

ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ԺԱՆԱՊԱՐԷՆԵՐԻ ՊԱՇՏՊԱՆՈՒԹՅՈՒՆԸ
ՍԵՖՅԱՆ ՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ XVII ԴԱՐՈՒՄ

Վ. Ն. ՓԱԿԱԶՅԱՆ

Ինչպես հայտնի է. պատմագիտության մեջ Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի զարգացումն ու բարգավաճումը կապվում է 1639 թ. Զոհաբում (Կասր-ե Շիրին) կնքված թուրք-իրանական հաշտության հետ¹: Եվ սա միանգամայն ճիշտ է, քանի որ շնորհիվ այս հաշտության XVII դարի 40-ական թթ. հյուսիսային Իրանի, Հայաստանի, Փոքր Ասիայի և Միջագետքի վրայով անցնող առևտրական ուղիներով երթևեկող կարավանների համար ստեղծվեցին համեմատաբար ապահով պայմաններ: Հայտնի է նաև, որ այս նոր իրադրությունը հատկապես ձեռնտու էր Սեֆյան պետության արտաքին առևտուրն իրականացնող հայ վաճառականության համար, քանի որ վերջիններս միշտ գերադասում էին իրենց առևտուրը վարել վերոհիշյալ տարածքներով անցնող Թավրիզ-Ձմյուռնիա և Թավրիզ-Հալեպ մայրուղիներով²: Սակայն արտաքին առևտրի զարգացումը կապված էր ոչ միայն թուրք-իրանական հաշտության հետ առաջացած բարենպաստ պայմանների, այլ նաև դրան նախորդած մամանակաշրջանում Աբաս I-ի վարած տնտեսական և առևտրական քաղաքականության հետ: Նոր քարվանսարանների կառուցումն ու նոր ճանապարհների շինարարությունը, անխնա պայքարն առևտրական ուղիների վրա գործող ավազակների դեմ նույնպես դրական ազդեցություն ունեցան Սեֆյան պետության արտաքին առևտրի զարգացման համար³: Այս բարեփոխությունների թվում իր կարևոր դերն ունենալու էր նաև ճանապարհների պաշտպանության համակարգի ստեղծումը, որը Սեֆյան պետության առևտրի և տնտեսության պատմության սակավ ուսումնասիրված խնդիրներից է: Ստորև կփորձենք մեղ հասու սկզբնաղբյուրներում առկա փաստերի և տեղեկությունների հիման վրա ներկայացնել այս տնտեսական և հարկային ինստիտուտի (սահմանակարգի) էությունն ու վեր հանել դրա գործունեության կոնկրետ հետևանքները:

Պատմական սկզբնաղբյուրները (փաստագրական և պատմողական աղբյուրներ, եվրոպական ճանապարհորդների, առևտրականների ու միսիոներների ուղեգրություններ, արևմտաեվրոպական առևտրական ընկերությունների գործակալների հաշվետվություններ, հայ առևտրականների առևտրական օրագրեր և այլն) համարյա միաբերան վկայում են, որ առևտրի իրականացումը Սեֆյան պետության տարածքով անցնող ցամաքային կարավանային ուղիներով XVII դարում գտնվել է բավականին բարձր մակարդակի վրա, մանավանդ, եթե այն համեմատելու լինենք Օսմանյան կայսրության հետ: Սկսած Աբաս I-ի ժամանակներից և ամբողջ XVII դարի ընթացքում ճանապարհորդները հաղոր-

¹ Տե՛ս Ա շ ո տ: Հ ո վ հ ա ն Ի ս յ ա ն. Դրվագներ հայ ազատագրական մղի պատմության. գիրք երկրորդ, Երևան, 1959, էջ 120: Н. П. Петрушевский. Очерки по истории феодальных отношений в Азербайджане и Армении в XVI—XIX вв. Л., 1949, с. 83; В. А. Баiburтян. Армянская колония Новой Джульфы в XVII веке. Ереван, 1969, с. 66.

