნია. არადა, XIII-XIV საუკუნეები ის პერიოდია, როდესაც საქართველოს გარშემო და მასზე გამავალმა სავაჭრო გზებმა სრული ტრანსფორმაცია განიცადა, რამაც ქვეყნის განვითარებაზე პირდაპირი გავლენა იქონია.

აღნიშნულ პერიოდში ტრანსკონტინენტური და რეგიონული მნიშვნელობის სავაჭრო გზები საქართველოდან სამხრეთით, თავრიზი-ტრაპიზონის მიმართულებაზე გადავიდა. ასევე ევრაზიის სტეპებში რამდენიმე მაგისტრალი შეიქმნა, ხოლო კასპიის ზღვის დასავლეთ სანაპირო ქალაქ დარუბანდით კვლავინდებურად მახლობელი აღმოსავლეთის და სტეპების დამაკავშირებელ დერეფნად რჩებოდა. შავ ზღვაში ყირიმიდან მცირე აზიის სანაპირომდე რამდენიმე მარშრუტი ამოქმედდა. ეს არ ნიშნავს

იმას, რომ საქართველოსთან საზღვაო ვაჭრობა არ წარმოებდა. აქ ჩვენ უფრო სავაჭრო კავშირების ინტენსივობაზე ვსაუბრობთ, რაც ვერ იქნებოდა მაღალი იქიდან გამომდინარე, რომ ყველა ზემოთჩამოთვლილი მსხვილი სავაჭრო მაგისტრალი საქართველოს ტერიტორიას გვერდს უვლიდა.

XIII-XIV საუკუნეებში მახლობელი აღმოსავლეთი ისევ იმ საკვანძო გეოგრაფიულ არეალად რჩებოდა, რომელიც მოწინააღმდეგე ძალებს აბრეშუმის სავაჭრო გზებზე გაბატონებას უმარტივებდა. მონღოლები, შემდეგ კი თემურ-ლენგი კრიტიკულად მნიშვნელოვნად თვლიდნენ სირია-ერაყის და მცირე აზიის ხელში ჩაგდებას, რითაც ხმელთაშუა ზღვაზე გასასვლელს მოპოვება სურდათ. ამით ისინი სპარსეთის ყურესთან დაკავშირებას და მამლუქებისთვის კონკურენციის განევას მოახერხებდნენ.

უფრო გლობალური პერსპექტივიდან რომ შევხედოთ, მონღოლები და თემურ-ლენგი დაინტერესებული იყვნენ ორი რეგიონის დაკავშირებით: ევროპა და ცენტრალური აზია/ჩინეთი/ინდოეთი. ეს კარგად ესმოდათ მამლუქებს და ამიტომაც ხელს უშლიდნენ აზიელ დამპყრობლებს ვაჭრობაზე მონოპოლია ჩაეგდოთ ხელში. ალტერნატივად, მამლუქები ეგვიპტეზე გამავალი გზის დანინაურებას ცდილობდნენ. XIII-XIV საუკუნეებში მახლობელ აღმოსავლეთში გამავალ სავაჭრო გზებზე მიმდინარე ბრძოლა ჰგავდა იმ წინააღმდეგობებს, რომელიც ჯერ რომაელებსა და პართელებს, შემდეგ კი ბიზანტიელებსა და სასანიანებს შორის არსებობდა.

ისევე როგორც საქართველოს მოწინააღმდეგეებისთვის, ბაგრატიონებისთვის სავაჭრო გზების გაკონტროლება ქვეყნის პოლიტიკური სიძლიერის გამოხატუ-

ლება იყო და ხაზს უსვამდა დინასტიის ამბიციებს კავკასიაში წარმმართველი ძალა ყოფილიყვნენ. ამისთვის ქართველი მეფეები ხელს უწყობდნენ რეგიონში სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარებას, რითაც თავის ძალაუფლებას, სამხრეთ კავკასიის ერთობის ქართულ ხედვას ამყარებდნენ³⁰¹. მონღოლებმა და თემურ-ლენგმა ბაგრატიონების ამ ამბიციებს ძირი გამოუთხარეს.

თუ საქართველო აქტიური მონაწილე იყო იმ ვაჭრობისა, რომელიც XIII-XIV საუკუნეებში მახლობელ აღმოსავლეთში მიმდინარეობდა, ჩვენ, საქართველოს ისტორიის მკვლევრებს, არ გაგვიმართლა: აღნიშნულ პერიოდზე წერილობით წყაროებში საქართველოს სავაჭრო აქტივობებზე ბევრად უფრო მწირი ინფორმაცია გაგვაჩნია, ვიდრე საქართველოს ისტორიის წინა პერიოდებზე. ეს კიდევ ერთხელ ამტკიცებს მოსაზრებას, რომ XIII-XIV საუკუნეებში საქართველო ერთგვარად გამოთიშული იყო ტრანსკონტინენტური სავაჭრო გზებისგან. ქართველი ვაჭრები აღწევდნენ სასურველ გეოგრაფიულ წერტილებს და საჭირო და იშვიათ ნივთებსაც იძენდნენ, მაგრამ ბაგრატიონები, XII-XIII საუკუნეების მიჯნის პერიოდისგან განსხვავებით, უშუალოდ ვერ აკონტროლებდნენ მსხვილ სავაჭრო გზებს.

საქართველოს მდგომარეობას ისიც ართულებდა, რომ მონღოლების და თემურ-ლენგის დროს განვითარებული სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობა ევრაზიის კონტინენტის გასწვრივ, ძირითადად, საქარავნო-სატრანზიტო თვისებებით გამოირჩეოდა. სხვა სიტყვებით, რამდენიმე ძირითადი მაგისტრალი იყო განვითარებული, სადაც საგრძნობლად მდიდრდებოდა ის ქალაქები, რომელიც უშუა-

301 დ. მუსხელიშვილი. „კავკასიური პოლიტიკა შუა საუკუნეების საქართველოში“. ქართული დიპლომატია. წელიწდეული. 5. რედაქტორი რ. მეტრეველი. თბილისი. 1998, გვ. 5-17.

ლოდ ამ გზების გასწვრივ მდებარეობდა. ამასთან შედარებით, არაბული ხანისა და XII საუკუნისგან განსხვავებით, როდესაც მახლობელ აღმოსავლეთში სავაჭრო გზების მთელი ქსელი იყო განვითარებული, მონღოლები და თემურ-ლენგი უფრო გრძელ დისტანციებზე ვაჭრობის „ფასილიტატორები“ იყვნენ. მათი სავაჭრო გეგმები მკაცრად ემსახურებოდა მათ იმპერიულ ზრახვებს, რაც ხშირად ითვალისწინებდა არსებული სავაჭრო გზების განადგურებას და ახლის შექმნას. ეს კი მკვეთრად განსხვავდებოდა არაბების და თურქ-სელჩუკების მიერ წარმოებული პოლიტიკისგან.

საქართველოს ისტორიაში მონღოლურ-თემურ-დული პერიოდი ზოგადი ეკონომიკური დაქვეითებით ხასიათდება. ერთადერთი ფენა, რომელსაც მონღოლთა ბატონობისგან დიდი ხეირი უნდა ენახა დიდვაჭრები იყვნენ³⁰². მონღოლურ პერიოდში ისინი მჭიდროდ დაკავშირებული იყვნენ მომთაბარეთა მმართველ ელიტასთან. ვაჭრების ზედმეტად მოძლიერება კი ავნებდა საქართველოს შიდა სტაბილურობას, რადგან ისინი მორყეული სამეფო ხელისუფლების ფონზე, მონღოლთა ბატონობისთვის კარგ დასაყრდენს წარმოადგენდნენ.

ასევე, სავაჭრო-სატრანზიტო გზებზე გაბატონების სურვილით უნდა აიხსნას თემურ-ლენგის მიერ კავკასიის, კერძოდ კი საქართველოს მიმართ გამოჩენილი ასეთი დიდი ყურადღება. მართალია, უშუალოდ საქართველოს შუაგულზე სატრანზიტო-საქარაავნო გზები არ გადიოდა, ამ სამეფოს დამორჩილება მნიშვნელოვანი იყო ოქროს ურდოს დასამარცხებლად. მეტიც, როგორც ჩვენს კვლევაში ნაჩვენები იყო, თემურ-ლენგს ანუხებდა გიორგი VII-ის სამხედრო პოტენციალი სამხრეთით არსებული

302 ივ. ჯავახიშვილი. ქართველი ერის ისტორია. XIII-XIV სს., გვ. 67-68.

სავაჭრო გზები გაერღვია. სამარყანდელ დამპყრობელს ასევე აინტერესებდა საქართველოს ფარგლებში, უკიდურეს სამხრეთ ნაწილში მდებარე ციხე-სიმაგრეების (მაგალითად, თორთუმი) განადგურება და საქართველოს ტერიტორიიდან სავაჭრო გზების უფრო სამხრეთით გადატანა, რაც კასტილიელი კლავიხოს მოგზაურობით დასტურდება.

