

თეოდორ დუნდუა

პროფესორი, თსუ

„ტრანსკავკასიური“ გზის შესახებ

„ტრანსკავკასიური“ გზის ფუნქციონირების რეკონსტრუქცია, მისი ეკონომიკური დატვირთვის ხარისხის ცვალებადობის დადგენა, მაგისტრალთან დაკავშირებული პოლიტიკური პერიპეტეიების ანალიზი რთული პრობლემაა წერილობითი წყაროების მწირი და, ერთი შეხედვით, ორაზროვანი ჩვენებების გამო. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით არსებული ორი, რადიკალურად საპირისპირო პოზიცია ამის პირდაპირი შედეგია. სპეციალისტთა ნაწილი საერთოდ უარყოფდა ასეთი მარშრუტის არსებობის შესაძლებლობას. მათი მტკიცების მცდარი სუბსტრატი კარგად არის ილუსტრირებული რიგ გამოკვლევებში.¹ ტრანზიტის არსებობის დამადასტურებელი არგუმენტაცია კი ასეთი სახით გვესახება:

I. სტრაბონი შესაბამის ადგილს (Strabo. XI. 7. 3)² praes-ში გადმოგვცემს („...არისტობულე ოქსს მიიჩნევს უდიდეს მდინარედ, მის მიერ ნახულთა შორის, რომლებიც კი აზიაში მიედინება, ინდოეთის მდინარეების გამოკლებით. პატროკლეს თანახმად, არისტობულეც და ერატოსთენეც ამბობენ, რომ ამ მდინარით ბევრი ინდური საქონელი შემოაქვთ ჰირკანიის ზღვაში, ხოლო

¹ G. K. Gozališvili. O drevnem trgovom puti v Zakavkaz'e. istoriis institutis šromebi. II. T'bilisi. 1956, pp. 152-160 (Г. К. Гозалишвили. О древнем торговом пути в Закавказье. исторический институт шромები. II. თბ. 1956, გვ. 152-160); Z. I. Āmpol'skij. K izučeniū drevnego puti iz Kaspijskogo morā po reke Kure čerez Gruzii. istoriis institutis šromebi. II. T'bilisi. 1956, pp. 161-180 (З. И. Ямпольский. К изучению древнего пути из Каспийского моря по реке Куре через Грузию. исторический институт шромები. II. თბ. 1956, გვ. 161-180); O. Lort'kip'anije. antikur khanaši indoet'īdan šavi zgvysken mimavali satranzito-savačro gzis šesakheb. sak'art'velos metsnierebat'a akademiis moambe (smam). t. XIX. №3. 1957. T'bilisi, pp. 377-383 (ო. ლორთქიფანიძე. ანტიკურ ხანაში ინდოეთიდან შავი ზღვისკენ მიმავალი სატრანზიტო-სავაჭრო გზის შესახებ. საქართველოს მეცნიერებათა აკადემიის მოამბე (სმამ). ტ. XIX. №3. თბ. 1957. გვ. 377-383).

² Antikuri Kavkasia. Entsiklopedia. t. I. T'bilisi. 2010, p. 235 (ანტიკური კავკასია. ენციკლოპედია. ტ. I. თბ. 2010, გვ. 235).