² Այս մասին տե՛ս Վ. Փ ա փ ա ղ յ ա ն. Թավրիզ-Հալեպ առևտրական ճանապարհը, XVII դարում.—ՀՍՍՀ ԳԱ ՏՐԱՐԵՐ հաս. գիտ. 1985, № 2, էջ 65—70:

³ Hafez F. Farman. The Beginnings of Modernization in Iran (The Policies and Reforms of Shah Abbas I (1587—1629). Utah, 1969, p. 25.

դում են, որ պայմաններն Իրանի կարավանային ուղիների վրա բարենպաստ են: Օրինակ՝ 1609 թ. կարմելիտյան միսիոներներն Ռեդեմպտը և Բենինուսը, Թուրքիայից առևտրական կարավանի հետ անցնելով Իրանի սահմանը, հայտնում են, որ ուղեկից «մուսուլմաններն իրենց գոհունակությունն էին հայտնում, որ գտնվում են պարսկական հողում, որտեղ գողերը հետապնդվում են»⁴: 1612 թ. անգլիացի ճանապարհորդ Ռոբերտ Բովերտը գրում էր. «...և այնտեղ (Իրանում—Վ. Փ.) մարդ կարող է ճամփորդել առանց վախենալու թալանվելուց, քանի որ այնտեղ գողի մասին լսելը համարվում է տարօրինակ բան»⁵: Արևելքի երկրներում երկար տարիներ ճամփորդելուց հետո ֆրանսիացի հայտնի ճանապարհորդ և վաճառական Ժան Բատիստ Տավերնիեն, որն, անկասկած, մնացած բոլոր եվրոպացի ճանապարհորդներից և առևտրականներից ավելի լավ դիտեր Մերձավոր Արևելքի կարավանային ուղիները, նշում է. «Ամբողջ Պարսկաստանով մեկ իրագործվում է ճանապարհների ապահովության գերազանց կարգ ու կանոն»⁶:

Սակայն եթե մենք հիմնվենք միայն եվրոպացի ճանապարհորդների, առևտրականների ու միսիոներների հաղորդումների վրա, ինչպես որ ի դեպ, վարվում են արևմտյան համարյա բոլոր ուսումնասիրողները, այն պատկերը կստացվի, որ Սեֆյան պետություն կարավանային ճանապարհների վրա իսկապես տիրում էր կարգ ու կանոն և ապահովություն: Իրականում, իհարկե, իրագրությունն այսպիսին չէր և չէր էլ կարող լինել: Արդեն նշել ենք, որ կարավանային առևտրի կազմակերպումը Իրանում գտնվում էր բարձր մակարդակի վրա, եթե այն համեմատելու լինենք Օսմանյան կայսրության հետ: Եվ հենց այս հանգամանքը նկատի ունեն եվրոպացի ճանապարհորդներն ու առևտրականները, խոսելով Սեֆյան պետության կարավանային ուղիների ապահով լինելու մասին: Եվրոպական աղբյուրները, ինչպես նաև ժամանակակից պատմողական աղբյուրները բազմաթիվ փաստեր են հաղորդում այն մասին, թե ինչ աստիճանի անապահով և վտանգավոր էին Օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող միջազգային տարանցիկ առևտրի կարավանային մայրուղիները: Նույն Տավերնիեն այս կապակցությամբ գրում է. «Ամբողջ Թուրքիան լի է ավազակներով, որոնք թափառում են մեծ ավազակախմբերով և դարանում առևտրականներին ճանապարհների վրա, թալանում են և շատ դեպքերում էլ սպանում»⁷: Սակայն առևտրականների կյանքն ու ունեցվածքը վտանգվում էր ոչ միայն ավազակների կողմից: Նույն թալանչիական վերաբերմունքն ունեին առևտրական կարավանների նկատմամբ նաև տեղական իշխանությունները: Շատ դեպքերում նույնիսկ դժվար է տարբերակել, թե ովքեր էին ավելի մեծ վտանգ ներկայացնում, ավազակները, թե տեղական մանր իշխողները: Հաճախ էր պատահում, որ որևէ բնյի կամ աղայի մարդկանցից մի քանի հարյուր հոգի բարձրանում էին լեռներն ու քաշվում անտառները և հարձակվում էին առևտրական կարավանների և ուղևորների վրա⁸: Առաքել Դավրիժեցին հաղորդում է, թե ինչպես էրգրումի Աբաղա փաշան խաբեության բազմաթիվ առևտրական կարավաններ հավաքելով քաղաքում, թալանել է դրանք⁹: Իսկ Գրիգոր Դարանաղին ավելացնում է, որ նա 1624 թ. Ստամբուլից վերադարձող յոթ