ეს ყველაფერი კი მიუთითებს იმაზე, რომ თუნდაც საქართველოს და ოქროს-ურდოს შორის პოლიტიკურ თანამშრომლობას ადგილი არ ჰქონოდა და თემურ-ლენგს პირდაპირი მიზეზი არ გასჩენოდა საქართველოზე პირველი ლაშქრობის მოსაწყობად, ნაკლებად სავარაუდოა, რომ მას შემდგომში გიორგი VII-ის დროს არ მოესურვებინა სავაჭრო-ეკონომიკურად მნიშვნელოვან ადგილას მდებარე ქვეყნის დამორჩილება.

ამ ნაშრომის ერთ-ერთი დასკვნა ისიცაა, რომ შუა საუკუნეების სავაჭრო გზები საკმაო ელასტიკურობით გამოირჩეოდა. მაგალითისთვის, მრავალი მოსაზრების საწინააღმდეგოდ, თითქოს და მონღოლების და განსაკუთრებით კი თემურ-ლენგის მიერ მრავალი სავაჭრო გზების გამიზნული განადგურების შემდეგ მათი აღდგენა აღარ მომხდარა, არაერთი ცნობა არსებობს, რომელიც საპირისპიროს ამტკიცებს. უდავოა, რომ მონღოლურ-თემურიდულ ხანაში აბრეშუმის სავაჭრო გზებმა ფუნდამენტური ცვლილებები განიცადა, მაგრამ ზოგ შემთხვევაში ისტორიოგრაფიაში გაზვიადებულია ამ ცვლილებების მასშტაბი. ასე, მაგალითად, მიჩნეულია, რომ თემურ-ლენგმა სრულად გაანადგურა ოქროს ურდოს სავაჭრო-ეკონომიკური პოტენციალი. წერილობით წყაროებში მიმოფანტული მონაცემები კი ცხადყოფს, რომ დარუბანდზე გამავალი გზა XV საუკუნეში ისევ ფუნქციონირებდა.

ეს არ ნიშნავს იმას, რომ სავაჭრო გზები არ იცვლე-

ბოდა ან სრულად არ ნადგურდებოდა. უბრალოდ ჩვენი გააზრება შუა საუკუნეებში სავაჭრო გზებისა უფრო ნიუანსური უნდა იყოს. საქარავნო მარშრუტების სრული განადგურება მაინც უფრო იშვიათობას წარმოადგენდა, ვიდრე ნორმას. ამა თუ იმ გზაზე აქტივობა, რა თქმა უნდა, ცვალებადი იყო და ბევრი რამ დამოკიდებული იყო სამხედრო-პოლიტიკურ ვითარებაზე. მაგრამ მარშრუტის დაქვეითება ნელ პროცესს წარმოადგენდა, ხოლო უფრო ხშირად კი სავაჭრო გზები ერგებოდა გარდაქმნილ გეოპოლიტიკურ ვითარებას.

ეს წიგნი XIII-XIV საუკუნეებში საქართველოზე გამავალი და მის გარშემო არსებული აზრეშუმის სავაჭრო გზების ისტორიას წარმოადგენს. ამგვარი პერიოდიზაცია განპირობებულია იმით, რომ თემურ-ლენგის გარდაცვალებით (1405 წ.) მახლობელი აღმოსავლეთისა და საქართველოს ისტორიაში ერთი დიდი ეპოქა სრულდება. ესაა პერიოდი, როდესაც რეგიონის ბევრ კუთხეში ეკონომიკური დაქვეითება დაიწყო და რისი გამოსწორებაც მომდევნო საუკუნეებში, უმეტეს შემთხვევებში, ვეღარ მოხერხდა. ბაღდადი, დამასკო, სამხრეთ კავკასიის მთელი რიგი ქალაქები და მრავალი სხვა ტერიტორია დასუსტების ან სრული დაქვეითების გზას დაადგა.

მიუხედავად იმისა, რომ თემურ-ლენგი არ იყო მომთაბარე ამ სიტყვის კლასიკური გაგებით, მისი ლტოლვა ჩინგიზ-ყაენის მიერ აგებული იმპერია აელორძინებინა, სამარყანდელი დამპყრობლის მონღოლებთან ერთ კატეგორიაში მოთავსება ლოგიკურად გვეჩვენება. მეტიც, თემურ-ლენგის გარდაცვალება ერთგვარ დასასრულს წარმოადგენდა იმ მცდელობებისა, როდესაც ევრაზიის ცენტრი პერიფერიაზე (რუსეთის სტეპებზე, ჩინეთზე, მახლობელ აღმოსავლეთსა და ინდოეთზე) გაბატონებას ცდილობდა. მონღოლებით დაწყებული ეს პროცესი ზუსტად თემურ-ლენგით დასრულდა.

მართლაც, 1405 წლის შემდეგ ევრაზიის ისტორიაში მსგავს მცდელობებს აღარ ვხვდებით. XV საუკუნეებში ასპარეზზე გამოდიან კონტინენტის პერიფერიებზე არსებული ან ახლად შექმნილი ძლიერი სახელმწიფოები. ოსმალეთის იმპერია, მოსკოვის სამთავრო, მოძლიერებული ჩინეთი, ხოლო XVI საუკუნის დასაწყისიდან კი სეფიანთა ირანი და დიდ მოგოლთა იმპერია ინდოეთში. სტეპი აღარ წარმოადგენდა უწინდელ საფრთხეს. ძალთა ბალანსი სამუდამოდ შეიცვალა.

ამ გარდაქმნას ფუნდამენტური ხასიათის ცვლილებები გამოუწვევია კონტინენტზე და საქართველოსთან გამავალი სავაჭრო გზების ფუნქციონირებაში. ეს იქნება ჩვენი მომდევნო წიგნის ცენტრალური საკითხი. საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები XV საუკუნეში გარკვეულწილად უფრო რთულ პერიოდს წარმოადგენს, ვიდრე ეს წინა საუკუნეებში იყო და ერთგვარ გარდამავალ ეპოქას წარმოადგენს, როდესაც ევრაზიის შუაგულში სავაჭრო გზები საბოლოო ტრანსფორმაციას განიცდიან.

ბოსფორის და დარდანელის სრუტეებზე, ისევე როგორც XV საუკუნის ბოლო მეოთხედში თითქმის მთელ შავ ზღვაზე ოსმალების გაბატონებამ რეგიონული ვაჭრობისთვის ერთი მნიშვნელოვანი შედეგი გამოიღო: შავი ზღვის სივრცე გარე სამყაროსთან ვაჭრობისგან თითქმის ჩაიკეტა. დაიწყო იტალიური ახალშენების მოშლი პროცესი, რამაც გამოიწვია სავაჭრო კონტაქტების შემცირება, ზოგ შემთხვევაში კი მთლიანად შეზღუდვა³⁰³.

მიუხედავად რთული გეოპოლიტიკური მდგომარეობისა, საქართველოს სავაჭრო-ეკონომიკური კავშირები სამეზობლოსთან მთლიანად არ გაუწყვეტია. დასავლეთ საქართველოს ქალაქები იტალიელებთან საზღვაო ურთი-

303 ქ. ნადირაძე. *ქალაქი ქართულ ისტორიულ სივრცეში*. თბილისი. 2018, გვ. 110-111.

ერთობებს აგრძელებდნენ. აქტიურები იყვნენ გენუელები, რომელთაც მჭიდრო კონტაქტი ჰქონდათ ცხუმთან, ბათუმთან და ფოთთან³⁰⁴.

იტალიელებთან სავაჭრო კონტაქტებზე ასევე მეტყველებს შემდეგი მაგალითიც: გენუელებს ორჯერ მიუმართავთ ქართველი მეფე ალექსანდრე I-სთვის (1412-1442 წწ.). კიდევ ერთი მაგალითია 1475 წელს ოსმალების მიერ კაფას აღება, როდესაც ქალაქში ქართველი ვაჭრების დასახლება არსებობდა³⁰⁵.

1444 წელს ბათუმს ბურგუნდიელთა ფლოტი დაესხა თავს ქალაქში შემახელი ვაჭრების მიერ ჩამოტანილი აბრეშუმის ხელში ჩასაგდებად³⁰⁶. იტალიელი მოგზაური კონტარინი აღნიშნავდა, რომ ბათუმში ყიდდნენ „აბრეშუმს, მომხო ტილოს დამცირეოდენ თაფლსაც. საზოგადოდ მკვიდრნი ღარიბები არიან“.³⁰⁷

დასავლეთ საქართველოსთან შედარებით, აღმოსავლეთ საქართველო უფრო მეტად აქტიური იყო ეკონომიკურად. ზაგემი, ყარაღაჯი, გრემი და თელავი ის ქალაქები იყო, რომელსაც მჭიდრო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები ჰქონდათ შირვანთან და ჩრდილოეთ ირანთან.

მაგრამ საქართველოს ამ ორი ნაწილის ეს სავაჭრო-ეკონომიკური აქტივობა ბევრად ჩამორჩებოდა XII-XIII საუკუნეების ან თუნდაც XIV საუკუნის აღებმაცემობის

304 ა. თაბუაშვილი. *ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია*, გვ. 151.

305 ქ. ნადირაძე. *ქალაქი ქართულ ისტორიულ სივრცეში*, გვ. 112.

306 თ. ბერაძე. „*საქართველოს საზღვაო ვაჭრობის ისტორიიდან (XIII-XV სს.)*“, გვ. 29-31.