აქედან ალბანიაში გადააქვთ და შემდეგ კიროსითა და მის მომდევნო ადგილებით ექსპინის ზღვაში ჩააქვთ“.), რაც საკუთრივ აღნიშნული კუთხით დასახელებული ავტორის წყაროს – პატროკლეს (via არისტოტელე და ერატოსთენე) საინტერესო ნაწილების იმავე დროში ყოფნის ვარაუდის საფუძველს ქმნის. თუმცა საჭიროდ ვთვლით ამ მომენტის განმარტებას. უკანასკნელად მოხსენიებული მწერლის praes. გაგებულია როგორც ინდიკატორი შესაბამისი ექსპედიციის დასაწყისისათვის გზის უკვე ფუნქციონერებისა (პატროკლეს, სელევკიდთა სტრატეგოსის, კასპიის ზღვის შესწავლა ჰქონდა დავალებული), ე.ი. აღნიშნული ღონისძიების მიზნად უკვე აპრობირებული და ექსპლოატაციაში მყოფი მარშრუტის შესწავლა ისახება?! დავუშვათ აღნიშნული მხარეებში თავდაპირველად არასელევკიდური პრიმატის შესაძლებლობა, ჩვენ ზემოთ ყოველივეს ასეც ვვარაუდობთ – ჰირკანიის ზღვის აღმოსავლეთით მდებარე მიწები სირიის იმპერიის ნაწილია, რომლის მეტროპოლისიც, პირობითად, აქტიურად არის ჩაბმული ვაჭრობაში. თუკი მარშრუტის „კავკასიური“ მონაკვეთი და ჰირკანიის ზღვაც ლისიმაქეს მიერ უკვე ათვისებული იყო, მისი ჰეგემონიის აქ დამხობას სრულებითაც არ უნდა მოჰყოლოდა სხვა შემეცნებითი ექსპედიცია კასპიის მიდამოებში. ბერძნული წარმოების კაპიტალისტური წესი მსგავსი ცნობიერების სხვადასხვა, ჯერ კიდევ სრული ჩამოყალიბების სტადიიდან დაშორებული, ეკონომიკურ-გეოგრაფიული რეგიონის ერთმანეთთან ინტენსიურ მიმართებებს გულისხმობდა. სახმარი ღირებულების კონკრეტულ დასავლურ ბაზარზე გარკვეულწილად წინასწარგანსაზღვრულობის, და აგრეთვე, საქონლის წყაროსკენ სოციალურ სწრაფვაზე ვეტოს პირობებში, „კავკასიურ“ მაგისტრალზე ლისიმაქეს მიერ ორგანიზებული ვაჭრობის ვარაუდი არ უნდა იყოს გამართლებული. ე.ი. სელევკის სრულ უპირატესობამდე ამ მხარეებში ან „ტრანსკავკასიური“ კომერცია საერთოდ არ იყო ორგანიზებული, ან მთლიანად პონტომდე სირიელი ბერძნების ხელში იყო მოქცეული. ამის დაშვებაც ძნელია. პატროკლეს შესწავლის ობიექტი – ჰირკანია – და დაშვება, რომ მან აქ მიიღო სრული ინფორმაცია მთელ შესაძლებელ გზაზე, ზოგიერთი სპეციალისტის მიერ გაიაზრება, როგორც კიდევ ერთი არგუმენტი სელევკის სტრატეგოსის მიერ დავალების მიღების მომენტისთვის მაგისტრალის მოქმედების სასარგებლოდ. ჯერ ერთი, თუკი გზა ფუნქციონირებდა, პატროკლეს, ისევე როგორც მთელ ბერძნულ ეკონომიკურ სამყაროს, სრული ინფორმაცია უნდა ჰქონოდა ამის შესახებ, არავითარი მოგზაურობა საჭირო არ გახდებოდა; მეორეც, მეტად სიმპტომატიურია, რომ

სწორედ ჰირკანის ზღვა გახდა მისი დაზვერვის ობიექტი. მთელი საინტერესო მარშრუტის ეტაპებიდან ის ერთადერთი იყო, რომელიც ბერძნულ უშუალო ემპირიზმს არ ექვემდებარებოდა. აქ კი არ მიიღო ინფორმაცია გზის დანარჩენ მონაკვეთებზე, არამედ ისინი უკვე ცნობილი იყო, ისევე როგორც კარგად იყო გაცნობიერებული კასპიის ზღვის დამაკავშირებელი ეკონომიკური ფუნქციები. სტრაბონთან პატროკლეს ინფორმაციის praes-ში მოტანა, ჩვენი აზრით, ნიშნავს შემდეგს: 1. პატროკლეს თხზულების „პუბლიკაციის“ დროისათვის გზა მოქმედებს, ავტორიც შესაბამის დროს იცავს; 2. ან კი ის ზოგადად შესაძლებლობაზე საუბრობს. იგივე მოდელი არისტობულე-ერატოსთენესაც უდგება, ხოლო სტრაბონის პოზიცია განპირობებული უნდა იყოს ერთადერთი მიზეზით – მის დროს მაგისტრალი „ტრანსკავკასიურ“ ფუნქციას ასრულებს, საკითხი აქტუალურია 19/20 წლებში მაინც. რეალურია კი პრობლემის ასეთი გადაწყვეტა?! თუნდაც სტრაბონისეული კოლხეთის აღწერილობა არ არის თანადროული, სხვა ქრონოლოგიური ეტაპის ასახვა – ის ძირითადად თეოფანედან მომდინარეობს. რა გარანტია არსებობს, რომ გზა „გეოგრაფიის“ გასრულების მომენტი სოფლის მოქმედებს?! რომაული და ბერძნული სამყარო ერთ ეკონომიკურ კომპლექსად არასდროს ქცეულა, ხოლო იტალიის ეკონომიკური კავშირები ჩვენთვის საინტერესო მხარეებთან უფრო რეექსპორტის შთაბეჭდილებას ტოვებს. სტრაბონმა „გეოგრაფია“, ალბათ, რომში გაასრულა.³ იტალიკთა დაინტერესება ტრანზიტული ვაჭრობით და არა კოლხური ნედლეულით განაპირობებდა მეტად მწირ ინფორმაციას ქვეყნის ეკონომიკაზე ზოგადად, რომლის შევსებაც ადრეულ ავტორთა დიამეტრულად არასაწინააღმდეგო სურათით ხდებოდა. სხვა სიტყვებით, 19/20 წლებში „ტრანსკავკასიური“ მოქმედებს, და კოლხური ქალაქების ფიასკოს ჯერ არ ჰქონია ადგილი.