⁴ A Chronicle of the Carmelits in Persia and the Papal Mission of the XVIIth and XVIIIth Centuries. Vol. I, London, 1939, p. 174.

⁵ The Travels of Captain Robert Covert. Philadelphia, 1931, p. 84.

⁶ Les six voyages de Jean Baptiste Tavernier en Turquie, en Perse et aux Indes. T. I, Paris, 1692, p. 683.

⁷ Tavernier. Op. cit., p. 2.

⁸ Ricaut. Histoire de l'Etat présent de l'Empire Ottoman. Paris, 1670, p. 219. Տե՛ս նաև 2. Անասյան, XVII դարի աղատագրական ջարժումները Արևմտյան Հայաստանում... Երևան, 1961, էջ 69:

⁹ Առաքել Դավրիժեցի. Պատմություն. Վաղարշապատ, 1896, էջ 573:

Հարյուր շուղայեցի վաճառականների կողոպտելուց հետո ասում է նրանց. «ինձ շատ պիտոյ է քան ձեզ, զնացէք նոր վաստակեցէք»¹⁰:

Վիլայեթների կուսակալները, փոխանակ հետեւելու, որ ապահովվի առևտրական կարավանների անվտանգ երթևեկը, իրենք էին միաբանվում ավազակների հետ և թույլ էին տալիս, որ կարավանները կողոպտվեն առևտրական ճանապարհների վրա, ավարը կիսելու պայմանով, իսկ փոքր կողոպտուներից որոշ տուրք էին գանձում¹¹: Քրիստոնյա և հրեա վաճառականներին ստիպում էին յուրաքանչյուր քաղաքում խարաջ (գլխահարկ) վճարել, շնայած օրենքով տարեկան մեկ անգամ և միայն մեկ վայրում այն պետք է վճարվեր¹²: Իսկ ֆրանսիացի ճանապարհորդ Պոլլեի վկայությամբ, ոչ մուսուլման վաճառականները խարաջ էին վճարում ամեն մի նահանգում¹³, Հաճախ էր պատահում, որ վիլայեթների կուսակալները կշիռներն ու չափերը կամայականորեն փոխում էին և այդ պատրվակով առևտրականներից խոշոր գումարներ էին կորչում¹⁴:

Հատկապես վտանգավոր էին այն ճանապարհները, որոնք անցնում էին Օսմանյան կայսրության քրդաբնակ շրջաններով: Ինչպես իրավացիորեն նկատել է Մ. Կ. Զուլայանը, առևտրի իրացման կարևոր խոչընդոտներից մեկն էլ Փոքր Ասիայի տարբեր մասերում և, մասնավորապես, արևմտահայ գավառներում առաջացած քրդական դերեբեյություններն էին, որոնց ստեղծած քաոսի և անիշխանության պայմաններում բազմաթիվ առևտրական կենտրոններ ոչ միայն առևտրական աշխուժություն չեն ապրել, այլև, ընդհակառակը, անկման մեջ են եղել¹⁵: Քրդական ավազակախմբերն այնքան շատ էին և նրանց հարձակումներն առևտրական կարավանների վրա այն աստիճան սովորական երևույթ էին, որ շատ ճանապարհորդներ քրդաբնակ շրջաններն անվանում էին ուղղակի «գողերի երկիր»¹⁶: Քրդական ավազակախմբերի մասին ուշագրավ տեղեկություններ է հաղորդում նաև Գրիգոր Դարանաղցին: Խոսելով Հալեպ-Թավրիզ առևտրական մայրուղու վրա գտնվող իր հայրենի Կամախ քաղաքի շրջակայքում գործող ավազակախմբերի մասին, ընդհանրացնելով, նա գրում է՝ «են ամենեքեան գողք եւ աւազակք»¹⁷: Նկարագրելով 1595 թ. նրանց կատարած թալանը և ավերածությունները, նա գրում է. «...եւ զճանապարհորդացն առնէին զվնասն»¹⁸: Կամ 1608 թ. նույն Կամախի շրջակայքում գործող մի այլ քրդական ավազակախմբի վերաբերյալ. «...եւ նախ զԿամախոյ ալայի պէկին սպանեց... եւ ահ նորա դողացոյց զբազում գաւառս եւ զճանապարհորդսրն»¹⁹: Սրա հետ մեկտեղ, բավականին դժվար է տարբերակել. թե այս կամ այն քուրդ բեյը ավազակ էր, թե մաքսահավաք: Օրինակ՝ Նուշարի բեյը, որի ենթակայության տակ էր գտնվում Թավրիզ-Հալեպ առևտրական մայրուղու համապատասխան հատվածը, բացի սահմանված մաքսից պահանջում էր, որ իրեն որևէ նվեր տրվի: Եվ եթե առևտրականները հրաժարվում էին նրա այդ պահանջը կատարել, ապա նա ինքն անձամբ գալիս էր և կորզում որևէ արժեքավոր ապրանք: Այս ձևով 1676 թ. Տավերնիեն կորցրել է մեկ ուղտաբեռ անգլիական կտորեղեն և երկու ուղտաբեռ մթերք²⁰:

¹⁰ Գրիգոր Դարանաղցի. Ժամանակագրություն. Երուսաղեմ, 1915, էջ 233:

¹¹ Michel Fevre. L'Etat présent de la Turquie. Paris, 1675, p. 159—160.

¹² Նույն տեղում, էջ 154:

¹³ Pouillet. Nouvelles relations du Levant. Paris, 1668, p. 56.

¹⁴ Michel Fevre. L'Etat présent..., p. 161.

¹⁵ Մ. Զուլայան. Արևմտյան Հայաստանը XVI—XVIII դդ., Երևան, 1980, էջ 243:

¹⁶ D. Ross. Sir Anthony Shirley and his Persian Adventure. London. 1933 p. 155.

¹⁷ Գրիգոր Դարանաղցի. Ժամանակագրություն, էջ 33:

¹⁸ Նույն տեղում, էջ 33:

¹⁹ Նույն տեղում, էջ 34:

²⁰ Tavernier. Op. cit., p. 316.

Պատահում էր այնպես, որ որոշ ժամանակահատվածի ընթացքում բոլոր կարևոր ճանապարհները գտնվում էին մի որևէ ցեղի ենթակայության և հրսկողության ներքո, իսկ մի ուրիշ ժամանակահատվածում տիրում էր բացարձակ անիշխանություն, որի ընթացքում հակառակորդ ցեղախմբերը կոչվում էին միմյանց դեմ, յուրաքանչյուրն իրենց հերթին փորձելով հնարավորին չափ շատ բան կորզել վաճառականներից²¹։ Նման պայմաններում, եթե առևտրական կարավանները իրենց ճանապարհին հանդիպեին որևէ ցեղապետի՝ իր ավագակախմբի հետ, ապա այդ հանդիպումը կարող էր ավարտվել մեծ դժբախտությամբ։ Սակայն այլ պարագաներում հնարավոր էր լինում դուրս պրծնել առանց նույնիսկ որևէ մաքս վճարելու։ Այս պայմանները ստիպում էին վաճառականներին ուղիներ փնտրել առևտուրն ապահով իրականացնելու համար և շատ դեպքերում նախնական պայմանավորվածություն էին ձեռք բերում այս կամ այն ցեղի ներկայացուցչի հետ, որի զբաղեցրած տարածքով պետք է անցնեին առևտրական կարավանը, վճարելով բավականին մեծ գումարներ²²։

