

ԱՅՍՐԿՈՎԱՍԻ ԱՌԵՎՏՐԱԿԱՆ ՌԻԴԻՆԵՐԸ X–XIV ԴԱՐԵՐՈՒՄ

THE TRADE ROUTES OF THE TRANSCAUCASUS IN THE 10–14TH CENTURIES

ТОРГОВЫЕ ПУТИ ЗАКАВКАЗЬЯ В X–XIV ВЕКАХ

Էլինա Ղազարյան
Elina Ghazaryan
Элина Казарян

Մատենադարան, Մ. Մաշտոցի անվան հին ձեռագրերի գիտահետազոտական ինստիտուտ, Հայաստան
The Matenadaran, the Mesrop Mashtots Institute of Ancient Manuscripts, Armenia
Матенадаран, научно-исследовательский институт древних рукописей имени М. Маштоца, Армения

elinaghazaryan@matenadaran.am

Ներկայացվել է՝ 28.06.2024, գրախոսվել է՝ 28.02.2025, ընդունվել է՝ 18.04.2025
Received: 28.06.2024; Revised: 28.02.2025; Accepted: 18.04.2025
Представлено: 28.06.2024; рецензировано: 28.02.2025; принято: 18.04.2025

© Հեղինակ, 2025: Տարածվում է Creative Commons Attribution 4.0 Licence-ի պայմաններով
© The Author, 2025. Distributed under the terms of Creative Commons Attribution 4.0 Licence
© Автор, 2025. Распространяется на условиях Creative Commons Attribution 4.0 Licence

DOI: 10.53548/0320-8117-2025.1-93

Ամփոփում – Ասիական երկրները Եվրոպային կապող տարանցիկ ուղիների համար Այսրկովկասը հանդիսանում է գլխավոր հանգուցակետ: Այդտեղ հատվող առևտրական ճանապարհների նշանակությունը հաճախ փոփոխվում էր՝ պայմանավորված տվյալ ժամանակաշրջանին բնորոշ պատմական և քաղաքական տարբեր գործոններով: Բագրատունյաց ժամանակաշրջանում արտաքին հարաբերական կայուն դրությունը մեծապես խթանեց Հայաստանի տնտեսական աճը: Իբրև տարանցիկ առևտրի կարևորագույն կենտրոն՝ Բագրատունյաց Հայաստանն առևտրական բանուկ ճանապարհներով կապվում էր Այսրկովկասի, արաբական և բյուզանդական երկրների հետ: Հայաստանի տարածքով անցնում էին միջազգային տարանցիկ առևտրի հիմնական ուղեգծերը, որոնք իրենց ճյուղավորումներով միմյանց էին միանում տարբեր կետերում: Բագրատունյաց ժամանակաշրջանում առաջնակարգ նշանակություն ունեցող առևտրական ճանապարհների դերը, ինչպես նաև դրանց ուղղություններն էականորեն փոփոխվեցին հաջորդող դարաշրջաններում՝ միջազգային առևտրի զարգացման բնականոն ընթացքը խոչընդոտող նոր իրողությունների ի հայտ գալու հանգամանքով պայմանավորված: Սելջուկյան տիրապետության հաստատման սկզբնական շրջանում զգալիորեն խաթարված միջազգային առևտրի բնականոն հունը վերստին վերականգնվում է հաջորդող՝ մոնղոլական ժամանակաշրջանում: Եվ, չնայած, պատմական տվյալ ժամանակաշրջանում առևտրի զարգացման համար ստեղծված բարենպաստ պայմաններին, տեղի է ունենում առևտրական տարանցիկ ճանապարհների տեղափոխություն հյուսիսից հարավ: X–XIV դարերում Այսրկովկասում խաչաձևվող առևտրական ուղիների, դրանց ճյուղավորումների, ինչպես նաև այդ ճանապարհների տարանցիկ կենտրոնների համապարփակ հետազոտման

տեսանկյունից օտար աղբյուրների շարքում բարձր արժեք ունեն պարսկերեն աղբյուրները: Պարսկերեն պատմաաշխարհագրական երկերի և ուղեգրությունների քննությամբ բացահայտվում են արձարժվող թեմային առնչվող հետաքրքրական մանրամասներ նշված պատմական ժամանակահատվածն ընդգրկող շրջանում:

Abstract – The Transcaucasus has served as a significant crossroads for trade routes, connecting Asian countries to Europe. The strategic importance of this region's trade routes has fluctuated over time due to various historical and political factors prevalent during specific eras. During the Bagratid period, characterized by relative external environmental stability, Armenia experienced economic growth. As an important center of transit trade, Bagratid Armenia was connected by busy trade routes with Transcaucasia, Arab, and Byzantine countries. However, as new geopolitical dynamics emerged, the role and direction of these trade routes underwent significant transformations, impeding the smooth progression of international trade. The disruption of international trade during the initial period of Seljuk rule was significant, but was subsequently restored during the Mongol period. Despite the favourable conditions that were created for the normal development of trade during this period, there was a shift in trade transit routes from north to south. From the perspective of a comprehensive study of the trade routes that crossed Transcaucasia in the 10th–14th centuries, including the branches and the transit centres of these routes, Persian sources are of great value among the foreign sources. The examination of Persian historical-geographical works and travelogues reveals interesting details related to the topic under discussion, covering the mentioned historical period.