307 XV საუკუნის იტალიელ მოგზაურთა ცნობები საქართველოს შესახებ. იტალიურიდან თარგმნა, შესავალი, შენიშვნები და საძიებლები დაურთო ელდარ მამისთვალიშვილმა. თბილისი. 1981, გვ. 49; თ. ბერაძე. „*საქართველოს საზღვაო სავაჭრო ისტორიიდან (XIII-XV სს.)*“, გვ. 29-31.

დონეს. XV საუკუნეში ეს უფრო ქაოსურ, უსისტემო სა-
ეკონომიკურ აქტივობას წააგავდა.

ქვეყანამ ვერ მოახერხა წელში გასწორება, რაც
განპირობებული იყო ბევრი მიზეზით, რომელთა შორისაც
საგარეო საფრთხეები იყო, რომელიც საქართველოს თავს
დაატყდა XIV საუკუნის ბოლო მეოთხედიდან 1490 წელს
სამეფოს ოფიციალურ დაშლამდე. ესენია თემურ ლენგის
(1386-1403 წწ.), ჯეჰან შაჰის (1440 წ.), უზუნ ჰასანისა (1478
წ.) და იაყუბ ყაენის (1486-1487 წწ.) ლაშქრობები. შედეგად,
დაეცა ეკონომიკური აქტივობით ცნობილი ქალაქები დმა-
ნისი და სამშვილდე³⁰⁸.

ამასთან ერთად საქართველოს სამხრეთით ყალიბ-
დება ორი დიდი ისლამური იმპერია, ოსმალეთი და 1501
წელს სეფიანთა ირანი. ასეთ დიდ და სტრატეგიულად
მნიშვნელოვან ტერიტორიებზე მდებარე იმპერიებთან მე-
ზობლობა მომგებიანიც უნდა ყოფილიყო. მოსახლეობის
დიდი რაოდენობა, უნიფიცირებული ფულადი სისტემა
და წვდომა ხმელთაშუა ზღვასა თუ ინდოეთის ოკეანეზე
მსხვილ შესაძლებლობებს წარმოადგენდა. მეტიც, ევროპა
ჯერ არ ჩანდა ისეთ ძლიერ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ
მოთამაშედ, როგორც ეს მოგვიანო პერიოდში მოხდა. პირ-
ველი მნიშვნელოვანი გეოგრაფიული აღმოჩენების მიუ-
ხედავად, ამერიკისკენ და აზიისკენ ახალი გზები ჯერ არ
ტრანსფორმირდა რეალურ პოლიტიკურ და ეკონომიკურ
სარგებელში, რომელიც მომდევნო საუკუნეებში შესაძლე-
ბელს გახდის ევროპის მსოფლიოს დიდ ნაწილზე გაბატო-
ნებას³⁰⁹.

ამის მიუხედავად, საქართველოს საქარავნო ისტო-

308 ა. თაბუაშვილი. *ფეოდალური ხანის საქართველოს
ეკონომიკური ისტორია*, გვ. 149.

309 P. Kennedy. *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic
Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. London. 1988, pp. 3-13.

რიაში ერთგვარი სტატიკური პერიოდი იწყება, როდესაც საეაჭრო გზებისგან ჩამოშორებული და დაშლილი მონარქია ეკონომიკურ პერიფერიად გადაიქცევა. სპარსელები და ოსმალები თავისი ეკონომიკურ აქტივობას, ძირითადად, სხვა რეგიონებისკენ მიმართავდნენ. სამხრეთ კავკასია არ წარმოადგენდა არც მნიშვნელოვან ტრანზიტს, არც განსაკუთრებით მდიდარ ტერიტორიას მასზე სრული სამხედრო-პოლიტიკური კონტროლის დასამყარებლად.

Georgia and Silk Roads (XIII-XIV cc.)

Book II

(Summary)

The Mongols are a distinguished force in world history. They transformed a large part of Eurasia, the process well reflected in the changes that took place in the continent's land and sea trade routes. The trade routes that existed before the 1220s underwent a near-complete transformation. As a result of the Mongol conquests, the extreme points of the Eurasian continent, China and Europe, the steppes of Eurasia and the Near East, were connected by large and small trade corridors. In fact, the Mongols succeeded in doing what the Sassanid rulers failed to do in the 6th-7th centuries, and the Arabs later in the 8th-9th centuries. Both forces strived to connect several large trade and economic Eurasian centers. They succeeded only partially. The Mongols, with their military expansionism, occupied or indirectly influenced all the regions (except for Syria-Egypt) of great trade and economic importance in Eurasia. The key was to connect the Black Sea and the Mediterranean with Central Asia and China. The Mongols thus managed to do by land what the Europeans later, from the 16th-17th centuries, did by sea when they reached India and China without intermediaries.

The Mongols did not create the concept silk trade routes. They simply facilitated their operation through allowing freer

movement of goods over most of the Eurasian continent. Long-distance trade was often exempt from burdensome taxes, and the roads were kept secure. For the first time in world history, with the continent's two major trading centers, the Mediterranean Sea/Europe and China/India connected, European traders were given the opportunity to travel directly to China, facilitating trade and the flow of information in general. To use the modern terminology, the 13th-14th centuries were no less a process of globalization than the linking of the West and the East as a result of Alexander the Great's expeditions, or any other process that helped bring distant countries and continents closer together in the post-Mongol period.

China played a critically important role for the Mongols in the formation of their Eurasian trade empire. The Mongol conquests caused less damage to China than to the Middle East. Chinese goods freely circulated throughout the Eurasian continent with the Mongol support, the task which had hitherto been difficult to accomplish. This Mongol-Chinese synergy ended when the Ming dynasty, which succeeded the Yuan Dynasty, curtailed trade with the outside world. The positive role of the Mongols in the development of trade was not limited to China. European and Arab traders too depended on how effectively the Mongols were able to develop and secure roads over long geographical distances.

Initially, when the Mongols had no control over the Middle East, Genghis Khan's descendants worked their way up the Eurasian steppes and the Black Sea to avoid Muslim lands. One of the roads was from the shores of the Sea of Azov, from the city of Tana to Astrakhan, then to Sarai and Urgench, from where the roads reached the cities of China. These routes remained generally safe during the Mongol rule, as reported by the Florentine merchant Francesco Balducci Pegolotti.

In the steppes, the gradual emergence of a trade corridor was taking place simultaneously with the decline of trade routes through Iraq and Syria between in 1250s-1260s. The latter process was caused by Hulagu's invasion of the Middle East and the subsequent wars with the Mamluks. Though this does not mean that trade in this direction ceased completely, there is no doubt that the prolonged conflict between the Mongols and the Mamluks for Syria transformed the trade map of the Middle East. The major routes moved further south, to the Tabriz-Trabzon direction, and to the south across the Indian Ocean.

The decline of the Syria-Iraq route was also facilitated by the Mamluks themselves, when in the last quarter of the 13th century Egypt took over the cities controlled by the Europeans in the eastern Mediterranean. Added to this was the occupation of the kingdom of Cilicia, whereby the Mamluks helped transform Egypt into a key transit point for the trade through the Red Sea to Indo-China and the east coast of Africa.

Thus, in the era of the Mongol expansion, the foundation was laid for the establishment of several key trading centers. The first was the city of Tana, from where direct contact with Central Asia and China was established through the Eurasian steppes. The second access point was Trebizond, which was connected to Tabriz. An important trade route was also the route to the Indian Ocean and the Red Sea. To these main routes, in the second half of the 13th century, for a short period, another trade line was added – the city of Layas on the eastern Mediterranean coast. Roads from Layas and Trebizond merged in the city of Sivas, from where it led to Tabriz. The trade route ran from the east to the wealthy cities of Central Asia, Samarkand and Bukhara.

In the 12th-14th centuries, the middle trade route, routes from the Mediterranean Sea through Asia Minor to Mesopota-

mia and Iran, was under military pressure from two sides: the Crusaders, the Italian city-states and then the Mamluks, while the Mongols and later Tamerlane pressured from the east. If the Europeans, due to their geographical location, tried to influence the eastern part of the Mediterranean and thus hold one side of the great trade routes, the Asian powers, as continental states, often possessed adequate human and economic potential to physically control the eastern part of the same corridors. In this rivalry, the eastern part of Asia Minor along with Syria-Iraq suffered the most. The capture of the middle trade corridor thus would have allowed one or the other power to link the Persian Gulf to the Mediterranean Sea.

Thus, the Mongols produced a real revolution in Eurasia. The trade routes they established were trans-Eurasian in nature. By creating new corridors, the Mongols promoted greater economic growth in Europe too. From mid-13th century on, European traders could, without intermediaries such as Egypt and the rest of the Middle East, establish direct connection with Central Asia, China, and Iran.

The Mongols created a new reality around Georgia by the mid-13th century. The changes were quick and quite painful. After the Mongols' second appearance near the Georgian borders in the 1230s and the establishment of their military-political power over large parts of South Caucasus, the trade routes to Ani, Dvin, Kars, Barda, Ganja and through the whole of Shirvan dramatically changed.

Compared to the previous invaders, the changes caused by the Mongols were of a more lasting character. The Arabs or the Seljuk conquests did cause significant fluctuations in the functioning of the trade routes, but over time they stabilized and rich trading centers were established all along the Georgian borders. After the Mongols, a slow but continuous decline of ex-

isting trade routes in the history of Georgia began. The process lasted for several centuries before the routes finally atrophied and coincided with the disintegration of Georgia in late 15th century. The fact that these two processes were simultaneous is not accidental. It is possible to assume that one of the reasons for the weakening and subsequent disintegration of the unified kingdom of Georgia was the loss of control over trade routes.