Նմանաբնույթ հաղորդումներն ու տեղեկությունները Օսմանյան Թուրքիայի տարածքով անցնող առևտրական ճանապարհների վերաբերյալ բավական շատ են²³, սակայն կարծում ենք, որ մեր բերածը միանգամայն բավական է հասկանալու համար, որ համեմատած այս խիստ անապահով վիճակի հետ, Սեֆյան պետության ենթակայության տակ գտնվող կարավանային ուղիները ճանապարհորդներին և առևտրականներին պետք է թվային հանգիստ և ապահով։ Սեֆյան Իրանում առևտրական ճանապարհների ապահովությանը հետևում էին ճանապարհապաշտպան պաշտոնյաները (ռահդարներ)²⁴։ Ծանապարհապաշտպան ուղեկալները (ռահդարխանե) տեղակայվում էին կարավանային ուղիների որոշակի կետերում, հիմնականում մեծ ու փոքր վարչական կենտրոններում, ինչպես նաև կամուրջների, վտանգավոր լեռնանցքների և այլ կարևոր կետերի մոտ։ Սովորաբար այս ուղեկալները գտնվում էին միմյանցից այնպիսի հեռավորության վրա, որ հնարավոր լինեին հետևել ճանապարհի վրա գտնվող կարավանների ընթացքին և, անհրաժեշտության դեպքում, շտապ լուր հասցվել հաջորդ ուղեկալին²⁵։ Վաճառականներն ու ճանապարհորդները ռահդարներին պարտավոր էին վճարել հատուկ տուրք (վջուհ) համաձայն սահմանված սակի՝ ըստ այս կամ այն գրաստի բեռի և ապրանքի տեսակի։ Մինչև XVII դարի վերջերն այս գումարները բավականին փոքր էին, սակայն դարի վերջերին հարկը զգալիորեն մեծացել էր և դարձել Սեֆյան պետության բյուջեի լրացման կարևոր և բաղկացուցիչ մասը²⁶։ Այն դեպքերում, երբ ճանապարհորդներն ու առևտրականներն այնուամենայնիվ հարձակման էին ենթարկվում ավագանների կողմից, տեղական իշխանությունները պարտավոր էին կամ գտնել և վերադարձնել թալանված ապրանքները, կամ էլ վճարել դրանց գինը համաձայն առևտրականի հաշվեմատյանում նշված գների²⁷։

²¹ N. Steensgaard. The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century. Chicago and London, 1974, p. 62.

²² Նույն տեղում, էջ 62—63։

²³ Տե՛ս օրինակ՝ Զաքարիա Ազուլեցու Օրագրությունը, Երևան, 1938, էջ 35, 45, 47, 71—72։

²⁴ محمد ابراهيم باستاني پاریزی، سیاست و اقتصاد عصر صفوی، تهر ان، ۱۳۴۸، ص ۱۲۹.

²⁵ Tavernier. Op. cit., p. 679—684.

²⁶ Tadhkirat al-Muluk. A Manual of Safavid Administration. London, 1943, p. 180.

²⁷ Tavernier. Op. cit., p. 685. Տե՛ս նաև՝ John Fryer. A New Account of East India and Persia being Nine Year's Travels, 1672—1681. Vol. II, Wiesbaden, 1967, p. 205.