Аннотация – Регион Закавказья является основным узлом транзитных дорог, соединяющих страны Азии с Европой. Значение торговых путей, пересекающих этот регион, а также их направления претерпевали изменения в силу исторических и политических факторов, характерных для данного периода. Относительно стабильная внешняя ситуация в период правления Багратидов в значительной степени способствовала экономическому росту Армении. Являясь важным центром транзитной торговли, Армения при Багратидах была связана с Закавказьем, арабскими и византийскими странами благодаря оживленным торговым путям. Через территорию Армении проходили основные пути международной транзитной торговли, которые разветвлялись и соединялись между собой в различных пунктах. Роль этих путей, имевших первостепенное значение в период Багратидов, а также их направления существенно менялись в последующие эпохи из-за возникновения новых реалий, препятствовавших нормальному ходу развития международной торговли. Нормальный ход международной торговли, существенно нарушенный в начальный период установления правления Сельджуков, был восстановлен в последующий монгольский период. Несмотря на благоприятные условия, создававшиеся для нормального развития торговли в этот период, происходит смещение торговых транзитных путей с севера на юг. В контексте исследования торговых путей, проходивших через Закавказье в X–XIV веках, их ответвлений и транзитных пунктов особую ценность представляют персидские источники. Изучение персидских историко-географических трудов и книг путешествий выявляет интересные подробности, связанные с обсуждаемой темой.

Հիմնաբառեր – Այսրկովկաս, առևտրաուղի, ուղեգրություն, հյխանություն, Ղազվինի:

Keywords – Transcaucasia, Trade Route, Travelogue, Ilkhanate, Qazwin.

Ключевые слова – Закавказье, торговый путь, книга путешествий, Ильханат, Казвини.

Ներածություն

Այսրկովկասը հնուց ի վեր եղել է առևտրական բանուկ ճանապարհների հանգուցակետ: Այստեղ խաչաձևվում էին ասիական երկրները Ռուսաստանին և Եվրոպային կապող միջազգային տարանցիկ ուղիները, որոնց նշանակությունը պատմական տարբեր ժամանակաշրջաններում փոփոխվում էր՝ պայմանավորված տարածաշրջանում իրենց տիրապետությունը հաստատած պետական տարբեր կազմավորումների վարած քաղաքական, ռազմական, տնտեսական գործունեությամբ:

Այսրկովկասում հատվող առևտրական ուղիների, տարանցիկ հանգրվանների, դրանց միջև ընկած հեռավորությունների վերաբերյալ հետաքրքրական տեղեկություններ են պահպանվել X–XIV դարերի պարսկերեն աղբյուրներում, որոնք հայագիտության մեջ մինչ օրս բավարար չափով լուսաբանված չեն: Դրանց ուսումնասիրությունը հնարավորություն է ընձեռում այլ տեսանկյունից դիտարկելու առևտրական ուղիների դերը միջազգային առևտրում: Սույն հոդվածի շրջանակում X–XIV դարերի պարսկերեն պատմաաշխարհագրական աշխատությունների, ուղեգրությունների, ինչպես նաև ժամանակակից այլ աղբյուրների տվյալների համալիր քննության միջոցով փորձ է արվել ուսումնասիրելու նշված ժամանակաշրջանում Այսրկովկասով անցնող առևտրական ուղիները, ինչպես նաև դիտարկելու դրանց ուղղությունների փոփոխությունները:

Դվին-Պարտավ, Պարտավ-Թիֆլիս առևտրաուղիների նշանակությունը Բագրատունյաց ժամանակաշրջանում

Արաբական խալիֆայության աստիճանական թուլացման հետևանքով տարածաշրջանում հաստատված քաղաքական հարաբերական կայուն դրությունը զգալիորեն խթանեց միջազգային տարանցիկ առևտրի զարգացումը: Արտաքին քաղաքականության մեջ տեղի ունեցող շրջադարձային փոփոխությունները ձեռնտու էին հատկապես Բագրատունյաց Հայաստանի համար, որը փաստացի վերածվել էր միմյանց հետ պատերազմող Արաբական խալիֆայության և Բյուզանդական կայսրության միջև տարանցիկ առևտրի կարևոր կենտրոնի (Մանանդյան 1977, 174): Բագրատունյաց ժամանակաշրջանում Հայաստանի և նրա քաղաքների առևտրական կապերը հարևան երկրների հետ բավական ամուր էին և աշխույժ: Հայաստանն Այսրկովկասի, արաբական և բյուզանդական երկրների հետ կապող մի քանի ճանապարհներ կային: Հայաստանի միջով անցնում էին միջազգային տարանցիկ առևտրի երկու գլխավոր ուղեգծերը՝ հյուսիսային և հարավային: Այդ ճանապարհներն իրենց հերթին ունեին ճյուղավորումներ և մի շարք ճանապարհներով իրար էին միանում տարբեր կետերում (Առաքելյան 1964, 32):

X դարում առևտրական առաջնակարգ նշանակություն ուներ Բագրատունյաց Հայաստանն Այսրկովկասի արևելյան հատվածին միացնող Դվին-Պարտավ