რაც შეეხება პლინიუსის (Plin. Nat. Hist. VI. 52)⁴ („ვარონი დასძენს აგრეთვე, რომ პომპეუსის ლაშქრობით გარკვეული იქნა, რომ შვიდი დღის განმავლობაში შესაძლებელია მიაღწიო ინდოეთიდან ბაქტრებამდე, მდინარე ბაქტრამდე, რომელიც ერთვის ოქსოსს, ამ მდინარიდან კი შესაძლებელია ინდური საქონელი კასპიის ზღვის მეშვეობით მდინარე კირუსში შეიტანო, ამ-

³ T. Qaukhchišvili. Strabonis geographia. T'bilisi. 1957, p. 3 (თ. ყაუხჩიშვილი. სტრაბონის გეოგრაფია. თბ. 1957, გვ. 3).

⁴ V. V. Latyšev. Izvestiia drevnih pisatelej o Skifii i Kavkaze. VDI. 1949. №2, p. 875 (B. B. Латышев. Известия древних писателей о Скифии и Кавказе. ВДИ. 1949. №2, гв. 875); Antikuri Kavkasia. Entsiklopedia. t. I, p. 506 (ანტიკური კავკასია. ენციკლოპედია. ტ. I, გვ. 506).

ასთანავე არაუმეტეს ხუთი დღისა სახმელეთო გზით მიიტანო პონტოში ფასისამდე“.) ინტერპრეტაციას – 1. პომპეუსს ტრანზიტის მოქმედების შემთხვევაშიც უნდა შეესწავლა მარშრუტი და ის რომაული ემპირიზმისთვის დაექვემდებარებინა. გზის მოქმედების შესაძლებლობას ჩვენ ვერ დავუშვებთ სხვა მონაცემებზე დაყრდნობით, რაც კარგად არის კომენტირებული სპეციალურ ლიტერატურაში; 2. აქედან მეტად ძნელია ვივარაუდოთ, თუ რა გრამატიკული კონიუნქტურა იყო დაცული ვარონის თხზულებაში, შესაბამისი ობიექტური რეალობისა; 3. ერთი ფაქტია – ფლავიუსების ხანაში „ტრანსკავკასიური“ ტრანზიტი მოშლილია.

II. მეტად საინტერესო ინფორმაცია ბაქტრიელი ვაჭრების ფაზისში ყოფნის შესახებ ამ ტიპის არგუმენტთაგანია. „ტრანსკავკასიური“ კომერციის არსებობის გარეშე მათი კოლხეთში მოხვედრა შეუძლებელი იქნებოდა.⁵

III. ბაქტრიული მონეტები⁶ და ევტიდემეს სოღგური მინაბადი⁷ აღმოსავლეთ საქართველოდან განსახილველი კუთხით მეტად საინტერესო მომენტია, თუმცა შესაძლოა ეს ჯგუფი პართია-ალბანეთის გზით შემოდის. სომხეთის სამონეტო ბაზრისთვის აღნიშნული სამონეტო კატეგორია უცხოა, მაშინ როდესაც თანამედროვე აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე ბაქტრიული ნუმიზმატიკის ნიმუში მიკვლეულია.⁸ ლოგიკურია, როგორც იბერული, ასევე ალბანური აღმოჩენა ევტიდემეს ემისიად მივიჩნიოთ.⁹ ასევე საჭიროა აღინიშნოს, რომ

⁵ М. Р. Inadze. Причерноморские города древней Колхиды. Т'bilisi. 1968, pp. 70-76 (М. П. Инадзе. Причерноморские города древней Колхиды. Тб. 1968, гл. 70-76); Т. Qaukhchishvili. Sakartvelos istoriis dzveli berdznuI ts'qaroebi. T'bilisi. 1976, pp. 103-105 (თ. გაუხჩიშვილი. საქართველოს ისტორიის ძველი ბერძნული წყაროები. თბ. 1976, გვ. 103-105).

⁶ Е. А. Pahomov. Monetnye klady Azerbajdzana i drugih respublik, kraev i oblastej Kavkaza. Vyp. II. Baku, №319 (Е. А. Пахомов. Монетные клады Азербайджана и других республик, краёв и областей Кавказа. вып. II. Баку, №319); А. N. Zograf. Rasprostranenie nahodok antičnyh monet na Kavkaze, TONGE. t. I. Leningrad. 1945, p. 64, №79 (А. Н. Зограф. Распространение находок античных монет на Кавказе, ТОНГЭ. т. I. Ленинград. 1945, гл. 64, №79).

⁷ L. N. Kazamanova. Podražaniâ tetradrahmam Evtidema v sobranii GIM. VDI. 1961. №3. Moskva, p. 120 (Л. Н. Казаманова. Подражания тетрадрахмам Евтидема в собрании ГИМ. ВДИ. 1961. №3. Москва, гл. 120).