նշենք, որ անգլիական և հոլանդական արևելաֆոնական ընկերություններն ազատված էին այս տուրքերից²³։

Անժխտելի է, որ Աբաս I-ի ստեղծած ռազմարության ինստիտուտն իր ժամանակի տեսակետից համեմատաբար ապահով պայմաններ էր ստեղծել երթևեկող առևտրական կարավանների համար։ Իհարկե, լիովին վերացնել առևտրական մեծ ճանապարհների վրայի ավազակություններն ու կողոպուտը այնքան էլ հեշտ գործ չէր²⁹։ Սակայն առևտրականներին Սեֆյան պետության տարածքում ավելի շատ նեղում էին ոչ թե ավազակային հարձակումները, այլ հենց իրենց՝ ռազմարների կամայականությունները։ Ռազմարության կապալի համակարգն ինքնին, որ գոյություն ուներ Սեֆյան Իրանում, ստեղծում էր այնպիսի իրավիճակ, որ ռազմարության իրավունքը կապալով վերցրած անձինք, փաստորեն, առևտրականներից զանձում էին այնքան, որքան իրենք էին ցանկանում, առանց հաշվի առնելու նախապես հաստատված սակը և մեծապես շահվում էին։ Շատ դեպքերում ռազմարները հարկ էին զանձում նույնիսկ ոչ հարկատու անձանցից։ Այսպես, օրինակ, համաձայն Աբաս II-ի հրովարտականներից մեկի, ռազմարներին ցուցում էր տրվում, որ նրանք հարկ չպահանջեն էշմիածնի նվիրականներից³⁰։ Ուշագրավ է նաև, որ տեղական իշխողները կարող էին բարձրացնել կամ, ընդհակառակը, իջեցնել հարկի չափերը։ Զաբարիա Քանաբեռցին, պատմելով Երևանի հոստով խանի մասին, հաղորդում է, որ վերջինս նույնիսկ վերացրել էր ռազմարության համար դանձվող հարկը³¹։ Ուրիշ տեղում, խոսելով Երևանի մեկ այլ խանի՝ Մահմեդի մասին, Քանաբեռցին հայտնում է, որ սա նորից մտցրեց այդ հարկը³²։ Այս կապակցությամբ հետաքրքիր է Զաբարիա Ագուլեցու հաղորդած տեղեկությունը իր եղբայր Շավուռի մասին. «...համ զառաֆխանէն, համ ըռախդարխանէն (Երևանի—Վ. Փ.) սորայ ձեռացն էր. շատ շատ շահավէտ էր վաճառականի, որ առուտրի»³³։

Նման պայմաններում առևտրականներին մնում էր կամ հարմարվել այս իրավիճակի հետ, կամ էլ դիմել ավելի բարձր ինստանցիաների, ռազմարներին կարգի հրավիրելու համար։ Անշուփ հետաքրքիր նյութ են տալիս այս կապակցությամբ նոր Զուլայի Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվում պահվող մի ամբողջ շարք շահական հրովարտական, հրապարակված ի պատասխան հայ առևտրականների դիմումների, որոնք բողոքել են ռազմարների կամայականությունների դեմ։ Այս բնույթի հրովարտականների թիվը տասից ավելի է, որոնք տրված են սեֆյան շահ Սաֆիի և Աբաս II-ի կողմից³⁴։ Քանի որ դրանք բոլորն էլ տրաֆարետային ձև ունեն և, փաստորեն, կրկնում են միմյանց, որպես նմուշ տալիս ենք դրանցից մեկի թարգմանությունը։ Այս հրովարտակը հրապարակվել է շահ Սաֆիի կողմից հիշր. 1046 թ. (1636 թ.)³⁵, և հետաքրքիր մանրամասներ է պարունակում, որոնք օգնում են ճշտելու հարկի (վաճ-ն ռազմարի) ընթացիկ չափերը։ Հրովարտակում անուն առ անուն թվարկվում են այն գումարները, որ ճանապարհապաշտպան պաշտոնյաները (ռազմարներ) պետք է դանձեն մեկ ուղտաբեռից (վաճ-ն շոթոր), ջորու բեռից (վաճ-ն ասթար) և իշաբեռից (վաճ-ն խարաբի)։ Այն է, համապատասխանաբար՝ 100, 50 և 25 դի-

²³ Tavernier. Op. cit., p. 685.