ճանապարհը, որով առևտրական քարավանները Դերբենդի վրայով ուղևորվում էին դեպի Վոլգայի ափերը, իսկ Պարտավից դեպի հարավ-արևելք՝ Արդաբիլի վրայով ճանապարհը տանում էր Իրան, Միջին Ասիա և Չինաստան (Առաքելյան 1964, 32): Թե՛ Դվինը, թե՛ Պարտավը, իբրև առևտրական ճանապարհների խոշոր հանգուցակետեր, առևտրատնտեսական կարևոր նշանակություն ունեին գլխավորապես արաբական տիրապետության ժամանակաշրջանում: Այս հանգամանքով պայմանավորված՝ Դվին-Պարտավ ճանապարհը հիշատակված է միայն Բագրատունյաց շրջանի մատենագրական երկերում (Մանանդյան 1984, 192): Դվին-Պարտավ ճանապարհի համակողմանի քննության համար բարձր արժեք ունեն հատկապես արաբ աշխարհագրագետների հիշատակությունները, որոնք ընդհանուր առմամբ համընկնում են ինչպես տարանցիկ կայանների, այնպես էլ դրանց միջանկյալ հեռավորությունների կապակցությամբ հաղորդվող թվական տվյալների առումով (Մանանդյան 1984, 192–193; Տեր-Ղևոնդյան 2005, 577, 638):

Դվին-Պարտավ մայրուղու երկու հիմնական ուղղություն է հայտնի (Հարությունյան 1968, 212–220; Ժամկոչյան 2005, 39–46): Դվինից Սևանի ավազանով դեպի Պարտավ ձգվող ճանապարհի հանգամանալից քննություն է կատարել Հակոբ Մանանդյանը, որը, հենվելով հայկական և արաբական աղբյուրների վրա, ներկայացրել է տվյալ ճանապարհի հիմնական ուղղությունները՝ հստակեցնելով տարանցիկ հանգրվանների անուններն ու դրանց տեղադրությունը (Մանանդյան 1936, 175–204; Մանանդյան 1984, 192–213; Ժամկոչյան 2005, 39; Եղիազարյան 2010, 107–113): Հիմք ընդունելով Հ. Մանանդյանի ուսումնասիրությունը Դվին-Պարտավ ճանապարհի առնչությամբ՝ կարող ենք արձանագրել, որ հիշյալ առևտրաուղին, որի համար Դվինը հանդիսանում էր ելակետ, Սիսականով ձգվում էր դեպի Գեղարքունիք, ապա Սևանա լճի ավազանով շարունակվում մինչև Սոդք: Այնուհետև ճանապարհը, ձգվելով Թարթառ գետի երկայնքով, միանում էր Հաթերքում մյուս ուղղությամբ հասնող ճանապարհին, ապա շարունակվում էր մինչև Կաղանկատույք, իսկ այնտեղից էլ՝ Պարտավ:

Դվին-Պարտավ ճանապարհը, ըստ էության, առևտրատնտեսական կարևոր նշանակություն ունեցող երկու քաղաքները միմյանց կապող օղակ էր: X դարում վերոնշյալ քաղաքները հայտնի էին սեփական արտադրանքով, որոնց վերաբերյալ հետաքրքրական տեղեկություններ են պահպանվել նաև օտար աղբյուրներում: X դարի անանուն հեղինակի «Հոդուդ ալ-ալամ» (Աշխարհի սահմանները) պարսկերեն աշխարհագրական երկում Դվինը հիշատակվում է որպես խոշոր և հարուստ քաղաք, որը հայտնի էր որդան կարմիր ներկի և գոտիների (շավարբանդ) արտադրությամբ (حدود و العالم، ۱۳۴۰، ۱۵۹): Նույն աշխատության մեջ նմանօրինակ բնութագրի ենք հանդիպում նաև Պարտավի վերաբերյալ (حدود و العالم، ۱۳۴۰، ۱۶۱): Վերջինս բնութագրվում է իբրև մեծ և բարեբեր քաղաք՝ հայտնի իր մեծաքանակ մետաքսի, ընտիր ջորիների և ներկարարական բույսերի արտադրությամբ (حدود و العالم، ۱۳۴۰، ۱۶۱):

Դվին և Պարտավ քաղաքների կապակցությամբ հիշյալ պարսկերեն աշխարհագրական երկից մեջբերված տեղեկությունները հետաքրքիր է զուգադրել նույն ժամանակաշրջանի արաբական աշխարհագրական երկերի հաղորդումների հետ: Այս համատեքստում հիշարժան են արաբ հեղինակների վկայությունները Պարտավ քաղաքի հայտնի կիրականօրյա տոնավաճառների վերաբերյալ, որտեղ մեծ պահանջարկ ունեցող ապրանքատեսակների ցանկում հիշատակվում են նաև հայկական արտադրության որդան կարմիրը, Վանա տառեխ ձկնատեսակը, ինչպես նաև հայկական այլ արտադրանքներ (Նալբանդյան 1965, 35): Այս տեղեկություններն արժեքավոր են այն տեսակետից, որ վկայում են դիտարկվող ժամանակահատվածում Հայաստանի և Այսրկովկասի արևելյան շրջանի միջև կատարվող աշխույժ առևտրի մասին (Манандян 1954, 218)՝ ընդգծելով դրանում նաև Դվին-Պարտավ առևտրական ճանապարհի դերակատարումը:

Պարտավ քաղաքն իր հերթին ելման կետ էր տարածաշրջանով անցնող Պարտավ-Տփղիս (Թիֆլիս), Պարտավ-Բաբ-ալ-Աբվաբ (Դարբանդ) առևտրական ուղիների համար, որոնք իրենց նշանակությունը մասամբ պահպանեցին նաև հետագա դարերում: Ստորև կանդրադառնանք Պարտավից հյուսիս-արևմուտք՝ դեպի Թիֆլիս ձգվող ճանապարհին (տվյալ ճանապարհի մասին տես մանրամասն՝ Եղիազարյան 2010, 96–101), որն անցնում էր Գանձակ քաղաքով: Առևտրական այս ուղու հնագույն նկարագրություններից մեկը պահպանվել է «Հոդուդ ալ-ալամ» երկում (۱۶۱-۱۶۲, ۱۳۴۰. حدود و العالم): Նշված աշխատության մեջ Պարտավ-Թիֆլիս ճանապարհի նկարագրությունն ուղեգրական բնույթ չունի: Այդտեղ նշվում են միայն Պարտավից Թիֆլիս ձգվող ճանապարհի գլխավոր տարանցիկ հանգրվանները՝ իրենց ընդհանուր բնութագրով (۱۶۱-۱۶۲, ۱۳۴۰. حدود و العالم): «Հոդուդ-ալ-ալամ»-ում որպես Պարտավ-Թիֆլիս ճանապարհի միջանկյալ կայաններ են հիշատակվում Գանձակը և Շամքորը՝ երկուսն էլ բնորոշվելով որպես շեն և բարեբեր քաղաքներ, Խունանը (Հունարակերտ)՝ որպես Կուր գետի ափին տեղակայված շրջան, և Կալան՝ իբրև Հայաստանի և Առանի սահմանին գտնվող ամրոց (۱۶۱-۱۶۲, ۱۳۴۰. حدود و العالم; Եղիազարյան 2005, 154): Պարտավ-Թիֆլիս ճանապարհի վերոմեջբերյալ նկարագրությունը, ըստ էության, համապատասխանում է նույն ժամանակաշրջանի արաբական աղբյուրներում հանդիպող նկարագրություններին: Ըստ X դարի արաբ աշխարհագրագետ Իբն Հաուկալի՝ «Պարտավից մի ճանապարհ գնում է Տփղիս, և այդ ճանապարհի վրա են Գանձակը (Ջանգա), Շամխորը, Խունանը և ալ-Կալան» (Տեր-Ղևոնդյան 2005, 622): Մեջբերված հարանման նկարագրությունները հիմք ընդունելով՝ կարելի է եզրակացնել, որ Պարտավ-Թիֆլիս ճանապարհն ուներ հետևյալ հիմնական ուղեգիծը՝ ճանապարհը սկիզբ էր առնում Պարտավ քաղաքից, անցնում էր Գանձակ և Շամքոր քաղաքներով, ձգվում էր մինչև Խունան: Այդտեղից շարունակվում էր մինչև Կալա (արաբական աղբյուրներում հիշատակվում է «Կալա իբն Քանդաման» ձևով, թարգմանաբար՝ Քանդամանի որդու ամրոց (Եղիազարյան 2010, 100)): Ճանապարհի վերջնակետն էր Թիֆլիսը:

X դարում Պարտավ-Թիֆլիս ճանապարհի կարևորության վերաբերյալ որոշ դատողություններ կարելի է անել դրա տարանցիկ կայանների տնտեսական զարգացածության հիման վրա: Անհերքելի փաստ է, որ բոլոր ժամանակներում զարգացման ավելի մեծ հեռանկար ունեին գերազանցապես այն քաղաքները, որոնք առևտրական բանուկ ճանապարհների վրա էին (Առաքելյան 1958, 127–128): Այս համատեքստում հետաքրքիր է դիտարկել Գանձակ քաղաքի օրինակը, որը Պարտավ-Թիֆլիս ճանապարհի հիմնական հանգրվաններից էր: Հայտնի է, որ Գանձակը բավական կարճ ժամանակաընթացքում դարձել է տարածաշրջանի ամենաբազմամարդ և վաճառաշահ քաղաքներից մեկը՝ գերազանցելով անգամ Պարտավին (Առաքելյան 1958, 116; Կարապետյան 2004, 19): Վաղ միջնադարյան օտարալեզու աղբյուրներում Գանձակը հիշատակվում է որպես Պարտավ-Թիֆլիս ճանապարհին ընկած բարեբեր և բարգավաճ քաղաք, որը միջազգային տարանցիկ առևտրին մասնակցում էր սեփական արտադրանքով, որոնցից հիմնականում մատնանշվում է բրդե գործվածքների արտադրությունը (حنود و العالم ١٩١٠, ١٣٤; Бартольд 1965, 405): Կարելի է եզրակացնել ուրեմն, որ Գանձակի աճին ու զարգացմանը նպաստել են նախևառաջ նրա աշխարհագրական դիրքը և առևտրական բանուկ ճանապարհների հանգուցակետ լինելու հանգամանքը:

Այսրկովկասի առևտրական ճանապարհների ուղղությունների փոփոխությունները XI–XIV դարերում

Սկսած XI դարից՝ քոչվոր թյուրքական, ապա նաև մոնղոլական ցեղերը ձգտում էին տիրանալ Այսրկովկասին ոչ միայն զուտ տարածքային ընդարձակման նպատակով, այլև փորձելով վերահսկողություն սահմանել տարածաշրջանով անցնող առևտրական ուղիների նկատմամբ: Միջազգային առևտրի զարգացման բնականոն ընթացքը, որը խաթարվել էր սելջուկյան արշավանքների և նրանց տիրապետության հաստատման սկզբնական շրջանում, հետզհետե վերականգնվում է արդեն մոնղոլական ժամանակաշրջանում: Հարկ է նկատել, սակայն, որ չնայած մոնղոլական շրջանում առևտրի զարգացման համար ստեղծվել էին նպաստավոր պայմաններ, նույն շրջանում, սակայն, տեղի է ունենում առևտրական տարանցիկ ճանապարհների տեղափոխություն հարավից հյուսիս (Մանանդյան 1977, 274): Մոնղոլների՝ Ասորիքը գրավելու և հարավում ընկած առևտրական ճանապարհների նկատմամբ վերահսկողություն սահմանելու փորձերն անհաջողության են մատնվում (Մանանդյան 1977, 274): Այս հանգամանքով պայմանավորված՝ մեծանում է նաև Ատրպատականի և Հայաստանի վրայով անցնող ուղու նշանակությունը, որը գալիս էր Արևելքից, հասնում մինչև Խոյ, որտեղից ճանապարհը ճյուղավորվում էր՝ ձգվելով երկու հիմնական ուղղությամբ (Մանանդյան 1977, 272–274):

Տարանցիկ առևտրական ճանապարհների փոփոխությունները կփորձենք դիտարկել XI դարի պարսիկ բանաստեղծ և ճանապարհորդ Նասեր Խոսրովի «Սաֆարնամե» (Ուղեգրություն) աշխատության մեջ պահպանված որոշ ճանապարհների օրինակով: Նասեր Խոսրովն իր յոթնամյա ճամփորդության ընթաց-

քում եղել է նաև Հայաստանում: 1046 թ. դուրս գալով Մերվից՝ Սերասխով հասել է մինչև Նիշապուր, այնուհետև, անցնելով Հյուսիսային Իրանի Դամղան, Սեմնան, Ռեյ, Ղազվին, Սարաբ քաղաքներով, հասել է Ատրպատականի Թավրիզ մայրաքաղաք (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۲-۶), որտեղից Մարանդի վրայով շարունակել է իր ճանապարհը մինչև Խոյ (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۷) Խոյից հետո հայկական առաջին քաղաքը, որտեղ կանգ է առել Նասեր Խոսրովը, եղել է Բերկրին: «Խոյից մինչև Բերկրի 30 փարսախ (երկարության չափ, որը հավասար է 3 մղոնի, Խուս 1970, 72) է, – նշում է ճանապարհորդը: Մենք այնտեղ հասանք Ջումադի առաջին ամսի 12-ին, իսկ այնտեղից գնացինք Վան և Ոստան» (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۷): Նասեր Խոսրովի հաջորդ հանգրվանը Խլաթ քաղաքն էր, որի հետավորությունը Բերկրիից նշվում է 19 փարսախ (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۷): Այնուհետև ճանապարհորդն անցել է Բիթլիս (Բաղեշ), Արզն, Մայյաֆարկին (Նփրկերտ) քաղաքներով, հասել է մինչև Դիարբեքիր (Ամիդ)՝ այդտեղից էլ իր ուղևորությունը շարունակելով դեպի Սիրիա (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۸-۱۲): Փաստորեն, կարելի է եզրակացնել, որ Նասեր Խոսրովը Հայաստան է եկել Ատրպատականի վրայով և գնացել Հայկական լեռնաշխարհի հարավով անցնող միջազգային առևտրի մայրուղու վրա գտնվող արհեստագործական և առևտրաշատ քաղաքներով:

Վ. Փափազյանը XVII դարում Թավրիզ-Հալեպ առևտրական ճանապարհի քննությանը նվիրված իր հետազոտության մեջ նշում է, որ Նասեր Խոսրովի երթուղին, որտեղ, ըստ էության, հիշատակվում են միայն ճանապարհի վրա հանդիպող գլխավոր քաղաքներն իրենց ընդհանուր բնութագրով, իր հետագծով համապատասխանում է Հալեպ, Ամիդ, Բիթլիս, Խլաթ, Արծկե, Բերկրի, Խոյ, Մարանդ, Թավրիզ մայրուղուն և այդ ճանապարհի հնագույն նկարագրություններից մեկն է (Փափազյան 1985, 68):

Վերոհիշյալ քաղաքներից, որոնցով անցել է Նասեր Խոսրովը, նկատելի է դառնում, սակայն, որ պարսիկ ճանապարհորդի անցած ուղին որոշակի շեղումներ է ունեցել Թավրիզ-Հալեպ մեզ հայտնի հիմնական մայրուղուց (Փափազյան 1985, 67-68): Այսպես, Նասեր Խոսրովը Բիթլիսից Դիարբեքիր ուղևորվելիս գնացել է Արզն և Մայյաֆարկին (Նփրկերտ) քաղաքներով, իսկ ճանապարհի Դիարբեքիր-Հալեպ հատվածն անցել է Հարանով (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۸-۱۲, Փափազյան 1985, 68): Հետաքրքրական է Նասեր Խոսրովի դիտարկումը Դիարբեքիրից դեպի Հարան ձգվող ճանապարհի վերաբերյալ: «Սաֆարնամե»-ում նկարագրվում է Դիարբեքիրից Հարան ձգվող երկու ճանապարհ (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۱۱): Ըստ հաղորդվող տվյալների՝ դրանցից մեկն անբնակ է և շուրջ 40 փարսախ է: Մյուս ճանապարհին, որի երկարությունը 60 փարսախ է, հանդիպում են բազմաթիվ բնակավայրեր՝ բնակեցված մեծ մասամբ քրիստոնյաներով (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۱۱): Նասեր Խոսրովը հավելում է նաև, որ իր քարավանն ընթացել է երկրորդ ճանապարհով, որը, ըստ նրա, թեև անցնում էր հարթ հովտով, բայց այնքան քարքարոտ էր, որ դժվարանցանելի էր անգամ ուղտերի համար (ناصر خسرو قباديائي, ۱۳۶۸, ۱۱):

Նասեր Խոսրովի անցած ճանապարհի հետագծի կապակցությամբ մեջբերված տեղեկությունների քննությունը թույլ է տալիս համակարծիք լինել Վ. Փափազյանի այն տեսակետին, որ Թավրիզ-Հալեպ առևտրական մայրուղին շուրջ վեց հարյուր տարիների ընթացքում եղել է բանուկ: Սակայն ժամանակի պահանջներից հիմնական ճանապարհի առանձին հատվածներում գոյացել են օժանդակ և զուգահեռ ուղիներ, որոնցից մեկն ու մեկը տարբեր ժամանակահատվածներում եղել է առավել նախընտրելի (Փափազյան 1985, 68):

XIV դարի պարսկալեզու հեղինակ Համդալլահ Ղազվինիի «Նուզհաթ ալ-դուլուբ» (Սրտերի մաքրություն) պատմաաշխարհագրական աշխատության մեջ ընդարձակ տեղ է հատկացված Իլխանության հիմնական ճանապարհների և դրանց ճյուղավորումների նկարագրությանը, որոնց համար որպես մեկնակետ է դիտարկվում Սուլթանիե քաղաքը (حمده قزوینی، ۱۳۳۶، ۹):

«Նուզհաթ ալ-դուլուբ» աշխատության մեջ, ի թիվս այլ ճանապարհների, նկարագրվում է նաև Արդաբիլից դեպի Առանի Ղարաբաղ ձգվող ճանապարհը, որն, ըստ հաղորդվող տվյալների, շարունակվում է մինչև Գանձակ, իսկ Գանձակից էլ՝ Թիֆլիս ուղղությամբ (حمده قزوینی، ۱۳۳۶، ۲۱; Hamd-Allah Mustawfi 1919, 173–174): Մեզ համար հետաքրքրական են հատկապես հիշյալ ճանապարհի Ղարաբաղ-Գանձակ, Գանձակ-Թիֆլիս ուղեգծերի նկարագրությունները, որոնք, ինչպես նշված աշխատության մեջ հիշատակվող բոլոր ճանապարհների նկարագրությունները, ուղեչափական բնույթ ունեն:

Ղազվինին Ղարաբաղից Գանձակ ճանապարհին հիշատակում է ութ կայան՝ նշելով նաև Պարտավ քաղաքը, իսկ ճանապարհի ընդհանուր տարածությունը հավասար է համարում 34 փարսախի: Գանձակից դեպի Թիֆլիս ձգվող ճանապարհը, ըստ Ղազվինիի նկարագրության, շուրջ 20 փարսախ է: Այս ճանապարհի միջանկյալ կայանների մեջ հիշատակվում է նաև Շամքոր քաղաքը, որն, ըստ հեղինակի՝ ավերված է (Hamd-Allah Mustawfi 1919, 174) Մեջբերված հաղորդումների հիման վրա կարող ենք եզրահանգել, որ «Նուզհաթ ալ-դուլուբ» աշխատության մեջ նկարագրվում է ընդարձակ մի ճանապարհ, որի ճյուղավորումներից մեկը սկիզբ է առնում Կուր-Արաքսյան հովտում տեղակայված հարթավայրային շրջանից, որը հիշյալ աշխատության մեջ բնորոշված է «Ղարաբաղ» տեղանվամբ: Այդ ճանապարհն անցնում է Պարտավ, Գանձակ, Շամքոր քաղաքներով և շարունակվում է դեպի հյուսիս-արևմուտք՝ մինչև Թիֆլիս: Ղարաբաղից Թիֆլիս ճանապարհի ընդհանուր հեռավորությունը նշվում է 54 փարսախ (Hamd-Allah Mustawfi 1919, 173): «Նուզհաթ ալ-դուլուբ» աշխատության մեջ, ըստ էության, նկարագրվում են նաև Պարտավ-Թիֆլիս առևտրական ուղու՝ Պարտավ-Գանձակ, Գանձակ-Թիֆլիս երթուղիները: Թեև դիտարկվող դարաշրջանում թե՛ Պարտավը, թե՛ Շամքորն ավերված էին, որի մասին վկայում է նաև Ղազվինին (حمده قزوینی، ۱۳۳۶، ۲۱; Hamd-Allah Mustawfi 1919, 92–93) և, փաստացի, կորցրել էին նախորդ ժամանակաշրջաններին բնորոշ իրենց առևտրատնտեսական կարևորությունն իբրև տարանցիկ հանգրվաններ, այնուամենայնիվ, կարելի է ենթադրել, որ այդ ճանապարհները մասամբ պահպանել էին

իրենց նշանակությունը նաև մոնղոլական ժամանակաշրջանում՝ շարունակելով կապող օղակ լինել Այսրկովկասի տարբեր հատվածների համար:

Եզրակացություններ

Այսրկովկասով անցնող առևտրական ճանապարհների և դրանց առնչվող տարաբնույթ հարցերի համակողմանի քննության համար բարձր արժեք ունեցող օտար աղբյուրների շարքում X–XIV դարերի պարսկերեն պատմաաշխարհագրական երկերն ու ուղեգրությունները զբաղեցնում են ուրույն տեղ: Սույն հոդվածի շրջանակում մեր օգտագործած պարսկերեն աղբյուրների հաղորդումները, չնայած իրենց համառոտությանը, բովանդակում են կարևոր տվյալներ, որոնք նոր մանրամասներով են լրացնում դիտարկվող ժամանակաշրջանում առևտրատնտեսական կարևոր նշանակություն ունեցող ուղիներին և դրանց ուղղությունների փոփոխություններին վերաբերող մեզ հայտնի տեղեկությունները՝ նպաստելով դրանց համալիր ուսումնասիրությանը տարածաշրջանի պատմական և քաղաքական զարգացումների համատեքստում:

Շնորհակալական

Սույն հոդվածի թեմայի ընտրության, շրջափվող առանցքային հարցերի շուրջ կարևոր խորհուրդների և դիտարկումների համար երախտագիտություն ենք հայտնում մեր գիտական ղեկավար, Մ. Մաշտոցի անվան Մատենադարանի Արևելագիտության բաժնի վարիչ, պ.գ.դ., պրոֆեսոր Բ.Պ. Կոստիկյանին:

Գրականություն/References/Литература

1. Առաքելյան Բ. 1958, Քաղաքները և արհեստները Հայաստանում IX–XIII դդ., հ.1, Երևան, ՀՍՍՌ ԳԱ հրատ.:
Arakelyan B. 1958, Towns and Crafts in Armenia IX–XIII Centuries 1, Yerevan, Academy of Sciences of the Armenian SSR Press (in Armenian).
2. Առաքելյան Բ. 1964, Քաղաքները և արհեստները Հայաստանում IX–XIII դդ., հ.2, Երևան, ՀՍՍՌ ԳԱ հրատ.:
Arakelyan B. 1964, Towns and Crafts in Armenia IX–XIII Centuries 2, Yerevan, Academy of Sciences of the Armenian SSR Press (in Armenian).
3. Եղիազարյան Ա. 2005, Խոյ (Խուայյ)-Դարբանդ (Բաբ-ալ-Աբվաբ) ճանապարհն ըստ արաբ աշխարհագրագետ Ալ-Մուկադդասու, Պատմա-բանասիրական հանդես, N 3, 149–159:
Yeghiazaryan A. 2005, Road Khoi (Khuai)-Derbend (Bab al-Abvab) According to Arabian Geographer Al-Moqaddasi, Historical-Philological Journal, N 3, 149–159 (in Armenian).
4. Եղիազարյան Ա. 2010, Արաբական խալիֆայության Արմինիա վարչական շրջանը (Պատմաաշխարհագրական ուսումնասիրություն), Երևան, ԵՊՀ հրատ.:
Yeghiazaryan A. 2010, Arminia Administrative Region of the Arabian Caliphate (Historico-Geographical Study), Yerevan, Yerevan State University Press (in Armenian).

5. Ժամկոչյան Ա. 2005, Դվին-Պարտավ ճանապարհը վաղ միջնադարում (V–IX դդ.), Էջմիածին, ԺԲ, 39–46:
Zhamkochyan A. 2005, The Dvin-Partav Road in the Early Middle Ages (5–9th centuries), Echmiadzin, N 12, 39–46 (in Armenian).
6. Կարապետյան Ս. 2004, Հյուսիսային Արցախ, Զ, Երևան, «Գիտություն»:
Karapetyan S. 2004, Northern Artsakh, vol. 6, Yerevan, Gitutyun (in Armenian).
7. Հակոբյան Թ. 1987, Պատմական Հայաստանի քաղաքները, Երևան, «Հայաստան»:
Hakobyan T. 1987, The Cities of Historical Armenia, Yerevan, Hayastan (in Armenian).
8. Հարությունյան Բ. 1968, Դվին-Պարտավ ճանապարհի Sisajān-Gelakūnī գծամասը, Պատմա-բանասիրական հանդես, N 1, 212–220:
Harutyunyan B. 1968, The Section Sisajan-Gelakuni on the Dvin-Partav Road, Historical-Philological Journal, N 1, 212–220 (in Armenian).
9. Մանանդյան Հ. 1936, Հայաստանի գլխավոր ճանապարհները ըստ Պետինգերյան քարտեզի, Երևան, Մելքոնյան ֆոնդի հրատ.:
Manandyan H. 1936, The Main Roads of Armenia According to the Peutingen Map, Yerevan, Melkonyan Fund Press (in Armenian).
10. Մանանդյան Հ. 1977, Քննական տեսություն հայ ժողովրդի պատմության, Երկեր, Գ, Երևան, ՀՍՍՀ ԳԱ հրատ.:
Manandyan H. 1977, Critical Theory of the History of the Armenian People, Works, vol. 3, Yerevan, Academy of Sciences of the Armenian SSR Press (in Armenian).
11. Մանանդյան Հ. 1984, Երկեր, Ե, Երևան, ՀՍՍՀ ԳԱ հրատ.:
Manandyan H. 1984, Works, vol. 5, Yerevan, Academy of Sciences of the Armenian SSR Press (in Armenian).
12. Նալբանդյան Հ. 1965, Յակուտ ալ-Համալի, Աբուլ-Ֆիդա, Իբն Շադդադ (Օտար աղբյուրները Հայաստանի և հայերի մասին, հ. 3), Երևան, ՀՍՍՀ ԳԱ հրատ.:
Nalbandyan H. 1965, Yaqut al-Hamawi, Abu-al Fida, Ibn Shaddad (Foreign Sources About Armenia and Armenians, vol. 3), Yerevan, Academy of Sciences of the Armenian SSR Press (in Armenian).
13. Տեր-Ղևոնդյան Ա. 2005, Արաբ մատենագիրներ, Թ-Ժ դարեր (Օտար աղբյուրները Հայաստանի և հայերի մասին, հ. 16, Արաբական աղբյուրներ, Գ), Երևան, ԵՊՀ հրատ.:
Ter-Ghevondian A. 2005, Arab Historians and Geographers of IX–X Centuries (Foreign Sources About Armenia and Armenians, vol. 16, Arab Sources, vol. 3), Yerevan, Yerevan State University Press (in Armenian).
14. Փափազյան Վ. 1985, Թավրիզ-Հալեպ առևտրական ճանապարհը XVII դարում, Լրաբեր հասարակական գիտությունների, N 2, 65–70:
Papazian V. 1985, The Trade Route Tabriz-Aleppo in the 17th Century, Herald of Social Sciences, N 2, 65–70 (in Armenian).
15. Бартольд В. 1965, Сочинения 3, Работы по исторической географии, Москва, «Наука».
Bartold V. 1965, Works 3, Works on Historical Geography, Moscow, Nauka (in Russian).
16. Манандян Я. 1954, О торговле и городах Армении в связи с мировой торговлей древних времен (V в. до н. эры – XV в. н. эры), Ереван, изд. Ереванского университета.

- Manandyan H. 1954, On Trade and Cities of Armenia in Connection with World Trade of Ancient Times (5th century BC – 15th century AD), Yerevan, Yerevan University Press (in Russian).
17. Хинц В. 1970, Мусульманские меры и веса с переводом в метрическую систему (перевод с немецкого Ю.Э. Брегеля), Москва, «Наука».
Hinz V. 1970, Muslim Measures and Weights With Conversion to the Metric System, (Translated from German by Yu.E. Bregel), Moscow, Nauka (in Russian).
18. Hamd-Allah Mustawfi 1919, The Geographical Part of the Nuzhat Al Qulub (Composed by Hamd-Allah Mustawfi of Qazwin in 740 (1340), translated by G. Le Strange, Leiden, Brill; London, Luzac @ Co (in English).
19. حدود العالم من المشرق الى المغرب، بكوشش دكتور منوچهر ستوده، تهران، چاپخانه دانشگاه تهران
Hudud al-Alam Min al-Mashriq Ila al-Maghrib 1962, (ed. by Manoochehr Sotoodeh), Tehran University Press (in Persian).
20. حمدالله بن ابی بکر بن محمد بن نصر مستوفی قزوینی، نزهت القلوب، با مقابله و حواشی و تعلیقات و فهارس بکوشش محمد دبیر سیاقی، ناشر کتابخانه طهوری اسفنده، تهران
The Geographical Part of the Nuzhat-al Qulub 1958 (Composed by Hamd-Allah Mustawfi of Qazwin in 740 (1340), edited by Mohammad Dabirsyaghi), Tehran, Tahoori Publishers (in Persian).
21. سفرنامه ناصر خسرو، بکوشش نادر وزین پور، تهران
The Safar-Name of Naser Khosrow 1368, Qaruan, Tehran (in Persian).