⁸ I. A. Babaev. Denežnoe obrašenie Kavkazskoj Albanii v èllinističeskuû èpohu. II Vsesoûznyj simpozium po problemam èllinističeskoj kul'tury na Vostoke. Tezisy dokladov. Erevan. 1984, p. 8 (И. А. Бабаев. Денежное обращение Кавказской Албании в эллинистическую эпоху. II Всесоюзный симпозиум по проблемам эллинистической культуры на Востоке. Тезисы докладов. Ереван. 1984, гл. 8).

⁹ V. I. Masson. Denežnoe hozâjstvo drevnej Srednej Azii po numizmatičeskim dannym. VDI. 1955. №2, p. 39 (В. И. Массон. Денежное хозяйство древней Средней Азии по нумизматическим данным. ВДИ. 1955. №2, гл. 39); L. N. Kazamanova. Vvedenie v antičnuû numizmatiku. Moskva. 1969, p. 95 (Л. Н. Казаманова. Введение в античную нумизматику. Москва. 1969, гл. 95).

დაბალი სინჯის სოგდური მინაბადების¹⁰ მონაწილეობა პართულ-იბერულ ვაჭრობაში, პართული დრაქმების პარალელურად, ალბათ, გამორიცხულია.

IV. კოლხური თეთრის ხვედრითი წონა უცხოურ ბაზრებზე და თვით ბაზრების რაოდენობა შეზღუდულია. ასეთ პირობებში მისი აღმოჩენის ფაქტი ფერგანის ველზე¹¹ მეტად სიმპტომატურია. ამავე დროს კოლხური ფულის ლოკალიზაცია უნიკალური განძის სახით თითქოსდა გამორიცხავს ამ კატეგორიის ნუმიზმატიკური ძეგლების მეტად თუ ნაკლებად ინტენსიურ მიმოქცევას შესაბამის რეგიონში. ე.ი. „ტრანსკავკასიური“ სატრანზიტო გზის მოქმედების ზოგადი ქრონოლოგიური შტრიხები ასეთი სახით გვესახება: I ეტაპი – ძვ. წ. III საუკუნე-II საუკუნის I ნახევარი (?), ერთი ცხადია, ძვ. წ. 65 წელს ის არ ფუნქციონირებს; II ეტაპი – რეანიმაცია – ტიბერიუსის პრინციპატის დასაწყისი. ამის იქით ნებისმიერი მოსაზრება ჩვენთვის საინტერესო საკითხთან დაკავშირებით აპრიორულია. რამ განაპირობა ასეთი განრიგი?

ვიდრე ამ კითხვას პასუხს გავცემდეთ, აღვნიშნავთ, რომ გზის გამოყენების სიხშირის (სატრანზიტო ტრანსპორტის ინტენსივობის) დადგენის ლოგიკური მეთოდი კოლხეთის და იბერიის სამონეტო ბაზრების ერთმანეთთან შედარების სახით წარმოგვიდგება. დასავლეთ საქართველოს ბაზრის არაავტონომიური ტიპოლოგიური დიფერენტის ხვედრითი წონის ზრდა საპირისპირო რეგიონში, რაც არ არის ადეკვატური და უსწრებს „მატერიალური“ კულტურის სფეროში მომხდარ შესაბამის ცვლილებებს, ერთი და იმავე ჯგუფის ნუმიზმატიკური ძეგლების დალექვის წმინდა „სატრანზიტო“ გზებზე მიუთითებს. ამ კუთხით კვლევას თვით გზის მოქმედების გრაფიკის დაზუსტებაც შეუძლია, ერთი პირობით: ეს კატეგორია ინტერლოკალური არ უნდა იყოს. მაგრამ ტრანზიტის მომწყობი სახელმწიფოს ეკონომიკური შესაძლებლობა თავისთავად გულისხმობს მისი ვალუტის მაღალ სახმარ ღირებულებას, ფულის საქონლად ქცევას, ფართო მიმოქცევას სხვადასხვა ეკონომიკურ-გეოგრაფიულ რეგიონში. ფაქტობრივად, ამ ნიუანსს აღნიშნული მეთოდი არაარაობამდე დაყავს. პრაქტიკული რეალიზაცია ქვემოთ იქნება ილუსტრირებული

¹⁰ L. N. Kazamanova. Podražaniâ tetradrahmam Evtidema v sobranii GIM., pp. 120-127 (Л. Н. Казама́нова. Подражания тетрадрахмам Евтиде́ма в собрании ГИМ., гг. 120-127). ფასანაურის ეგზემპლარი (№26) II ჯგუფის ბოლო ქვეჯგუფში შედის. მისი შეფარდებითი თარიღი ძვ. წ. II საუკუნის მიწურულზე მოდის, ქვემოთ ვნახავთ, რომ ეს მოლად ასე არ უნდა იყოს; L. N. Kazamanova. Vvedenie v antičnuû numizmatiku, p. 95 (Л. Н. Казама́нова. Введение в античную нумизматику, гг. 95).

¹¹ G. F. Dundua. Numizmatika antičnoj Gruzii. T'bilisi. 1987, p. 167, n. 9 (Г. Ф. Дундуа. Нумизматика античной Грузии. Тб. 1987, гг. 167, 9).

ლი, თუმცა გარკვეული ხელსაყრელი წყაროთმცოდნეობითი კონიუნქტურის, შედარებითი შეზღუდული არეალის შესაბამისი ვალუტის პირობებში, ვთქვათ, ლისიმაქეს სტრატეგები, კიდევ დასაშვებია მისი გამოყენება.

დასავლური სოციალურ-ეკონომიკური ორგანიზმების სწრაფი ეკონომიკური ევოლუცია, რომლის დაჩიხვის საფრთხეც ალექსანდრეს კამპანიამ და ფართო ბერძნულმა კოლონიზაციამ მოსპო, აღნიშნული ბაზრების მსყიდველობითუნარიანობის ზრდა ინდოეთთან პასიური ბალანსის საგარეო-სავაჭრო ურთიერთობების სწრაფი განვითარების საფუძველს ქმნიდა. „ტრანსკავკასიური“ ტრანზიტის გენეზისი, ჩვენს ხელთ არსებული მასალების მიხედვით, ძვ. წ. III საუკუნეზე მოდის. ამ გზის განსაკუთრებული თვისება მის სიიაფეში მდგომარეობდა, ხოლო აღნიშნულ მაგისტრალზე განსაკუთრებული უფლების მქონე სოციალური ორგანიზმი 1) ინდოეთთან დასავლეთის ვაჭრობაზე თითქმის მონოპოლიური რეგალიის ფლობის, 2) საკუთრივ ინდოეთის სახელმწიფოების სპეციფიური სოციალურ-ეკონომიკური ტიპის გამო მათ მიერ ფასების განსაზღვრაში არადომინირებული პოზიციის პირობებში – მეტად რენტაბელური კომერციის წინაშე იდგა. იდეალური პირობები ასეთი ტრანზიტის ფუნქციონირებისთვის არის მთელი აღნიშნული მარშრუტის გაყოლებაზე მონოკონტროლის არსებობა. „სასანური“ ტიპის კლასიკური დაბრკოლების არსიკი სამდინარო მაგისტრალის ექსპლოატაციის რეგალიის დეცენტრალიზაციაში, ირანელთა კასპიის ზღვაზე ჰეგემონიასა და ხმელთაშუა ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროს ინდოეთთან დამაკავშირებელი საქარავნო გზების ირანის ტერიტორიაზე ლოკალიზაციაში მდგომარეობს.¹² ე.ი. სხვა სიტყვებით, ტრანზიტი ხორციელდება მარშრუტის ა) ერთი კონკრეტული სახელმწიფოს; ბ) ორი სახელმწიფოს მიერ ფლობის პირობებში (ამაზე ქვემოთ). ის წყდება, როცა მესამე ძალას აქვს გზა ინდოეთისკენ და, ამავე დროს, სტრატეგიული საშუალება არ დაუშვას I მარშრუტის მოქმედება.

რა მიმართებაში იყო „ტრანსკავკასიური“ მაგისტრალი ტიპოლოგიურად იდენტურ სხვა გზებთან? იაფი და სწრაფი სამდინარო მაგისტრალის მოშლა ტრანსირანული საქარავნო გზების (Strabo. XV. 2. 8)¹³ და ირანული სავაჭრო

¹² N. V. Pigulevskaa. Vizantiâ na putâh v Indiû (Iz istorii trgovli Vizantii s Vostokom v IV-IV vv.). Moskva-Leningrad. 1951 (Н. В. Пигулевская. Византия на путях в Индию (Из истории торговли Византии с Востоком в IV-IV вв.). Москва-Ленинград. 1951).

¹³ The Cambridge Ancient History. v. XI. Cambridge. 1954, pp. 122-123; see also N. V. Pigulevskaa. Vizantiâ na putâh v Indiû (აგრეთვე მაგ., Н. В. Пигулевская. Византия на путях в Индию).

კაპიტალის მნიშვნელობას წამოწვედა წინ. ამგვარად, სამდინარო მაგისტრალი და სახმელეთო ტრანზიტი გამორიცხავდა ერთმანეთს. ეს უკანასკნელი დაფუძნდა მხოლოდ პირველის მოშლის შედეგად. თუმცა ამ განცხადების აბსოლუტიზაცია არ შეიძლება, ამაზე ქვემოთ. რაც შეეხება საზღვაო გზებს ეგვიპტიდან და სპარსეთის ყურიდან,¹⁴ მათი ექსპლოატაცია ექსტენსიურ ხასიათს ატარებდა რიგი მიზეზების გამო. ნავიგაციის ევოლუცია და „ტრანსკავკასიური“ გზის არასტაბილური რეჟიმი შემდეგი სტიმული იყო ეგვიპტე-ინდოეთს შორის პირდაპირი კონტაქტების განვითარებისთვის.

უფრო კონკრეტულად, გზა სელევკიდური ფენომენი და სირიელ ელინთა ეკონომიკური კეთილდღეობის ერთ-ერთი წყარო იყო. მისი გენეზისის თარიღად ზოგადად ძვ. წ. III საუკუნე უნდა ჩაითვალოს. აღმოსავლეთ შავიზღვისპირეთი ინდური საქონლის „ტრანსკავკასიურ“-ტრანზიტული კონდიციის უკანასკნელი პუნქტი იყო. აქედან ის სხვადასხვა ეკონომიკურ-გეოგრაფიულ რეგიონზე ნაწილდებოდა. ამგვარად, აღნიშნულ პერიოდში კოლხეთის ფულადი ბაზრის უცხოური მონეტით მომარაგების წმინდა სავაჭრო-ეკონომიკურ არხებს სატრანზიტოც ემატებოდა. კოლხეთის და იბერიის სამონეტო ბაზრებს შორის მსგავსება, ერთის მხრივ, მეტად სიმპტომატურია, მაგრამ მაინცდამაინც გზის ინტენსივობის ხარისხის განსაზღვრის ასპექტით უკანასკნელის სპეციფიური შემადგენლობის და, საერთოდ, ქართლში სინქრონულ აღმოჩენათა სიმცირის პირობებში არაფრის მოქმედია (კოლხური თეთრი და ალექსანდრეს სახელით მოჭრილი სტატერები). ასეთი ვაჭრობისთვის ხელისშემშლელი პირობების არარსებობა a priori მის ინტენსიურ ხასიათს გვაგარუდებინებს, თუკი ამასთან ერთად გავითვალისწინებთ პტოლემეაიოების გამოკვეთილ თალასოკრატიას ხმელთაშუა ზღვის აღმოსავლეთ რაიონებში.¹⁵

ბაქტრიულმა სეპარატიზმმა გზის აღმოსავლეთი მონაკვეთი აქაური ბერძნების ხელში მოაქცია და სელევკიდებიც, ელობებოდნენ რა იბერიაში და, ალბათ, ალბანეთშიც ბაქტრიელების სწრაფვას ბაზრებისკენ, ერთის მხრივ,

¹⁴ The Cambridge Ancient History. v. VI. Cambridge. 1964, p. 402; The Cambridge Ancient History. v. VII. Cambridge. 1964, p. 134; The Cambridge Ancient History. v. IX. Cambridge. 1962, p. 385, 599; The Cambridge Ancient History. v. X. Cambridge. 1963, pp. 252-253, 307, 313, 416-417; The Cambridge Ancient History. v. XI. Cambridge. 1954, p. 121, 236; M. Cary. A History of the Greek World. 323 to 146 B.C. London. I edit. 1932, first published as university paperback 1972, reprinted 1977, pp. 280, 288-289, 306; M. Rostovtzeff. History of the Ancient World. v. II. Rome. Oxford. 1927, pp. 301-302; M. P. Charlesworth. The Roman Empire. London. 1954 – about all the routes see (ყველა კატეგორიის გზაზე იხ.) pp. 129-130.

¹⁵ The Cambridge Ancient History. v. VII, p. 175.

და მეორეს მხრივ, კარგავენ რა ტრანსირანული ტრანზიტის პერსპექტივას პართელების გამო, მონოპოლისტური რეგალიის თანაბარი პროცენტით კმაყოფილდებიან. კონკრეტულ შემთხვევაში სირიის პოლიტიკური და ეკონომიკური პრიმატის „სავაჭრო“ რეალიზაციის ფორმა ასეთი სახით გვესახება: გზის ხარჯები და ტრანზიტული ვაჭრობის ორგანიზაცია მთლიანად აღმოსავლეთის კომპეტენციაში დატოვა, რითაც „პარაზიტული“ კომერციის რენტაბელობას ზრდიდა. ამით აიხსნება ბაქტრიული სოციალური ელემენტის აქტიურობა ისტორიული საქართველოს ტერიტორიაზე. ბაქტრო-სირიულ კოლექტიურ მონოპოლისტურ რეგალიას მათი სახელმწიფოების გარკვეულწილად პოლიტიკური ალიანსი და სოციალურ-ეკონომიკური ტიპი განაპირობებდა. პართიის გაძლიერებამ, კერძოდ, მითრიდატე I-ის კამპანიამ, რომელსაც შედეგად მოჰყვა კასპიის ზღვის სამხრეთ და სამხრეთ-აღმოსავლეთ სანაპიროზე ბერძნული ავტორიტეტის გაქრობა, და აგრეთვე ზემო აზიის პროვინციების დაქვემდებარება არშაკიდებისადმი¹⁶, მოსპო ბაქტრო-სელევკიდური მონოპოლია. ცოტა უფრო ადრე ბოლო მოეღო სელევკიდთა კონტროლს კოლხეთზე, იბერიასა და ალბანეთზე, თუმცა ძნელია იმის განცხადება, რომ ის აქ სავსებით აღმოიფხვრა. რაც შეეხება ტრანსპორტის სიხშირის დადგენას, აქ ნუმიზმატიკური „გაუგებრობა“ – ძვ. წ. II საუკუნის I ნახევრის არაავტონტონური მონეტების აღმოჩენები დასავლეთ საქართველოში მიხერულია. იბერია იწყებს პართული დრაქმებით საკუთარი ბაზრის დაკომპლექტებას. ბაქტრიული მონეტები კი ჯერჯერობით მხოლოდ აღმოსავლეთ საქართველოს ტერიტორიაზეა მიკვლეული.

ზემოთ აღნიშნული პოლიტიკური მოვლენები ხელს უწყობდა ინდური საქონლის ტრანსირანული ტრანზიტის ორგანიზაციას არახოზია-დრანგიანა-არიანა-ჰეკატომფილი-რაგა-ეკბატანა-მესოპოტამია-სირიის გზით, რომლის ინიციატორადაც მთლიანად ირანული სავაჭრო კაპიტალი გამოდიოდა. ბაქტრო-პართული „ტრანსკავკასიური“ მონოპოლიის გენეზისს შლიდა შავ და კასპიის ზღვებს შორის უკონტროლოდ დარჩენილი სახელმწიფოები, ერთის მხრივ, და აგრეთვე დიდი წინააღმდეგობა თვით აღნიშნულ ორ ერთეულს შორის. რაც შეეხება პართიის უშუალო კონტაქტებს, პირდაპირ კავშირს „დასავლურ“ სამყაროსთან, მისი რეალიზაციისთვის ორი გზა არსებობდა: 1. via ალბანეთი-იბერია-კოლხეთი, ე.ი. სახმელეთო გზას მარგიანა-ჰირკანიის მიმართულებით ოქსისკენ უნდა გადაეხვია და შემდგომ ჩვეული მარშრუტით წასულიყო. ამ

¹⁶ The Cambridge Ancient History. v. IX, p. 579.

შემთხვევაში ირანს მდინარეების, მტკვრის და რიონის ხეობებზე კონტროლის დაწესება მოუხდებოდა, აქაური პოლიტიკური რუკა კი ზედმეტად დანაწევრებული იყო; 2. უფრო რენტაბელურ პერსპექტივებს სირია-პართიის თანასწორუფლებიანი „სახმელეთო“ მონოპოლიის შესაძლებლობა სახავდა, რაც, ალბათ, ხორციელდებოდა კიდევ გარკვეული დროის განმავლობაში.

მდინარეების მტკვრის და რიონის ხეობებში ძვ. წ. 65 წლის რომაული ექსპედიციის მიზანი ამ რეგიონების სატრანზიტო შესაძლებლობების შესახებ არსებული ბერძნული ინფორმაციის რევიზია იყო. ყოველივე ეს მიუთითებს: 1) „ტრანსკავკასიურის“ ექსპლოატაციით რომაელთა დაინტერესებაზე; 2) „ტრანსკავკასიური“ მონოპოლიის რესტავრაციის მეტად თუ ნაკლებად რეალური შანსების არსებობაზე. იგივეს ცდილობდა ევპატორიც, ხოლო ტიგრანეს ტიპოლოგიურად მსგავსი მისწრაფების ტაქტიკური რეალიზაცია სირიის ოკუპაციაში გამოიხატა.

რამ განაპირობა ასეთი ცხოველი ინტერესი რთულ პირობებში (ამაში ჩვენ პართიის სახელმწიფოს ფუნდამენტურ ტიპს ვგულისხმობთ), რა გარანტიები იყო მისი რეალიზაციისათვის?! „ტრანსკავკასიური“ ტრანზიტის პერსპექტივები ძლიერდება ჩინეთის თურქესტანის გავლით აბრეშუმის იმპორტის პირობებში,¹⁷ ქუშანის სახელმწიფოს გენეზისით და მასთან ანტიპართული ბლოკის შექმნის შესაძლებლობით. აქედან მოყოლებული „ტრანსკავკასიური“ კომერციის რეანიმაცია პართიის პოლიტიკური დესტაბილიზაციით და მის მიერ რომის ავტორიტეტის გარკვეული ცნობით იქნებოდა განპირობებული. ყოველივე ეს გულისხმობდა ქვეყნისთვის კაპიტულაციების მაგვარი რეჟიმის თავს მოხვევას. ტიბერიუსის პრინციპატის დასაწყისი ამ მხრივ მეტად ნიშანდობლივია. სიმპტომატურია, რომ ინდოეთში რომაელებიდან ყველაზე მრავალრიცხოვანი, ხოლო ჩინეთში ადრეული, სწორედ ტიბერიუსის მონეტებია მიკვლეული.¹⁸ მეორე ტრადიციული საკითხის გადაჭრას კვლავ და კვლავ ავგუსტეს ღენარების მიმოქცევის ფართო დიაპაზონი უშლის ხელს.

რაც შეეხება შემდგომ პერიოდს, შეგვიძლია მხოლოდ a priori პოლიტიკური სიტუაციის გათვალისწინების საფუძველზე ვივარაუდოთ „ტრანსკავკასიური“ ტრანზიტის პერიოდული ფუნქციონირება, ვთქვათ, ტრაიანეს, ავრე-

¹⁷ M Cary. A History of the Greek World. 323 to 146 B.C., pp. 73-74; The Cambridge Ancient History. v. X, pp. 584-586, 598-599; The Cambridge Ancient History. v. XI, pp. 121-122; The Cambridge Ancient History. v. XII. Cambridge. 1961, pp. 97-8, 104.

¹⁸ The Cambridge Ancient History. v. X, p. 417; The Cambridge Ancient History. v. XII, p. 271 n. 5.

ლიუსის ან სევერუსის დროს. გასაგები მიზეზების გამო ამ საკითხზე აღარ შევჩერდებით. მონოპოლიური რეგალიის დისტრიბუციის კუთხით, ალბათ, იტალიკები თავიანთ აღმოსავლელ პარტნიორებთან მიმართებაში თანაბარ უფლებებს ჯერდებოდნენ. აუცილებლად უნდა აღინიშნოს, რომ მაინც პართული კონტროლის ქვეშ მოქცეული რომი-ქუშანის ეკონომიკური ალიანსი არ გამოირიცხავდა ტრანსირანული კომერციის მოქმედებას.

საერთო ჯამში, გვიანანტიკურ ხანაში მაინც ძირითადი ტრანსირანული ტრანზიტი იყო. სასანურმა „რეგოლაციამ“ კი საერთოდ მოშალა „ტრანსკავკასიური“ ვაჭრობის პერსპექტივები. წითელი ზღვის სანაოსნო ტრასამ ვერ მოიპოვა მეტად თუ ნაკლებად მნიშვნელოვანი ხვედრითი წილი ბაზების უქონლობის გამო, ამიტომ V-VI საუკუნეებში ბიზანტიური დიპლომატია სწორედ ამ მიმართულებით მუშაობს. რაც შეეხება რომაელთა ჰეგემონიის დაფუძნებას პალმირასა და პეტრაზე¹⁹, მისი მიზანი არაბული საშუაშავლო ვაჭრობის მოგების წილის შემცირება იყო.

¹⁹ The Cambridge Ancient History. v. IX, p. 382; The Cambridge Ancient History. v. XI, pp. 859-860; N. A. Maškin. Istorija drevnego Rima. Moskva. 1956, p. 419 (Н. А. Машкин. История древнего Рима. Москва. 1956, гл. 419).

Tedo Dundua

Professor,

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University, Georgia

“TRANSCAUCASIAN” TRADE ROUTE FROM INDIA TO COLCHIS

Summary

“Aristobulus declares that the Oxus is the largest of the rivers he has seen in Asia, except those in India. And Patrocles, as well as Aristobulus and Eratosthenes, say that it is navigable and that large quantities of Indian wares are brought down on it to the Hyrcanian Sea, and thence on that sea are transported to Albania and brought down on the Cyrus River and through the region that comes next after it to the Euxine” (Strabo. XI. 7. 3). All the authors listed above, including Strabo, use the present tense meaning that “Transcaucasian” transit of the Indian goods (along the rivers Indus – Bactra (Balkh) – Oxus (Amu-Daria) – Hyrcanian (Caspian) Sea – Cyrus (Mtkvari) – Phasis (Kvirila and Rioni) to the city of Phasis (Poti) in Colchis) worked hard in the 3rd c. B.C., first half of the 2nd c. B.C., and in 19/20 A.D. when Strabo “published” his work.

“Varro says also that during this expedition of Pompejus it was known that it is but seven days journey from India to the Bactrians, Bactra River, which runs into the Oxus; and that the merchandise of India, transported by the Caspian Sea, and so to the river Cyrus, may be brought in not more than five days by land as far as to Phasis in Pontus” (Plin. NH. VI. 52). It is clear enough that Varro speaks about a possibility of “Transcaucasian” transit by 65 B.C., it had been already broken. And Pliny has nothing to add. Again, there is no transit in the 70s of the 1st c. A.D.

So, the Seleucids gained a direct access to the cheap spice market as far back as in the beginning of the 3rd c. B.C. Greeks living in Syria organized spice supply of Europe via “Transcaucasian” river-route thus saving much money while transportation of the Indian goods. They started to gain handsome profit. Then it had to be shared with the allies, Greeks from Bactria. Colchian coins of the 3rd c. B.C. found the Central Asia, Bactrian coins of the 2nd c. B.C. found in

Eastern Georgia, and presence of the Bactrians in Colchis attest this trade.

Becoming stronger, the Arsacids cut this trade by organizing Caspian fleet. From that day on only their merchants could have a direct access to the spices transported towards Europe. The Seleucids had to do nothing but to pay huge sum for the goods brought from the left bank of the Euphrates. Romans, already governing Syria, had to do the same.

So, Transiranian transit became the most important one, only sometimes being interrupted by the same Romans, humiliating the Parthians and with the help of the Kushans organizing silk and spice supply of Europe via “Transcaucasian” trade route.