²⁹ Տե՛ս Զաբարիա Ագուլեցու Օրագրությունը, էջ 72։

³⁰ Սիմեոն Երևանցի. Զամբու. Վաղարշապատ, 1873, էջ 211։

³¹ Զաբարիա Սարկավազ. Պատմագրություն. Վաղարշապատ, 1870, հ. երկրորդ, էջ 39։

³² Նույն տեղում, էջ 44։

³³ Զաբարիա Ագուլեցու Օրագրությունը, էջ 81։

³⁴ Նոր Զուլայ, Ս. Ամենափրկիչ վանքի արխիվ, պահարան № 6, փաստաթղթ. №№ 23, 24, 25, 27, 29, 34, 57, 109, 120, 121։

³⁵ Նույն տեղում. ֆառասթուղի № 24։

նար՝ կտորեղենից (ակմիշե) և 50, 25 և 10 դինար՝ մանրավաճառ ապրանքներից (սադաթ-բար)։

«Աշխարհը հնազանդեցնող հրամանագիրս հրապարակվեց առ այն, որ չուղայեցի խոշա Սաֆարը զեկուցեց, որ մետաքսի, կտորեղենի և այլ [ապրանքների] ռազդարության հարկերը (վչուհ-ե ռազդարի), համաձայն դիվանի հրահանգի այսպես են.

Գործվածքեղեն և մետաքս—ուղտաբեռից՝ 100 դինար

չորու բեռից՝ 50 »

իշաբեռից՝ 25 »

Մանրավաճառ ապրանքներ—ուղտաբեռից՝ 50 դինար

չորու բեռից՝ 25 »

իշաբեռից՝ 10 »

Այս մասին նա վերոհիշյալ հարկերի վարձակալների անունով սրբազան հրամանագիր խնդրեց, որպեսզի կտորեղենի և մետաքսի ռազդարության [հարկը] (ռազդարին) գանձեն դիվանից տրված հրահանգի համաձայն և դրանից ավելին չպահանջեն։ Ուստի կարգադրեցինք, որպեսզի ճանապարհների պահապանները (հակիչները) վերոհիշյալ ռազդարության հարկերը գանձեն քստ դիվանի հրահանգի և հավելյալ պահանջներով նեղություն չպատճառեն։ Յուրաքանչյուր վայրի վեզիրի ու հաքիմի պարտականությունն է անհրաժեշտ օգնություն ցույց տալ և այս ընդունելով որպես խիստ կարգադրություն, իր պարտականությունը համարել։

Գրվեց 1046 թվականի սաֆար ամսի 29-ին (1636 թ. օգոստոսի 2) և ավարտվեց հաջողությամբ»։

Այս բնույթի փաստաթղթերի մեծ քանակն ինքնին ցույց է տալիս, որ ռազդարներն առանձնապես հաշվի չէին առնում շահական հրովարտակները և շարունակում էին առևտրականների հետ վարվել այնպես, ինչպես իրենց էր ձեռնտու։ Այս տեսակետից որևէ տարբերություն չկար Սեֆյան պետության և Օսմանյան կայսրության միջև, որտեղ նույնպես մաքսահավաքները ոչ մի հարգանք չէին ցուցաբերում Ստամբուլից ստացած հրահանգների նկատմամբ՝ առևտրական մաքսերը սահմանված չափով գանձելու մասին³⁶։ Պատճառն այն էր, որ այստեղ նույնպես, խոշոր գումարներ մուծելով պետական գանձարան և մաքսահավաքության իրավունքը կապալով գնելով, այդ իրավունքը երեք տարով ձեռք բերած անձինք ձգտում էին հնարավորին չափ մեծ օգուտներ ստանալ³⁷։