The decline of trade routes around Georgia, however, could not have been caused solely by the Mongol invasions. After the end of Mongol domination, Tamerlane's conquests and the invasions of the 15th century followed which further undermined Georgia's ability to position itself favorably on the trade routes. A more lasting and, consequently, more significant change, however, was the technological revolution that took place in Western Europe and the Iberian Peninsula in the 15th century. More efficient ships allowed the Spaniards and Portuguese to discover new trade routes and thus avoid using more expensive and dangerous land routes of the Middle East.

This leads us to briefly discussing such an important issue as the geographic location of Georgia and how crucial it was in the development of trade routes around the country in the 13th-14th centuries. We need to highlight several basic geographic facts. The Caucasus mountain range hampered south-north trade routes. This did not preclude traders from reaching the Eurasian steppes. However, when any serious attempt was made to establish trade relations with the steppes across the Caucasus, it was always temporary. This was the case during the reign of the Byzantine Emperor Justin II (565-578), when direct trade relations with the Turks were established, albeit for a relatively short period of time.

The limits of transit to Georgia should also have been caused by the passivity of trade and economic relations in the

Caspian Sea. The states in Central Asia, due to their geographical location, were continental empires. Having no access to the ocean, this limited their ability to establish fleets, which was not seen as a priority for the Mongols or other nomads.

The Black Sea, on the contrary, was a much more active economic space. Until the 13th century, however, it did not figure as an important trading artery, but rather was perceived as the inland sea of Byzantium, where trade was limited and non-regional actors were largely excluded. When the Mongols established their power to the north of the Black Sea, Italian traders became active in the Crimean peninsula, the Sea of Azov, and Trebizond. Georgia and the Georgia's Black Sea ports were in the middle of these two corridors and could not play a significant role in this trans-Eurasian trade. This does not exclude the possibility that the Italians traded with Georgians in Crimea or that their ships entered the Georgian ports. But the data on such contacts show that the trade turnover in the Georgian ports could not have been of the same significant level as it was in the case of Trebizond or the Crimean ports.

The fourth direction was to the south of Georgia and included the trade corridors through eastern Anatolia, Armenia, and Arran-Shirvan. These trade routes, in turn, were connected to northern Iran, Iraq, and Syria. In fact, the southern direction was the only geographic area where Georgia had the opportunity to connect with regional or larger trade routes.

This geographical excursion shows that Georgia, due to its location on the classical silk trade routes, could not function as a transit state. Mountains, seas, and ravines within the country constituted insurmountable obstacles for trans-continental transit trade.

In early 13th century Georgia was a powerful state. During the reign of Lasha-Giorgi, the countries around the kingdom

recognized Georgia's primacy. A 14th-century Georgian anonymous chronicler mentions the territories (Ganja, Erzurum, Nakhichevan) falling under the Georgian influence. This represented the geographic area where trade routes of regional importance were passing in the early 13th century. By referring to these three cities, the author focused on the three main areas of Georgian influence, which also constituted a certain geopolitical perimeter where Georgia felt dominant. This sentiment is confirmed in yet another note from the same chronicler, when the author mentions how Akhlat and the Greeks paid tribute to Lasha-Giorgi. Moreover, Georgian influence also extended into northern Iran. Ibn al-Athir's statement that Georgians could penetrate any city in Azerbaijan most likely have been true. The same situation was in the direction of Anatolia.

Thus, by the beginning of the 13th century, Georgia controlled most of the routes between the Black and Caspian Seas. The Georgian monarchs purposefully facilitated the operation of the roads to the rich cities of Dvin, Ani, Shirvan and Arran. Moreover, the Georgians were expanding further south towards the lake Van and northern Iran, which, if not for the appearance of the Khvarazmians and later the Mongols, would most likely have ended in establishing a more concrete political powerbase.

Jalal ad-Din's campaigns were particularly damaging not only to Georgian cities but also to the neighboring territories. The operation of trade routes faltered. The scale of his campaigns is evidenced by the fact that he reached the outskirts of Baghdad, the largest trading city in the Middle East before the Hulagu's campaign. Jalal ad-Din also reached Tabriz, then moved to Nakhichevan, and destroyed every village and fortress in the vicinity of Tbilisi. The Khwarazmians occupied Isfahan, the rich Akhlat, Maragha, and Dvin. By 1226, before the conquest of Tbilisi, Jalal ad-Din had de facto control over Azerbai-

jan, the southern parts of the Georgian lands, and wealthy Armenian cities.

The Khvarazmians also raided the territories around Kambechiani and Iori, Kartli, Trialeti, Javakheti, Artani, Samtskhe, Tao and Ani. The capture of Ganja and the economic weakening following the city revolt of 1231 by the craftsman Bender resulted in the destruction of most of the city buildings. The sultan's troops also carried out attacks on Ani, Kars and Erzurum. The Georgian chronicler specifically points out that the sultan's expeditions lasted for five years, causing great damage to the country and the neighboring lands.

If we look at the geographical area of the expeditions of the Khvarazmians, it is clear that they covered the lands along the southern, southwestern and south-eastern borders of the kingdom of Georgia. These are the areas where major trade routes passed through in the 12th-13th centuries and where Georgian kings had direct economic interests. Consequently, Jalal ad-Din's campaigns must have produced a deeply negative effect on the entire trade network in the region. The restoration of the old economic and trade relations would not have been problematic had it not been for the subsequent second appearance of the Mongols.

Jalal ad-Din's expeditions, in addition to economic and political losses, also dealt a major blow to Georgia's regional position. The kingdom lost influence in the lands, which it bordered on. Such was Erzurum, which fell under the influence of the Sultanate of Rum. The network of trade routes over which the Georgian monarchy had long fought completely disintegrated. To restore this it required a long period of peace and the concentration of the available military potential, which became impossible due to re-appearance of the Mongols at the border of Georgia.

In the written sources we have some information on how Jalal ad-Din viewed trade routes. One such reference is the reconstruction work carried out by the sultan in Maragha. This must have been caused by the location of the city along regional trade routes. When the Khwarazmians plundered Akhlat, Jalal ad-Din regretted and wished to rebuild the city. Yet another example was the organization of a punitive march in response to a report he had received about the robbery of merchants near Tabriz. The second such case was the robbery of a caravan of some 70 people near Baghdad. In a response the angry Jalal ad-Din demanded the return of the property. The sultan must have been well aware of the importance of trade across Eurasia. After all, Khwarazm was a trading state which had enjoyed active economic contacts with India, Iran, China and even the Mongols.

Thus in Jalal ad-Din's trade and economic policy, we see a dual approach. He did not try to protect trade activity in Georgia and surrounding areas. The Georgian and Armenian cities were deliberately looted. In the Islamic world, however, the sultan's attitude was markedly different, as the protection of caravans was his priority. The political situation he faced did not allow the Sultan to formulate a long-term policy. Jalal ad-Din rather fought for self-preservation. Even without the Mongol threat, his kingdom faced frequent uprisings and potential formation of rival coalitions. The establishment of an empire in the Middle East in that historic period proved to be impossible.

Then the Mongols came. Under their watch the trans-continental trade routes in the Middle East have shifted either further southward, to the Red Sea, or northward to the Black Sea and the steppes of Eurasia. For example, the trade route such as Tbilisi-Dmanisi-Ani-Erzurum, which was actively used until the 1220s, declined after the Mongol conquest. The relocation of trade routes was due to military-political reasons. The

Barda-Ganja-Tbilisi-Ani, or Barda-Ganja-Dvin-Ani roads were relatively close to the Golden Horde (rival to the Il-khans) and could have been targeted through military expeditions from the north. This was well seen in the wars which took place in the second half of the 13th century. Thus the Mongols undermined Georgia's central trading position. The political situation that Georgia faced during the 13th-14th centuries was not conducive to re-gaining access to trade routes.

Great Central Asian conqueror Tamerlane tried to achieve several goals through his brutal 8 military campaigns against Georgia in late 14th-early 15th century. The religion – spread of Islam – played an important role, as did other strategic aims such as establishing control over the Caucasus passes to deter the Golden Horde leader Tokhtamish from invading the Middle East. Indeed, if we look at his campaigns in other regions, Tamerlane's campaigns often combined several goals: control over the trade routes, getting hold of available riches, and securing territorial expansion for greater military security. In this article, we have focused on Tamerlane's trade and economic policy suggesting that one of the major goals of the Asian conqueror was to isolate Georgia from the regional trade routes.

In the Georgian historiography, Tamerlane's expeditions against Georgia are mainly viewed through a military-political prism. Yet, by considering the invader's attacks on Georgia in a broader general regional context, it becomes clear that Tamerlane's goal was also driven by the need to control trade routes criss-crossing the Caucasus and the neighboring territories.

Tamerlane's campaigns had a devastating effect on trade routes in Eurasia. After the Golden Horde lost its trade and economic potential following Tamerlane's campaign of 1395, the major trade route shifted southward through Asia Minor and northern Iran. It was close to Georgia, but due to Georgia's weak

economic position and despite the active military policy of the Georgian king Giorgi VII, the country was unable to reap benefits from those transit routes.

But a one-sided depiction of Tamerlane's rule would not be entirely correct. The roads and cities that fit into his imperial agenda reached a high level of economic and political development. This was the case with Tabriz, which, second to the imperial capital Samarkand, was the richest city in the Timurid Empire. The description of the city given by the Castilian envoy Clavijo in early 15th century shows that it would not be entirely correct to portray Tamerlane solely as a destroyer of trade routes and economic prosperity.

In addition to the southern trade route around Georgia, another important route was through Derbent on the western seashore of the Caspian Sea. The main directions of the military campaigns staged by Tokhtamish indicate that the west coast of the Caspian Sea was the main transit route from the Middle East to the Eurasian steppes meaning that trade was also quite widespread.

These two trade routes were close to Georgia making it easier for Giorgi VII to mount attacks against Tamerlane's plans for building effective trade routes from Central Asia to Asia Minor. The Georgian king ventured southward on several occasions. The mentioning of merchants in the 1401 peace agreement between Giorgi and Tamerlane is also quite indicative that the Asian conqueror was worried about potential disruptions from the Georgian side to the operation of trade routes.

Despite its seeming military strength, Temurid empire was not a solid formation. Tamerlane's campaigns and the strategic position of his empire were in many ways similar to those of Jalal ad-Din, Khwarezmian prince of early 13th century. The main strategic goal of both invaders in the Middle East was to

prevent the formation of an opposing military coalition. Both wanted to accumulate wealth by conquering rich cities or receiving tribute as a result of an agreement.

Yet, the two Asian rulers had different long-term political-economic goals. Jalal ad-Din's goal was self-preservation. He thought less about controlling trade routes, though there are indications in the sources that he was intent on punishing those who obstructed trade. Its immediate purpose was to ensure the security of his army and work with regional powers toward a veritable anti-Mongol coalition.

The imperial projects of Tamerlane and Jalal ad-Din produced a radical overhaul of the trade and economic patterns in Eurasia. None of the leaders, however, had enough power to secure long-term existence of their empires. Both rulers were surrounded by a number of potent powers that hindered a successful establishment of an empire in the heart of the Middle East.

For Georgia, what started during Jalal ad-Din ended with the death of Tamerlane in 1405. This is the isolation of the kingdom from major trade routes and pushing them southward to the Tabriz-Trebizond line. The process lasted for about two centuries and ended in Georgia's near-complete distancing from the regional and transcontinental trade routes. This had a direct impact on the country's development in the following centuries. The 15th century was a time when the process of establishing new trade routes in the world was in full swing. Georgia, on the other hand, met this era politically as a politically and economically weakened state ever further removed from lucrative trade routes.

გამოყენებული ლიტერატურა

წერილობითი წყაროები:

XIV-XV არაბი ისტორიკოსები საქართველოს შესახებ (ალ-უმარი, ალ-მუჰაბბი, ალ-კაშკაშანდი). არაბულიდან თარგმნა, შესავალი შენიშვნები და საძიებლები დაურთო დიტო გოჩალეიშვილმა. თბილისი. 1988.

XV საუკუნის იტალიელ მოგზაურთა ცნობები საქართველოს შესახებ. იტალიურიდან თარგმნა, შესავალი, შენიშვნები და საძიებლები დაურთო ელდარ მამისთვალეიშვილმა. თბილისი. 1981.

გეორგიკა. ბიზანტიელი მწერლების ცნობები საქართველოს შესახებ. ტ. VII. თბილისი. 1967.

გოჩალეიშვილი, დ. „იბნ ად-დავადარი 1312-13 წლის ქართველთა ერთი ლაშქრობის შესახებ“. საქართველოს ისტორიის აღმოსავლური მასალები. წ. I. თბილისი. 1976, გვ. 106-111.

ვარდან არეველცი. მსოფლიო ისტორია. ძველი სომხურიდან თარგმნეს ნოდარ შოშიაშვილმა და ეკა კვაჭანტირაძემ. შესავალი, კომენტარები და საძიებლები დაურთო ეკა კვაჭანტირაძემ. თბილისი. 2000.

ვახუშტი. აღწერა სამეფოსა საქართველოსა (საქართველოს გეოგრაფია). თ. ლომოურის და ნ. ბერძენიშვილის რედაქციით. თბილისი. 1941.

ისტორია თემურ-ლენგისა და მისი შთამომავლებისა. ძველი სომხურიდან თარგმნა, შესავალი და კომენტარები დაურთო კარლო კუციამ. თბილისი. 1987.

ჟამთააღმწერელი. „ასწლოვანი მატიანე“. ქართლის ცხოვრება. რ. მეტრეველის რედაქციით. თბილისი. 2008.

სომხურ ხელნაწერთა XIV-XV საუკუნეების ანდერძების (ჰიშატაკარანების) ცნობები საქართველოს შესახებ. ძველი სომხურიდან თარგმნა, შესავალი, კომენტარები და შენიშვნები დაურთო ალექსანდრე აბდალაძემ. თბილისი. 1978.

ტაბალუა, ი. საქართველო ევროპის არქივებსა და წიგნსაცავებში. თბილისი. 1984.

ძველი ერისთავთა (ქსნის ერისთავთა საგვარეულო მატიანე). ტექსტი გამოსცა, გამოკვლევა, ლექსიკონი და საძიებელი დაურთო შოთა მესხიამ. თბილისი. 1954.

ჯუვეინის ცნობები საქართველოს შესახებ. სპარსულ ტექსტს შესავალი წაუძღვარა, ქართული თარგმანი დაურთო და შენიშვნები დაურთო რ. კიკნაძემ. თბილისი. 1974.

Clavijo Embassy to Tamerlane, 1403-1406. Translated from the Spanish by G. Le Strange. London. 1928.

Francesco Balducci Pegolotti. *La Pratica Della Mercatura*. Edited by A. Evans. Cambridge (Massachusetts). 1936.

Grigor Aknerts'i. *History of the Nation of Archers*. Translated from Classical Armenian by Robert Bedrosian. New Jersey. 2003.

Holt, P. M. *Early Mamluk Diplomacy (1260-1290). Treaties of Baybars and Qalāwūn with Christian Rulers*. Brill. 1995, pp. 122-128.

The Journey of Rubruck to the Eastern Parts of the World, 1253-55. As Narrated by Himself. With Two Accounts of the Earlier Journey of John of Pian de Carpine. Hakluyt Society. 2010.

The Travels of Ibn Battuta in the Near East, Asia & Africa 1325-1354. Translated and Edited by Rev. Samuel Lee. New York. 2004.

Автобиография Тамерлана. А. Булдаков, С. Шумов, А. Андреев. Москва. 2003.

‘Аджа’ иб ад-дунйа. (Чудеса Мира). Критический текст, перевод с персидского, Введение, комментарий и указатели Л. П. Смирновой. Москва. 1993.

Ан-Насавй, Шихаб Ад-Дин Мухаммад. *Сйрат ас-султан Джалал ад-дин Манкбурны (Жизнеописание султана Джалал ад-дина Манкбурны)*. Издание критического текста, перевод с арабского, предисловие, комментарий, примечания и указатели З. М. Буниятова. Москва. 1996.

Валиди Тоган, З. *«Военная кампания Тимура 1395 года на Украине и Северном Кавказе»*. Золотоордынская цивилизация. 2. 2010, с. 220-230.

Ибн ал-Асир. *Полный свод истории*. Перевод с арабского языка, примечания и комментарии ЦП. Г. Булгакова. Дополнения к переводу, примечаниям и комментариям, введение и указатели ЦШ. С. Камолиддина. Ташкент. 2006.

Иоанн де Галонифонтибус. *Сведения о народах Кавказа (1404 г.) (из сочинения «Книга познания мира»)*. Баку. 1980.

Киракос Гандзакечи. *История Армении*. Перевод с древнеармянского, предисловие и комментарий Л. А. Ханларян. Москва. 1976.

Марко Поло. *Книга о разнообразии мира*. Перевод И. Минаева. Москва. 1956.

Тизенгаузен, В. Г. *Сборник материалов, относящихся к истории Золотой Орды*. том II. Москва-Ленинград. 1941.

Хенниг. Р. *Неведомые земли*. Том III. Москва. 1962.

Шараф ад-Дин Али Йазди. *Зараф-наме*. Предисловие, перевод со староузбекского, комментарий, указатели и карта доктора исторических наук, профессора Ашрафа Ахмедова. Ташкент. 2008.

სამეცნიერო ლიტერატურა:

ავდალიანი, ე. *საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები (VI-XIII სს.)*. თბილისი. 2019.

ალასანია, გ. „როდის გარდაიცვალა საქართველოს მეფე ბაგრატ I“. საისტორიო კრებული „მხედარი“. თბილისი. 2021, გვ. 178-192.

ალასანია, გ. „ერთი ისტორიოგრაფიული ფაქტის შესახებ“. მაცნე. N 2. 1993, გვ. 97-108.

ამირეჯიბი, ჭ. *დათა თუთაშხია*. თბილისი. 2019.

ბერაძე, თ. „საქართველოს საზღვაო ვაჭრობის ისტორიიდან (XIII-XV სს.)“. მაცნე. 1983. ტ. 2, გვ. 22-31.

ბერძენიშვილი, ნ. *გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში*. თბილისი. 1966.

ბოშიშვილი, ა. *ქვემო ქართლის ეთნიკური და დემოგრაფიული სურათი. ისტორია და თანამედროვე მდგომარეობა*. თბილისი. 2020.

გაბაშვილი, ვ. „თემურ-ლენგი“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 215-225.

გაბაშვილი, ვ. „ილხანთა ირანი XIV ს-ის პირველ ნახევარში“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 207-208.

გაბაშვილი, ვ. „საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიიდან (XI-XII სს.)“. XII საუკუნის საქართველოს ისტორიის საკითხები. თსუ. შრომები. ტ. 125. თბილისი. 1968, გვ. 55-82.

გაბაშვილი, ვ. *თათართა შემოსევები საქართველოში (ბაგრატ V და გიორგი VI)*. თბილისი. 1943.

გაბიაშვილი, ლ. „საქართველო და „აბრეშუმის დიდი გზა“ გვიანანტიკურ

ხანასა და შუასაუკუნეებში“. საქართველოს მეცნიერებათა ეროვნული აკადემიის მაცნე. ისტორიის, არქეოლოგიის, ეთნოლოგიისა და ხელოვნების ისტორიის სერია. თბილისი. გვ. 26-46.

გვრიტიშვილი, დ. ნარკვევი საქართველოს ისტორიიდან (XIII-XIV სს.). თბილისი. 1962.

გოჩოლაშვილი, დ. „არაბული წყაროების „ქართველთა უფლისწული“ (XIV ს-ის 80-90-იანი წლები)“. მაცნე. 1985, გვ. 136-141.

გოჩოლეიშვილი, დ. „საქართველო მახლობელი აღმოსავლეთის საერთაშორისო ურთიერთობათა შუეზე XIII-XIV საუკუნეებში“. მაცნე. 1978, გვ. 100-111.

დუნდუა, გ., დუნდუა, თ. ქართული ნუმიზმატიკა. II ნაწილი. თბილისი. 2011.

ევდოშვილი, თ. „სომხური წყაროები თემურ-ლენგის საქართველოში ლაშქრობის შესახებ“. სადისერტაციო ნაშრომში. თბილისი. 2006.

ზაქარაია, პ. საქართველოს ძველი ქალაქები და ციხეები. (მეცნიერულ-პოპულარული ნარკვევი). თბილისი. 1973.

თაბუაშვილი, ა. ფეოდალური ხანის საქართველოს ეკონომიკური ისტორია. თბილისი. 2020.

თავაძე, ლ. „საქართველო-კილიკიის სომხეთის დიპლომატიური ურთიერთობა გიორგი V ბრწყინვალის ხანაში“. ქართული დიპლომატია. ტ. 13. თბილისი. 2007, გვ. 40-50.

თბილისის ისტორია. ტ. I. თბილისი. 1990.

თევზაძე, გ. სხვა ისტორია. თბილისი. 2018.

კაციტაძე, დ. საქართველო XIV-XV საუკუნეთა მიჯნაზე (სპარსული და სპარსულენოვანი წყაროების მიხედვით). თბილისი. 1975.

კიკნაძე, ვ. „საქართველოს საგარეო ურთიერთობის ისტორიიდან“. თბილისი. გვ. 156-160.

კიკნაძე, ვ. *საქართველო XIV საუკუნეში*. თბილისი. 1989.

კიკნაძე, რ. „XIV საუკუნის პირველი ნახევრის საქართველოს ისტორიიდან (ჰამდალაჰ ყაზვინის ერთი ცნობის განმარტება)“. საქართველოს ისტორიის წყაროთმცოდნეობის საკითხები. წიგნი II. თბილისი. 1992, გვ. 169-184.

კიკნაძე, რ. „საქართველოში მონღოლთა მფლობელობის ისტორიიდან“. ახლო აღმოსავლური კრებული. თბილისი. 1983, გვ. 89-100.

კიკნაძე, რ. „ქართველი და აზერბაიჯანელი ხალხების საბრძოლო თანამეგობრობის ისტორიიდან“. საქართველოს ისტორიის წყაროთმცოდნეობის საკითხები. წიგნი II. თბილისი. 1992, გვ. 129-136.

კიკნაძე, რ. „ქალაქები ილხანთა ირანში“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთის ისტორიიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 183-203.

კიკნაძე, რ. „მონღოლთა შემოსევები“. ნარკვევები მახლობელი აღმოსავლეთიდან (ფეოდალური ხანა). ვ. ნ. გაბაშვილის რედაქციით. თბილისი. 1957, გვ. 163-176.

ლომინაძე, ბ. „მონღოლთა ბატონობა საქართველოში და ბრძოლა მის წინააღმდეგ“. საქართველოს ისტორიის ნარკვევები. ტ. III. თბილისი. 1979.

მაისურაძე, გ. *ქართველი და სომეხი ხალხების ურთიერთობა XIII-XVIII საუკუნეებში*. თბილისი. 1982.

მაკალათია, ს. *დიმიტრი თავდადებული*. თბილისი. 1942.

„მალის ამოკვეთის სიგელი ალექსანდრე მეფისა, 1440 წ.“. ქართული სამართლის ძეგლები. ტექსტები გამოსცა, შენიშვნები და საძიებლები დაურთო პროფ. ი. დოლიძემ. ტ. II. თბილისი. 1965.

მამისთვალიშვილი, ე. „რუი გონსალეს დე კლავიხოს ცნობები საქართველოს შესახებ“. მნათობი. 1978, გვ. 118-126.

მამისთვალიშვილი, ე. „საქართველო ჰანს შილტბერგერის

„მოგზაურთა წიგნში“. მაცნე. 1980, გვ. 104-119.

მამისთვალიშვილი, ე. „საქართველო-რომის ურთიერთობა XIII საუკუნის მეორე ნახევარში“. თსუ შრომები. სპეციალური გამოცემა. შოთა მესხია – 100. თბილისი. 2016, გვ. 303-314.

მამისთვალიშვილი, ე. გორის ისტორია (მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა). თბილისი. 2018.

მამისთვალიშვილი, ე. იერუსალიმის წმინდა ჯვრის მონასტერი. მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა. თბილისი. 2014.

მამისთვალიშვილი, ე. იერუსალიმის წმინდა ჯვრის მონასტერი. მეორე გადამუშავებული და შევსებული გამოცემა. თბილისი. 2014.

მესხია, შ. საისტორიო ძიებანი. ტ. II. თბილისი. 1983.

მუსხელიშვილი, დ. „კავკასიური პოლიტიკა შუა საუკუნეების საქართველოში“. ქართული დიპლომატია. წელიწდეული. 5. რედაქტორი რ. მეტრეველი. თბილისი. 1998, გვ. 5-17.

ნადირაძე, ქ. ქალაქი ქართულ ისტორიულ სივრცეში. თბილისი. 2018.

ნალბანდიანი, ვ. ს. თბილისი ძველ სომხურ მწერლობაში. უძველესი დროიდან XVIII საუკუნის ბოლომდე. თბილისი. 1959.

ოთხმეზური, გ. „თემურ-ლენგის საქართველოში ლაშქრობების შესახებ (რელიგიური ასპექტი)“. საისტორიო კრებული. თბილისი. 2011, გვ. 54-67.

სამუშია, ჯ. „1249 წელს დავით VI ნარინის დასავლეთ საქართველოში გადასვლა – „აჯანყება“ თუ პოლიტიკური დემარში“. საისტორიო კრებული „მხედარი“. 2021, გვ. 153-177.

სამუშია, ჯ. არტანუჯის ციხე-ქალაქი (ისტორიული ნარკვევები). თბილისი. 2008.

სამუშია, ჯ. დავით ულუ. თბილისი. 2019.

სამუშია, ჯ. „თორთომის ციხე“. ტაო-კლარჯეთის ციხე-სიმაგრეები. ტ. III. თბილისი. 2020, გვ. 69-102.

სეჭინი, ა. *ქართულ-თურქული ურთიერთობები (XIV საუკუნის მეორე ნახევარი-XV საუკუნე)*. სადისერტაციო ნაშრომი. თბილისი. 2019.

სილაგაძე, ბ. „მასალები საქართველო-ეგვიპტის ურთიერთობის ისტორიისათვის (ქართველების ბრძოლა პალესტინის წმინდა ადგილების განთავისუფლებისათვის XIII-XIV საუკუნეებში). ქართული წყაროთმცოდნეობა. თბილისი. 1968, გვ. 87-104.

სილაგაძე, ბ. „მონღოლების ბატონობის ზოგიერთი საკითხის შესახებ საქართველოში“. მაცნე. 2. თბილისი. 1993, გვ. 5-24.

სილაგაძე, ბ. „მონღოლთა მეორედ გამოჩენა ამიერკავკასიაში და საქართველოს დაპყრობა-დანაწილება“. მაცნე. N 4. 1992, გვ. 56-85.

სიხარულიძე, ი. *ქართველი ხალხის ბრძოლა დამოუკიდებლობისთვის XIII-XIV საუკუნეებში*. თბილისი. 1967.

სიხარულიძე, ი. „მონღოლთა მფლობელობის წინააღმდეგ ქართველი ხალხის ბრძოლის ისტორიიდან“. მაცნე. N1. თბილისი. 1966, გვ. 136-155.

სიხარულიძე, ი. *ქართველი ხალხის ბრძოლა დამოუკიდებლობისთვის XIII-XIV საუკუნეებში*. თბილისი. 1967, გვ. 108-128.

ტაბატაძე, კ. „რაშიდ ად-დინის ცნობები საქართველოს შესახებ („მოქათაბათ-ე რაშიდი“)“. ქართული წყაროთმცოდნეობა. თბილისი. 1968, გვ. 77-86.

ტაბატაძე, კ. „საქართველოში თემურლენგის შემოსევათა ქრონოლოგიის გამო“. მაცნე. N 3. 1973, გვ. 63-81.

ტაბატაძე, კ. *ქართველი ხალხის ბრძოლა უცხოელ დამპყრობთა წინააღმდეგ XIV-XV საუკუნეების მიჯნაზე*. თბილისი. 1974.

ნურნუშია, მ. *ომის იდეოლოგიასა ქართველოსა და ახლო აღმოსავლეთში: ქრისტიანული საღვთო ომი და ისლამური ჯიჰადი*. თბილისი. 2019.

ჭეიშვილი, გ. *ქუეყანა ანისისა*. თბილისი. 2017, გვ. 70-71.

ხურცილავა, ბ. „სადუნ ელ-ქურჯის ვინაობის საკითხისათვის (იერუსალიმის ჯვარის მონასტრის ისტორიიდან)“. *Христианство на Ближнем Востоке*. 1(1). 2021, გვ. 1-26.

ჯავახიშვილი, ივ. *ქართველი ერის ისტორია. XIII-XIV სს*. მესამე წიგნი. თბილისი. 1941.

ჯაფარიძე, გ. „მუსლიმანთა „ტყვეობიდან“ იერუსალიმის ჯვარის მონასტრის დაბრუნების თარიღისათვის“. საერთაშორისო სიმპოზიუმი. ქრისტიანობა ჩვენს ცხოვრებაში: წარსული, აწმყო, მომავალი. მოხსენებათა მოკლე შინაარსები. 25-26 იანვარი. თბილისი. 2005, გვ. 165-167.

Aby-Luchod, J. L. *Before European Hegemony: The World System AD. 1250-1350*. Oxford. 1989.

Aigle, D. „Persia under Mongol domination. The effectiveness and failings of a dual administrative system“. *Bulletin d'Etudes Orientales*. IFPO. 2006. Vol. 57, pp. 65-78.

Akisik-Karakullukcu, A. „The Empire of Trebizond in the World-trade System: Economy and Culture“. *Trade in Byzantium*. Edited by P. Magdalino, N. Necipoglu, I. Jevtic. Koc University. 2016, pp. 323-336.

Alasania, G. „Tbilisi According to Foreign Sources“. *Caucasus Journal of Social Sciences*. 1(1). Tbilisi. 2008, pp. 200-243.

Allsen, T. A. „Mongolian Princes and Their Merchant Partners, 1200-1260“. *Asia Major*. 2. 1989, pp. 83-126.

Allsen, Th. T. *Mongol Imperialism. The policies of the Grand Qan Mongke in China, Russia, and the Islamic lands, 1251-1259*. University of California. 1987.

Amitai-Preiss, R. „Mamluk Perceptions of the Mongol-Frankish Rapprochement“. *Mediterranean Historical Review*. Vol. 7(1). 1992, pp. 50-65;

Amitai-Preiss, R. *Mongols and Mamluks. The Mamluk-Ilkhanid War, 1260-1281*. Cambridge. 2004.

Amitai, R. “*Between the Slave Trade and Diplomacy: Some Aspects of Early Mamluk Policy in the Eastern Mediterranean and the Black Sea*”. *Slavery and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean (c. 1000–1500 ce)*. Edited by R. Amitai and C. Cluse. Brepols Publishers. 2017, pp. 401-422.

Amitai, R. “*Diplomacy and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean: A Re-examination of the Mamluk-Byzantine-Genoese Triangle in the Late Thirteenth Century in Light of the Existing Early Correspondence*”. *Oriente Moderno*, LXXXVIII(2). 2008, pp. 349-368.

Amitai, R. “*Im Westen nichts Neues? Re-examining Hulegu’s Offensive into the Jazira and Northern Syria in Light of Recent Research*”. *Historicizing the “Beyond”. The Mongolian Invasion as a New Dimension of Violence?* Edited by F. Krämer, K. Schmidt and J. Singer. Heidelberg. 2011, pp. 83-96.

Amitai, R. “*Dangerous Liaisons: Armenian-Mongol-Mamluk Relations (1260-1292)*”. *La Méditerranée des Arméniens XIIe-XVe siècle*. 2014, pp. 191-206.

Balard. M. “*Genoa and the Golden Horde*”. *Золотоордынская цивилизация*. 10. 2017, с. 105-112.

Barker, H. *That Most Precious Merchandise. The Mediterranean Trade in Black Sea Slaves, 1260-1500*. University of Pennsylvania Press. 2019.

Beckwith, C. I. *Empires of the Silk Road. A History of Central Eurasia from the Bronze Age to the Present*. Princeton. 2009.

Blair, Sh. S. “*Tabriz: International Entrepôt under the Mongols*”. *Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th-15th Century Tabriz*. Edited by J. Pfeiffer. Brill. 2014, pp. 321-356.

Brack, J. “*Rashid al-Din. Buddhism in Iran and the Mongol Silk Roads*”. *Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals*. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 215-237.

Bratianu, G. I. "*Les Vénétiens dans la mer Noire au XIV^e siècle après la deuxième guerre des Détroit*". *Revue des études byzantines* Année. 1934, pp. 148-162.

Bozian, P. "*The Role of Ortoy Merchants in the Mongolian Court: From the Rise of the Mongol Empire to the Fall of Yuan Dynasty*". *Emory Endeavors in History*. 6. 2015, pp. 90-111.

Cahen, C. *Pre-Ottoman Turkey. A General Survey of the Material and Spiritual Culture and History c. 1071-1330*. New York. 1968.

Cahen, C. *The Formation of Turkey. The Seljukid Sultanate of Rum: Eleventh to Fourteenth Century*. Translated and edited by P. M. Holt. Edinburgh. 2001.

Christian, D. "*Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History*". *Journal of World History*. 11(1). University of Hawai'i Press. 2020, pp. 1-26.

Ciociltan, V. *The Mongols and the Black Sea Trade in the Thirteenth and Fourteenth Centuries*. Brill. 2012.

Curtin, P. D. *Cross-Cultural Trade in World History (Studies in Comparative World History)*. Cambridge. 1984.

Darwin, J. *After Tamerlane. The Rise and Fall of Global Empires, 1400-2000*. Bloomsbery Press. 2008.

Dashdondog, B. "*The Black Sea Slave Trade in the 13th-14th Century That Changes the political Balance in the Near East*". *Golden Horde Review*. 7(2). 2019, pp. 283-294.

Dashdondog, B. "*The Mongol Conquerors in Armenia*". *Caucasus during the Mongol Period = Der Kaukasus in der Mongolenzeit*. Wiesbaden: Reichert Verlag. 2012, pp. 53-82.

Di Cosmo, N. "*Black Sea Emporia and the Mongol Empire: A Reassessment of the Pax Mongolica*". *Journal of the Economic and Social History of the Orient*. Vol. 53 (1/2), pp. 83-108.

Di Cosmo, N. “*Mongols and Merchants on the Black Sea Frontier in the thirteenth and fourteenth centuries: convergencies and conflicts*”. *Mongols, Turks, and Others. Eurasian Nomads and the Sedentary World*. Brill. 2005, pp. 391-424.

Eastmond, A. *Tamta's World. The Life and Encounters of a Medieval Noblewoman from the Middle East to Mongolia*. Cambridge. 2017.

Favereau, M. “*The Golden Horde and The Mamluks*”. *Golden Horde Review*. 5(1). 2017, pp. 93-115.

Favereau, M. *The Horde. How the Mongols Changed the World*. Harvard. 2021.

Fleet, K. *European and Islamic trade in the early Ottoman state. The merchants of Genoa and Turkey*. Cambridge. 1999.

Foltz, R. *Religions of the Silk Road. Premodern Patterns of Globalization*. Palgrave Macmillan. 2009.

Frankopan, P. *The Silk Roads. A new History of the World*. New York. 2017.

Gill, M. “*Jamal al-Din al-Tibi. The Iraqi Trader who Traversed Asia*”. Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. *Generals, Merchants, Intellectuals*. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 175-193.

Grousset, R. *The Empire of the Steppes. A History of Central Asia*. Rutgers University. 1970.

Hope, M. *Power, Politics, and Tradition in the Mongol Empire and the Ilkhanate of Iran*. Oxford. 2016.

Jackson, P. *The Mongols and the Islamic World. From the Conquest to Conversion*. Yale. 2017.

Jackson, P. *The Mongols and the West (1221-1410)*. London/New York. 2014.

Jacoby, D. “*Marco Polo, His Close Relatives, and His Travel Account: Some New Insights*”. *Mediterranean Historical Review*. 21. 2006, pp. 193–218.

Jacoby, D. “*Acre-Alexandria: A Major Commercial Axis of the Thirteenth Century*”. D. Jacoby. *Medieval Trade in the Eastern Mediterranean and Beyond*. Routledge. 2018, pp. 151-167.

Jacoby, D. *Medieval Trade in the Eastern Mediterranean and Beyond*. Routledge. 2018, pp. 151-167.

Jacoby, D. “*Oriental Silks Go West: A declining trade in the later middle ages*”. *Islamic artefacts in the Mediterranean world. Trade, gift exchange and artistic transfer*. 2011, pp. 71-88.

Karpov, S. “*L’Empire de Trébizonde, 355-367*”. *Le monde byzantin. Byzance et ses voisins 1204-1453 / sous la direction de Angeliki Laiou (†) et Cécile Morrisson*. 2011. 3. Paris, pp. 355-367.

Karpov, S. P. “*Main Changes in the Black Sea Trade and Navigation, 12th-15th Centuries*”. *Proceedings of the 22nd International Byzantine Studies*. Edited by I. Iliev, A. Nikolov, E. Kostova, V. Angelov. 2011, pp. 417-429.

Karpov, S. “*The Black Sea Region, before and After the Fourth Crusade*”. *Urbs capta. The Fourth Crusade and its Consequences. La IVe Croisade et ses conséquences*. Paris. 2005, pp. 285-294.

Kennedy, P. *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. London. 1988.

Kolbas, J. *The Mongols in Iran. Chingiz Khan to Uljaytu 1220-1309*. Routledge. 2006.

Kovacs, S. “*Taydula. A Golden Horde Queen and Patron of Christian Merchants*”. *Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals*. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 194-212

Lane, G. E. *Early Mongol Rule in Thirteenth-Century Iran: A Persian Renaissance*. London-New York. 2003.

Lane, G. E. “*The Mongols in Iran*”. *Handbook of Iranian History*. Edited by T. Daryaee. Oxford. 2011, pp. 242-270.

Manz, B. F. *"The rule of the infidels: the Mongols and the Islamic world"*. The Eastern Islamic World. Eleventh to Eighteenth Centuries. Edited by D. O. Morgan, A. Reid. Cambridge. 2011, pp. 128-168.

Marozzi, J. *Tamerlane. Sword of Islam, Conqueror of the World*. Harper Press. 2005.

May, T. *"Commercial Queens: Mongolian Khatuns and the Silk Road"*. JRAS. Series 3. 2015, pp. 1-18.

May, T. *"The Conquest and Rule of Transcaucasia. The Era of Chormaqan"*. Caucasus During the Mongol Period. Edited by J. Tubach, S. G. Vashalomidze, M. Zimmer. Dr. Ludwig Reichert Verlag. 2012, pp. 129-152.

May, T. *The Mongol Empire*. Edinburgh. 2018.

Mazor, A. *"Sayf al-Din Qipchaq al-Mansuri. Defection and Ethnicity between Mongols and Mamluks"*. Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 102-119.

Milward, J. A. *The Silk Road. A Very Short Introduction*. Oxford. 2013

Morgan, D. O. *"The Mongols in Iran, 1219-1256"*. The Coming of the Mongols. The Idea of Iran. Volume II. Edited by D. O. Morgan. London. 2018, pp. 45-54.

Morgan, D. *The Mongols*. Blackwell Publishing. 2007.

Mukai, M., Fiaschetti, F. *"Yang Tingbi: Mongol Expansion along the Maritime Silk Roads"*. Along the Silk Roads in Mongol Eurasia. Generals, Merchants, Intellectuals. Edited by M. Biran, J. Brack, F. Fiaschetti. Oakland. 2020, pp. 83-102.

Papacostea, Ș. *"Les Génois et la Horde d'Or : le tournant de 1313"*. Chemins d'outre-mer. Études d'histoire sur la Méditerranée médiévale offertes à Michel Balard. Paris. 2004, pp. 651-659.

Peacock, A. *"Sinop: A frontier City in Seljuq and Mongol Anatolia"*. Ancient
196

Civilizations from Scythia to Siberia. 16. 2010.

Petrushevsky, I. P. “*The Socio-Economic Condition of Iran under the Ilkhans*”. The Cambridge History of Iran. Volume 5. The Saljuq and Mongol Periods. Edited by J. A. Boyle. Cambridge. 1968, pp. 483-537.

Prawdin, M. *The Mongol Empire. Its Rise and Legacy*. London. 2006, pp. 366-368.

Prazniak, R. “*Tabriz on the Silk Roads: Thirteenth-Century Eurasian Cultural Connections*”. Asia Review of World Histories. 1(2). 2013, pp. 169-188.

Schamiloglu, U. “*The Competition Between the Northern and the Southern Silk Roads In the Time Of Tamerlane*”. Тюркологические Исследования. Том 1(1). 2018, pp. 48-53.

Smith Jr., J. M. “*The Mongols and the Silk Road*”. The Silk Road Foundation Newsletter. Vol. 1(1). Berkley. 2003, pp. 9-15.

Subtelny, M. E. “*Tamerlane and his descendants: from paladins to patrons*”. The Eastern Islamic World. Eleventh to Eighteenth Centuries. Edited by D. O. Morgan, A. Reid. Cambridge. 2011, pp. 169-200.

Weatherford, J. “*The Silk Route from Land to Sea*”. Humanities. 7(2). 2018, pp. 1-9.

Weatherford, M. *Genghis Khan and the Making of the Modern World*. New York. 2004.

P. Wing. ““*Rich in Goods and Abounding in Wealth.*” *The Ilkhanid and Post-Ilkhanid Ruling Elite and the Politics of Commercial Life at Tabriz, 1250-1400*”. Politics, Patronage and the Transmission of Knowledge in 13th-15th Century Tabriz. Brill. 2014, pp. 301-320.

Yasuhiro, Y. “*Chinese and Muslim Diasporas and the Indian Ocean Trade Network under Mongol Hegemony*”. Edited by A. Schottenhammer. The East Asian Mediterranean: Maritime Crossroads of Culture, Commerce and Human Migration. 2008. Wiesbaden, pp. 79-82.

Tzavara, A. *Morts en Terre E'Trangere. Les Vénitiens en orient (second moitié du XIVe – premiere moitié du XVe siècle)*. Thesaurismata. 30. 2000, pp. 189-239.

Б. А. Ахмедов, Р. Г. Мукминова, Г. А. Пугаченкова. *Амир Темура. Жизнь и общественно-политическая деятельность*. Ташкент. 1999.

Воротынцев, Л. В. «*«Татарский» торговый путь («via tatarica») в системе международной торговли XIII–XV вв.*». Золотоордынское обозрение. 7(1). 2019, с. 77-89.

Греков, Б. Д., Якубовский, А. Ю. *Золотая Орда и ее падение*. Москва. 1950.

Гюрай, К. «Отношения эмира Тимура с Европой до и после битвы при Анкаре». Золотоордынское обозрение. 3. 2015, с. 34-42.

Историко-культурное наследие великого шелкового пути и продвижение туристских дестинаций на северном кавказе. Материалы международной научно-практической конференции Ставрополь. 2017.

Карпов, С. «*Modus Vivendi жителей венецианской фактории в Тане (Азове) в XIV-XV вв.*». Российская история. 3. 2016, с. 27-32.

Карпов, С. П. *История Трапезунтской империи*. Санкт-Петербург. 2017.

Костюков, В. П. «*Несколько замечаний к походу Тимура 1391 г.*». Золотоордынская цивилизация. 3. 2010, с. 172-182.

Крамаровский, М. Г. «*Рах Mongolica и проблемы глобализации культуры Евразии*». Золотоордынская цивилизация. 10. 2017, с. 19-24.

Латов, Ю. В. «*Великий шелковый путь – пролог мировой экономики и глобализации (к 2130-летию его «открытия»)*». Историко-экономические исследования. т. 11(1). 2010, с. 123-140.

Лэмб, Г. *Тамерлан. Потрясатель вселенной*. Пер. с англ. Д. Вознякевич. Москва. 2008.

Манандян, Я. А. *О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (V в. до н. эры – XV в. н. эры)*. Ереван. 1954.

Миргалеев, И. М. *Политическая история Золотой Орды периода Токтамыш-хана*. Казань. 2003.

Мурадалиева, Э. *Города Кавказа на шелковом пути*. Баку. 2011.

Нарожный, Е. И. «Основные торгово-стратегические коммуникации в северокавказских пределах Золотой Орды». *Золотоордынская цивилизация*. 2017. № 10, с. 219-223.

Овчинникова, Б. Б. *Великий шелковый путь – транзитная магистраль Восток – Запад – Восток*. Екатеринбург. 2008, с. 101-109.

Петрушевский, И. П. *Земледелие и аграрные отношения в Иране XIII-XIV веков*. Москва-Ленинград, 1960.

Радкевич, В. А. *Великий шелковый путь*. Москва. 1990.

Сафаргалиев, М. Г. *Распад Золотой Орды*. Саранск. 1960.

Фаверо-Думенжу, М. «Первое письмо хана Берке султану Бейбарсу по мамлюкским источникам (661/1263 г.)». *Золотоордынская цивилизация*. 4. 2011, с. 101-114.

EMIL AVDALIANI

Georgia and Silk Roads (XIII-XIV cc.)

(In Georgian)

Meridian Publishers

Tbilisi

2022

გამომცემლობა „მერიდიანი“
თბილისი, ალ. ჟაფხუგის გამზ., №47
ტელ.: 239-15-22