Նվ, այնուամենայնիվ, իր բոլոր թերություններով և ռազդարների աճեցության կամայականություններով հանդերձ, ռազդարության ինստիտուտը, թեպետ և ոչ լիակատար, սակայն առևտրականների համար ստեղծում էր անձնական ապահովություն Սեֆյան պետության սահմաններում³⁸։ Մի բան, որ Օսմանյան Թուրքիայում գոյություն չունի։ Անդրադառնալով ռազդարության դերին, ամերիկյան արևելագետ Ռ. Սեյվորին գրում է. «...պարզ է, որ այս համակարգը մեծ չափով ապահովում էր վաճառականների և՛ անձը, և՛ գույքը»³⁹։ Սրան

³⁶ Д. Кальдн-Надь. Данные к истории левантийской торговли в начале XVII столетия.—Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы. Т. II. М., 1969, с. 329. *Sten N. Steensgaard. Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650.—Scandinavian Economic History Review. Vol. XV, № 1—2. 1967, p. 22.*

³⁷ Д. Кальдн-Надь. Турецкие реестровые книги муката'а как исторические источники.—Восточные источники по истории народов Юго-Восточной и Центральной Европы. М., 1964, с. 77.

³⁸ Путешествие Шардена по Закавказью в 1672—1673 гг., Тифлис, 1902, с. 205.

³⁹ R. Savory. Iran under the Safavids. Cambridge, 1980, p. 192.

11 «Հանդես», № 4

կարելի է ավելացնել, որ, ինչպես մենք անսանք, ինչ վերաբերում է ունեցվածքին, ապահովությունն այնքան էլ մեծ չէր:

Ռազմարության ինստիտուտը և հարկի գանձման կապալի համակարգն այնքան խորն էին արմատացել, որ իրենց գոյությունը պահպանեցին նաև Սեֆյան պետության վերացումից հետո, մինչև XIX դարի վերջերը⁴⁰:

ОХРАНА ТОРГОВЫХ ПУТЕЙ В СЕФЕВИДСКОМ ГОСУДАРСТВЕ В XVII ВЕКЕ

В. А. ПАПАЗЯН

Резюме

Создание и функционирование системы охраны торговых путей является одной из малопозученных проблем истории торговли и экономики государства Сефевидов XVII века. Между тем эта система играла немаловажную роль в развитии внешней торговли государства. Согласно сведениям многочисленных источников торговые пути в Сефевидском Иране в XVII веке были в значительной степени безопасными для передвижения торговых караванов, особенно если сравнить их с торговыми путями, проходящими по территории османской Турции. В государстве Сефевидов основная опасность для торговцев исходила не от разбойничьих банд, а от самих служащих застав, расположенных на торговых путях. Беря на откуп право взимать налоги за охрану дорог, откупщики злоупотребляли своей властью и взымали с торговцев и путешественников столько, сколько они считали нужным, не считаясь с законом (дастур ал-амал). Любопытные факты относительно своевольных действий служащих застав (рахдаров) содержатся в многочисленных указах сефевидских шахов Сеф II и Аббаса II, хранящихся в архиве монастыря Св. Спасителя Новой Джульфы. В статье приводится перевод одного из этих указов, изданный шахом Сеф II в 1046 г. хиджры (1636 г.) в ответ на жалобу армянского купца из Новой Джульфы Сафара. В указе подробно объясняются нормы налога на ношу верблюда (ваджх-е шотор), мула (ваджх-е астар) и осла (ваджх-е хараки) с различных видов тканей и мелочных товаров. Одни только факт наличия большого числа подобного содержания указов свидетельствует о том, что откупщики вовсе не считались с распоряжениями сверху.

40 Ն. Հ. Քոչարյան. Պարսկաստանի հալերը. Երևան, 1963, էջ 134: