

ნინო ჯაველიძე

ცნებების - „გენუის ტბა“ და „ოსმალეთის ტბა“ საკითხისათვის

შესავალი

განვითარებულ შუა საუკუნეებში პონტოს საზღვაო ვაჭრობის თემა პირდაპირ უკავშირდებოდა აქ გენუისა და სხვა იტალიური სავაჭრო კოლონიების გაჩენას, ხოლო გვიან შუა საუკუნეებში - ოსმალეთის იმპერიის დაარსებას, რომლის ფარგლებში სრულად იყო მოქცეული შავი ზღვის აუზი. მართლაც, გენუა-ვენეციის მიერ კოლონიზაცია შავი ზღვის სანაპირო ზოლისა გახდა წინაპირობა, რომ XIII-XV საუკუნეებში განსაკუთრებით გაზრდილიყო იტალიელთა საზღვაო-საქარავნო ვაჭრობა. ამგვარი სავაჭრო ოპერაციების განხორციელება შეუძლებელი ჩანდა, თუკი არ იქნებოდა გაკონტროლებული სანაპირო ციხე-პორტები, ნავთსაყუდლები და, შესაბამისად ამისა – არ იქნებოდა უზრუნველყოფილი საზღვაო-სავაჭრო მიმოსვლის უსაფრთხოება და დაცვა, ეს კი მოასწავებდა ზღვის სტატუსის ცვლილებას.

უნდა ითქვას, რომ შავი ზღვის ფუნქციური დატვირთვა შუა საუკუნეთა განმავლობაში მართლაც იცვლებოდა იმისდა მიხედვით, თუ რომელი სახელმწიფოს გავლენის სფეროში ექცეოდა მისი აუზი და ამ პრობლემას ყოველთვის უთმობდნენ ყურადღებას საქარავნო-სავაჭრო გზების შესწავლის დროს, იგი განიხილებოდა როგორც ამა თუ იმ ქვეყნის საგარეო პოლიტიკის ერთ-ერთი მთავარი საკითხი. მართლაც, იმ ხანად ქვეყნათშორისი ეკონომიკურ-სავაჭრო ურთიერთობებისას ზღვით მიმოსვლას ენიჭებოდა ისეთივე მნიშვნელობა, როგორც სახმელეთო კავშირებს და ხშირი იყო შემთხვევები, როდესაც ზღვით დაკავშირება უფრო უსაფრთხო ჩანდა, ვიდრე გადაადგილება განსხვავებული ეთნო-კონფესიური სახელმწიფოების ტერიტორიებზე.

მეთოდი

განხილული და გაანალიზებულია წერილობითი წყაროების ცნობები და ოფიციალური დოკუმენტების მონაცემები, რომლებშიც ასახულია შავი ზღვის საერთაშორისო ვაჭრობა შუა საუკუნეებში.

შედეგები

შესწავლილია და გამოვლენილი განვითარებულ და გვიან შუა საუკუნეებში შავი ზღვით საერთაშორისო-სავაჭრო მიმოსვლის თავისებურებების საკითხები.

მსჯელობა

გასული საუკუნეების ევროპაში საზღვაო თემატიკა შესწავლისა და განხილვის საგანი გახდა და ამ საკითხის გამო კამათისას გამოიკვეთა ორი ურთიერთსაპირისპირო თვალსაზრისი. განსხვავებული დოქტრინები გაცხადდა „Mare liberum“-ისა (თავისუფალი ზღვა) და „Mare clausum“-ის

(დახურული ზღვა) სახელწოდებებით. პირველი თეორიის ავტორი გახლავთ ჰოლანდიელი დიპლომატი და იურისტი ჰუგო გროციუსი (1583-1645 წწ.), ვინც გამოხატავდა ჰოლანდიის მსხვილ ვაჭარ-ბურჟუაზია მიზნებს. მან შექმნა ტრაქტატი „კომენტარები მოხვეჭის უფლების შესახებ (Hugo de Groot, 1864), რომლის ერთ-ერთი, XII თავი თავადვე გამოაქვეყნა სათაურით „De mare libero” (1609 წ.). მეორე თეორია ეკუთვნის ინგლისელ პოლიტიკოსს, აღმოსავლეთმცოდნე ჯონ სელდენის (1584-1654 წწ.). მის ტრაქტატში ასახულია ზღვით გარშემორტყმული დიდი ბრიტანეთის სწრაფვა ტერიტორიული წყლების გაკონტროლებისა, ვინაიდან, მისი აზრით, ზღვა არ უნდა გამხდარიყო ყველასთვის ხელმისაწვდომი და ამა თუ იმ პოლიტიკურ ერთეულს უნდა ჰქონოდა უფლება იგი „ჩაეკეტა” საკუთარი სტრატეგიული მიზნების მიხედვით (Seldeni: MDC XXXV). ერთი სიტყვით, საერთოდ, ზღვების და, ამ შემთხვევაში, შავი ზღვის სტატუსი მუდამ განიხილებოდა იმის გათვალისწინებით, თუ როგორი იყო მასზე მიმოსვლა, იყო თუ არა ყველასთვის ხელმისაწვდომი შავი ზღვით ვაჭრობა და არსებობდა თუ არა რომელიმე ქვეყნის მონოპოლია შავი ზღვით საერთაშორისო ვაჭრობისას.

შავ ზღვას, როგორც დამაკავშირებელ სივრცეს აღმოსავლეთის ქვეყნებისა ევროპის სახელმწიფოებთან, უძველესი დროიდან ეთმობოდა გამორჩეული ყურადღება. აზიისა და ევროპის პოლიტიკურ ერთეულებს შორის დაპირისპირების და კავკასიასა თუ მცირე აზიაში წარმოებული ომების ერთ-ერთი მიზეზი იყო საზღვაო გზებზე გაბატონების საკითხი. ძველი ბერძნული სამყარო ადრე ანტიკური ხანიდანვე განაგებდა საზღვაო საერთაშორისო ვაჭრობას და უკვე ძვ.წ. აღ-ის VIII-I საუკუნეებში შავი და ხმელთაშუა ზღვების აუზების ქვეყნები ერთმანეთთან იყვნენ დაკავშირებულნი. ბოსფორის სრუტის სანაპიროსთან ძვ. 560 წელს დაარსებული ქ. ბიზანტიონი მუდამ აკონტროლებდა პონტოში შემავალ გზას და სწორედ ბოსფორის სრუტის დაუფლებისთვის ჰქონდათ გაჩაღებული ომი აქემენიანთა სპარსეთსა და ბერძნულ ქალაქებს. ანტიკურ ხანაში იყო პერიოდები, როდესაც პონტო ხდებოდა „თავისუფალი”, ანუ ზღვაზე მიმოსვლა იყო ხელმისაწვდომი არაშავიზღვისპირა ქვეყნებისთვისაც. თუმცა ადრე შუა საუკუნეებში იმპერატორმა იუსტინიანემ 528 წელს ბოსფორზე დააწესა ისეთი მაღალი საბაჟო გადასახადი, რომ არაშავიზღვის ქვეყნებისთვის ეს ზღვა, ფაქტობრივად, დაიხურა. ასეთი ვითარება გაგრძელდა ექვსი საუკუნე, რა დროსაც შავ ზღვაზე სავაჭრო მიმოსვლა ხორციელდებოდა ზღვის აუზის ქვეყნებსა და კონსტანტინოპოლს შორის (Берадзе 1989: 32-34). განვითარებულ შუა საუკუნეებში ბიზანტიის იმპერატორების მიერ დასავლეთევროპელი ვაჭრებისთვის დაწესებული შეღავათები კარგად ჩანს მათ მიერ გენუელ-ვენეციელთათვის ბოძებული ქრისოზოლებიდან: 1082 წლის ქრისოზოლით ალექსი I-მა ვენეციელებს მიანიჭა სავაჭრო და პოლიტიკური უპირატესობანი იმპერიის მთელ ტერიტორიაზე. მათ შეეძლოთ გადასახადის გარეშე ეწარმოებინათ ალბ-მიცემა, თანაც ფინანსურ მოხელეებს ეკრძალებოდათ შეემოწმებინათ მათი საქონელი. ვენეციელებს ასევე შეეძლოთ გადასახადის გარეშე ესარგებლათ იმპერიის მიწა-წყალზე არსებული მრავალი ნავმისადგომით და იქ დაესაწყობებინათ საკუთარი საქონელი. მათ ჰქონდათ უფლება

გადაადგილებულიყვნენ თავისუფლად უზარმაზარ ტერიტორიაზე და არ გადაეხადათ არანაირი გადასახადი არც საქონლის შეტანა-გამოტანისა და არც ყიდვა-გაყიდვისას. ამასთან, მათ უბოძეს დედაქალაქში საცხოვრებლად დიდი კვარტალი, გადასცეს სამი საზღვაო ნავმისადგომი იუდეას კარიბჭესა და ბოსფორის სანაპირო კონცხზე მდებარე «Вигла»-ს შორის. მათ აგრეთვე ენიჭებოდათ მსგავსი უფლებები სხვადასხვა გეოგრაფიულ ადგილას თუ პუნქტში: ლაოდიკია, ანტიოქია, მოჰსუესტია, ქიოსი, ეფესო, დრაჩა, ავლონა, კორფუ, კორინთო, თებე, ათენი, სოლუნი, ანდრიანოპოლი, ჰერაკლია და სხვ. მოგვიანებით ასეთივე უფლებები მიიღეს გენუელებმაც. საერთოდ, ბიზანტიის იმპერატორებმა ლათინთათვის ქრისობულები გასცეს: 1082 წელს, 1111 წელს, 1126 წელს, 1148 წელს, 1157 წელს, 1165 წელს, 1169 წელს, 1187 წელსა და 1199 წელს. როგორც ვხედავთ, იტალიელი ვაჭრები სარგებლობდნენ განუზომელი პრივილეგიებით ბიზანტიის მთელ ტერიტორიაზე, მათ შეეძლოთ თავისუფლად ევლოთ დარდანელისა და ბოსფორის სრუტეებით, შეუფერხებლად ევაჭრათ როდოსთან, კვიპროსთან, ეგეოსის ზღვის კუნძულებთან და ა.შ. ერთადერთი, რასაც მათ 1204 წლამდე ვერ მიაღწიეს, გახლდათ ის, რომ ბიზანტიის იმპერატორებმა ლათინებს არ დართეს ნება შესულიყვნენ შავ ზღვაში მის ქალაქ-პორტებთან ვაჭრობის მიზნით. გენუელებს და შემდგომ ვენეციელებსაც შეეძლოთ თავიანთი გემები დროებით გაეჩერებინათ შავი ზღვის ნავმისადგომებთან, მაგრამ მათ არ ჰქონდათ უფლება სავაჭრო მიმოსვლისა შავ ზღვაზე, ანუ იტალიელებს ეძლეოდათ უფლება მცირე ხნით შეყოვნებულიყვნენ პონტოს ნავმისადგომებში, თუმცა ეკრძალებოდათ იქ დაკავებულიყვნენ სავაჭრო საქმიანობით! ამის ნათელი მაგალითია ბიზანტიის იმპერატორ მანუილ I-ის მიერ გენუელთათვის 1165 წელს და ვენეციელთათვის 1169 წელს გაცემული ქრისობულები, რის საფუძველზე მათ შეეძლოთ დაეარსებინათ სავაჭრო ფაქტორიები კონსტანტინოპოლსა და სხვა ქალაქებში, რათა თავისუფლად ევაჭრათ იმპერიის თითქმის მთელ ტერიტორიაზე. წყაროთა მონაცემებით ცხადდება, რომ გამონაკლისს ამგვარი შეღავათებიდან წარმოადგენდა „რუსეთი და მატრაზა“. მკვლევართა აზრით (ბრეტანიუ), სიტყვით „რუსეთი“ აქ იგულისხმება შავი ზღვა, ხოლო „მატრაზა“ არის იგივე მატრეგა, ტამანი და აღნიშნავს აზოვის ზღვას. აქედან ჩანს, რომ არც მანუილ I-მა და არც მისმა წინამორბედმა იმპერატორებმა დასავლეთევროპელი ვაჭრები არ შეუშვეს სავაჭროდ შავ და აზოვის ზღვებზე და მათ ამ მხრივ გადაკეტილი ჰქონდათ გზა პორტებისკენ. შავი ზღვა არაპონტოსპირეთის ქვეყნებისთვის, ვიდრე არ დაარსდებოდა ლათინთა იმპერია, იყო სავაჭროდ მიუწვდომელი და ბიზანტიის იმპერატორები პონტოს განიხილავდნენ ვითარცა „წმიდათა წმიდას“.

იმპერატორთა ამგვარი დამოკიდებულება შავ ზღვაზე არაპონტოსპირეთის ქვეყნების მიმოსვლის საკითხისადმი ეფუძნებოდა მის მნიშვნელობას მოსახლეობის საარსებოდ აუცილებელი პროდუქტებით მომარაგების სფეროში. ასე მაგალითად, როდესაც XIV საუკუნეში ოქროს ურდოს ხანმა ჯანიბეკმა დაიპყრო სავაჭრო პუნქტი ტანა და შეწყდა იქიდან სურსათის შეზიდვა კონსტანტინოპოლში, ეს საგანგაშო აღმოჩნდა ბიზანტიისა და იტალიისთვისაც, სადაც იგრძნობოდა დიდი დანაკლისი მარცვლეულისა და

დამარილებული თევზის, შავი ზღვისა და აზოვისპირეთიდან რომ ეზიდებოდნენ გენუა-ვენეციელები დასავლეთ ევროპაში. იგივე განმეორდა 1343 წელს ლათინ-მონღოლთა დაპირისპირებისას, რა დროსაც შავ ზღვაზე შეწყდა ვაჭრობა, მათ შორის ხორბლეულითა და მარილითაც. ამას შედეგად მოჰყვა ის, რომ ბიზანტია განიცდიდა ჭკავისა და მარილის კატასტროფულ ნაკლებობას და მხოლოდ დიდი ძალისხმევის შედეგად გახდა შესაძლებელი მარცვლეული ემოვნათ მცირე აზიასა და სპარსეთში (Зевакин, Пенчко 1938: 76,95). ცხადია, ბიზანტიის ეკონომიკის განვითარებისთვის სავაჭრო მიმოსვლა შავი და აზოვის ზღვების ქალაქ-პორტებთან იმენდა გადამწყვეტ მნიშვნელობას და იმპერატორები არ დართავდნენ ნებას არაპონტოსპირეთის ქვეყნებს ევაჭრათ ამ ზღვების აკვატორიაში. აქვე ვიტყვით წინსწრებით, რომ შავი ზღვით ვაჭრობას არც გვიან შუა საუკუნეებში ჰქონდა დაკარგული თავისი მნიშვნელობა ოსმალეთის იმპერიისთვის. XVIII საუკუნის ოსმალეთში რუსეთის ელჩი პ. ტოლსტოი თავის რაპორტში წერდა, რომ: „თუკი შეწყდებოდა თუნდაც ერთი წლით შავი ზღვიდან საქონლის შეტანა კონსტანტინოპოლში, ასეთ შემთხვევაში შიმშილი დაისადგურებდა მთელ ქალაქში“ (Арунова 1868: 38). გამომდინარე აქედან, ბიზანტიის ვაჭრობისა და ეკონომიკის განვითარებისთვის უპირველესი იყო შავი ზღვით სავაჭრო მიმოსვლა და ბიზანტიის იმპერატორები არავის მისცემდნენ უფლებას (გარდა პონტოს აუზის ქვეყნებისა), თავისუფლად ევაჭრათ შავ და აზოვის ზღვებზე. ეს საკითხი განეკუთვნებოდა იმპერიის სტრატეგიულ საკითხთა რიგს.

1204 წელს ჯვაროსანთაგან დამხობილი ბიზანტიის იმპერიის ადგილას დაარსდა ლათინთა იმპერია და ამის შემდგომ ძირეულად შეიცვალა შავი ზღვით სავაჭრო მიმოსვლის მონოპოლიის საკითხი – იგი წარიმართა დასავლეთევროპელთა სასარგებლოდ. ვენეციელებმა, ვინც I ჯვაროსნული ლაშქრობის დროიდან იმყოფებოდნენ მცირე აზიასა და წმ. მიწაზე, დაიკავეს მთავარი ადგილი შავი ზღვით ვაჭრობისას და მათ ეს პოზიცია შეინარჩუნეს ლათინთა იმპერიის არსებობის ბოლომდე (1261 წ.). ლათინთა იმპერიის დედაქალაქ კონსტანტინოპოლში ვენეციამ მოიპოვა უპირატესი მდგომარეობა იტალიის სხვა ქალაქებთან შედარებით. შემოღებულ იქნა პოდესტას თანამდებობა, რაც გულისხმობდა ვენეციელთა ადმინისტრაციის უფროსის პოზიციას. პოდესტას თავისადმინისტრაციულერეთულშიშეედლო ვეტო გამოეყენებინა ლათინთა იმპერატორის გადაწყვეტილებისთვის. ვენეციელებს უბოძეს ყოველგვარი უფლება ევაჭრათ უბაჟოდ ლათინთა იმპერიის მიწაზე და მის ვასალთა ტერიტორიაზეც. პოდესტა სრულად წარმართავდა ვაჭრობის პროცესს და თვალყურს ადევნებდა დედაქალაქისა თუ სხვა მნიშვნელოვანი პორტების მუშაობას. შავი ზღვისპირეთის ნავმისადგომებისა და ნავთსაყუდლების უმეტესი ნაწილი ექვემდებარება ვენეციელთა ძალაუფლებას და პოდესტას მმართველობა ეფუძნებოდა ვენეციის ნობილიტეტის საბჭოს. ლათინთა იმპერიაში საკუთარი საზღვაო ვაჭრობის უფლებები, ვენეციელთა გარდა, მოიპოვეს პიზამ (1207 წ.) და აგრეთვე, გენუამ, ვინც ვენეციასთან შეთანხმებით 1218 წლიდან შეუდგა იმ უფლებების განხორციელებას, ალექსი III-ისგან ადრე რომ ჰქონდა მოპოვებული. ვენეცია-გენუის შეთანხმებები პერიოდულად ფორმდებოდა ხელახლა 1228, 1232, 1238 და 1251 წლებში.

ერთი სიტყვით, XIII საუკუნის დასაწყისიდან დასავლეთევროპელნი ეუფლებიან შავი ზღვით ვაჭრობას და ლათინთა იმპერიის არსებობის დროს ვენეციის დაწინაურება თვალშისაცემი ხდება. სავაჭრო სფეროში პირველობისთვის ქიშპი იტალიის ქალაქებს შორის გრძელდებოდა და პალეოლოგების ბიზანტიის იმპერიის აღდგენის (1261 წ.) შემდეგ პირველობას ახლა უკვე გენუელები ეუფლებიან. გენუელთა დაწინაურება საზღვაო-სავაჭრო სფეროში იწყება 1261 წელს, მათსა და იმპერატორ მიხეილ VIII პალეოლოგს შორის ნიმიფის ზავის გაფორმების შემდეგ. 1261 წელსვე იმპერატორი ვენეციელებს დევნის კონსტანტინოპოლიდან, თუმცა მალევე აბრუნებს, ოღონდაც, მათი საქმიანობა პალეოლოგების ზეობისას ხასიათდება უფრო დაბალი სტატუსითა და პრივილეგიებით ვიდრე გენუელებისა. იმპერატორმა მიხეილ VIII-მ ვენეციელებს შეუნარჩუნა სავაჭრო კოლონია დედაქალაქში, მაგრამ მათი პოდესტა რანგით დააქვეითეს და მას მიაკუთვნეს ოდენ ბაილოს სტატუსი. ახალი პოდესტა ხდება გენუელი მოხელე, ვინც შავი ზღვის საკუთარ სავაჭრო კოლონიებს მართავს გენუის კანონებით. ამას გარდა, გენუას გადაეცა დედაქალაქში ვენეციელთა კვარტლის ერთი ნაწილი, ხოლო რამდენიმე წლის შემდგომ მათ მიაკუთვნეს მთელი გალათას რაიონი, სადაც გენუელებმა დააარსეს პერას უბანი, რომელიც დროთა განმავლობაში, ვიდრე არ დაემხო პალეოლოგების დინასტია, ხდება მსოფლიო ვაჭრობის ერთ-ერთი მთავარი ცენტრი. მათვე მიაკუთვნეს ბაზრები იმპერიის სხვადასხვა ქალაქებში, სადაც მონოპოლიით უწინ სარგებლობდნენ ვენეციელები. ყველა სავაჭრო პრივილეგია გადადის გენუელთა ხელში და ისინი გაბატონდნენ შავი ზღვის სავაჭრო გზებზე, რაც, თავის მხრივ, წარმოადგენდა საქონლის გადაზიდვის ძალზე მომგებიან ტრანზიტს. გენუელებს ებოძათ უბაჟო ვაჭრობა იმპერიის მთელ მიწა-წყალზე და შავი ზღვა უნდა დახურულიყო ყველა ქვეყნის გემისთვის, გარდა გენუის და მისი მოკავშირე პიზისა. ამიერიდან გენუა და ვენეცია ორი საუკუნის განმავლობაში პონტოსა და ხმელთაშუა ზღვებზე ერთმანეთს უპირისპირდებიან და მათი ქიშპი ხანგამოშვებით ლებულობს კიდევაც საომარი მოქმედებების სახეს (1294 წელს, 1335 წელს, 1350 წელს და ა.შ.).

1. გენუის სავაჭრო კოლონია-ფაქტორიები შავი და აზოვის ზღვების სანაპიროებზე

გენუელებმა შავ ზღვაზე ყურადღება, უპირველესად, მიაქციეს მის ჩრდილოეთ სანაპიროს, რაც იმ ხანად შედიოდა ოქროს ურდოს საზღვრებში. 1266 წელს მანგუ-გირეიმ გენუელებს ნება დართო ყირიმში დაეარსებინათ სავაჭრო კოლონია კაფა, რაც მანამდე წარმოადგენდა მცირე პუნქტს. გენუელებმა კაფა აქციეს თავის მთავარ სასაწყობე ადგილად შავი ზღვის სანაპიროზე, რისთვისაც მიმართეს მთელ რიგ ღონისძიებებს – ვაჭრებს უკრძალავდნენ ხანგრძლივად დარჩენილიყვნენ სხვა სავაჭრო პუნქტებში (სუდაკი, ტანა) და სხვ. (Зевакин, Пенчко 1938: 75). ამის შემდგომ გენუელები აფუძნებენ ფაქტორიებსა და დასახლებებს დასავლეთ კავკასიაში, რაც დასტურდება XIII საუკუნის დასავლეთევროპული პორტულანოებით. ეს ფაქტორია-კოლონიები განფენილნი არიან ტანადან (აზოვი) სებასტოპოლისამდე (ცხუმი) და მათი რაოდენობა აღწევს 39 პუნქტს.

ესენია: მატრეგა (ტამანი), კოპა (ლაკოპა), მაპა (ანაპა), სუჯუკ-კალე (ძვ. ბატა), გელენჯიკი, ალბა-ჯიხა, მაურა-ჯიხა, სან-ჯორჯიო, პეცონტა (ბიჭვინთა), ლოტარის პორტი და სხვ. სებასტოპოლისის ნავმისადგომი გახლდათ მნიშვნელოვანი ცენტრი გენუელთა ვაჭრობისა შავი ზღვის აღმოსავლეთ სანაპიროზე და ვაჭრები აქ დებულობდნენ დიდ შემოსავალს, ხოლო გენუა – უფრო მეტ თანხას მათი გადასახადებისგან. ქალაქში 1354 წლიდან არსებობდა გენუელთა საკონსულო, დაახლოებით ამ დროიდანვე – სავაჭრო ფაქტორია, ხოლო ცხუმში პირველი კათოლიკი ეპისკოპოსის საქმიანობა აღნუსხულია 1318 წლიდან. აქვე უნდა ითქვას, რომ საქართველოს შავი ზღვის სანაპიროზე და, აგრეთვე, ტრაპიზონის საკეისროში, რომლის კომნენოსი კეისრები, უმეტესწილად, იყვნენ ქართული ორიენტაციისანი, იტალიელთა სავაჭრო ფაქტორიები, განსხვავებით პონტოს ჩრდილოეთი, დასავლეთი და სამხრეთ-დასავლეთი სანაპიროებისგან, ჩნდება ბევრად გვიან. თუკი XIII საუკუნის დასაწყისში ლათინთა იმპერიის დაარსებას მაშინვე მოჰყვა შავ ზღვაზე იტალიური კოლონიებისა და ფაქტორიების გაჩენა, ამ მხრივ გამონაკლისი აღმოჩნდა საქართველოს ზღვისპირეთი და ტრაპიზონის საკეისროს სანაპირო ტერიტორია, სადაც ლათინი ვაჭრები მკვიდრდებიან მხოლოდ XIII საუკუნის მიწურულიდან. ეს არც არის გასაკვირი, ვინაიდან ტრაპიზონის კეისრები საკუთარი საგარეო ეკონომიკური კურსის განხორციელებისას იმ ხანად ითვალისწინებდნენ საქართველოს მეფეთა საგარეო პოლიტიკას – შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთი და აღმოსავლეთი სანაპირო პორტების ვაჭრობაში ლათინთა მონოპოლური მისწრაფებები მიუღებელი ჩანდა საქართველოს სამეფოსთვის და ეწინააღმდეგებოდა მის საგარეო სავაჭრო მიზანდასახულობას. თუმცა მიუზღრუნდეთ ჩვენს სათქმელს. გენუელები არ სჯერდებოდნენ სანაპირო ზოლზე სავაჭრო კოლონია-ფაქტორიების შექმნას და მიიწევდნენ დასავლეთი კავკასიის შიდა მიწებისკენაც. აქედან ისინი უკავშირდებოდნენ სავაჭრო გზით თურქესტანის ჩრდილოეთ ნაწილს, ირანს და შემდგომ ჩინეთსაც. ამას გარდა, ტანას კოლონია მარაგდებოდა საქონლით ინდოეთიდან და ინდოჩინეთიდან, ორი საქარავნო გზით რომ ჩამოჰქონდათ ვაჭრებს. ტანაში გენუელები დასახლდნენ 1316 წლისთვის, ხოლო ვენეციელები – 1332 წელს. აღსანიშნავია, რომ გენუელები შავი ზღვის კოლონიებიდან ვაჭრობას აწარმოებდნენ კასპიის ზღვაზეც (მდ. ვოლგის მეშვეობით), საიდანაც ისინი სავაჭროდ მიემართებოდნენ სპარსეთში და იქ იძენდნენ გილანის მაღალხარისხოვან აბრეშუმს (Зевакин, Пенчко 1938: 90).

გენუა (მისი კოლონიები), გარდა პონტოს ჩრდილოეთი სანაპიროსი, როგორც ვთქვით, ფუძნდებოდა ტრაპიზონის იმპერიაშიც. უძველესი საბუთი, რომლის თანახმად გენუელებს ტრაპიზონში ჰქონდათ საკუთარი ადმინისტრაცია, თარიღდება 1291 წლით, რაც იძლევა საშუალებას ვივარაუდოთ, რომ აქ გენუელები უფრო ადრე უნდა გამოჩენილიყვნენ. 1292 წელსვე აღინუსხება ტრაპიზონში გენუელთა კოლონიის არსებობა და ეს ფაქტი დასტურდება პერასა და კაფას სანოტარო აქტებით (Карпов 1981: 41); ამ დროისთვის გენუელ ვაჭრებს ათვისებული ჰქონდათ ტრაპიზონსა და თავრიზს შორის მოქმედი საქარავნო გზაც, რასაც ხელს უწყობდა პონტოს სამხრეთ-აღმოსავლეთ სანაპიროზე დაარსებული მათი კოლონიები ვატიცა (1274 წ.), სამისო (1289 წ.) და სხვ.. სწორედ ამ პროცესმა დაუდო სათავე

ე.წ. „სამხრეთი სანაპიროს“ გაჩენას. უნდა ითქვას, უცნობია, თუ როდის გაფორმდა გენუელთა პირველი კოლონიის აქტი ტრაპიზონში. ვიცით მხოლოდ, რომ 1314 წლის ხელშეკრულებით ნახსენებია წინა წლების (მაგალითად, 1302 წ.-ის) ხელშეკრულებები, საიდანაც ირკვევა, იმ დროს ტრაპიზონში მოქმედებდა გენუელთა სასამართლო კურია. მკვლევართა აზრით, ტრაპიზონის იმპერატორს გენუელთათვის უნდა გამოეყო ცალკე კვარტალი 1300 წლისთვის, სადაც განთავსდა კიდევ მათი ადმინისტრაცია. გენუის მუდმივი კავშირი მის კოლონიებთან შავი ზღვის სანაპიროებზე შეწყდა კონსტანტინოპოლისა და მასთან ერთად გენუელთა მთავარი ცენტრის, პერას დაცემის შემდგომ, 1452 წლის აპრილში. ქალაქ გენუის კომუნამ თავისი ყველა სამფლობელო შავ ზღვაზე, მათი საკუთრებისა და მართვის უფლებებითურთ გადასცა გენუის წმ. გიორგის ბანკს, ხოლო მათმა ფაქტორიამ ტრაპიზონში იარსება კომნენოსების ზეობის ბოლომდე (1461 წ.). ამ დრომდე ტრაპიზონში მოქმედებდა გენუელთა ნოტარიატი და სწორედ გენუელებმა აცნობეს ერთ-ერთმა პირველებმა ევროპას ტრაპიზონის დაცემა. როგორც ვთქვით, მკვლევართა ვარაუდით, გენუელები ტრაპიზონში უნდა დაფუძნებულიყვნენ XIII საუკუნის ბოლოს, როდესაც „გენუელებმა ბიზანტიის იმპერატორთა მფარველობით მიაღწიეს ვაჭრობის თითქმის სრულ მონოპოლიას კონსტანტინოპოლსა და შავ ზღვაზე“. ამრიგად, მთელი ორი საუკუნის განმავლობაში, XIII საუკუნის ბოლო მესამედიდან XV საუკუნის ბოლო მეოთხედამდე ქალაქ-რესპუბლიკა გენუა განაგებდა შავსა და აზოვის ზღვებზე სავაჭრო მიმოსვლის და ტვირთბრუნვის პროცესს. ცხადია, მის ხელში იყო „ცოცხალი საქონლით“ ვაჭრობაც.

2. ვენეციის სავაჭრო კოლონია-ფაქტორიები შავი და აზოვის ზღვების სანაპიროებზე

მეორე იტალიური ქალაქ-რესპუბლიკა, რომელიც გამოჩნდა შავი ზღვის სანაპიროებზე, გახლდათ ვენეცია, სადაც ვაჭრობას ტრაპიზონის საკეისროსთან უძღვებოდნენ სახელმწიფო დონეზე - მას მართავდა ქალაქის სენატი, ნაწილობრივ - დიდი საბჭოც. ამიტომ, მიუხედავად იმისა, რომ ვენეციის ვაჭრობა გენუელთაგან განსხვავებით არ ხასიათდებოდა მასშტაბურობითა და ფაქტორიების ფართო ქსელით, იგი იყო ცენტრიდან მართული და უფრო სისტემური ხასიათივ ჰქონდა.

ვენეციელები პონტოს სანაპიროებზე ფუძედებოდნენ გენუელთა კვალ-დაკვალ და ისინი ტრაპიზონის საკეისროშიც უფრო გვიან გამოჩნდნენ. ეს მოხდა ვენეციელთათვის ტრაპიზონის კეისრის მიერ 1319 წლის ქრისობულის გაცემის შემდეგ. თუმცა არსებობს 1291 წლის საბუთი, რომლის მიხედვით, დასტურდება ვენეციელთა გამოჩენა ტრაპიზონში, მაგრამ ოფიციალური დოკუმენტების თანახმად, მათი დაფუძნება საკეისროში ცხადდება ათეული წლებით უფრო გვიან, ვიდრე გენუელებისა. მართლაც, „Liber officiorum“-ის მონაცემებით, ტრაპიზონში 1282 წლამდე არ შეიმჩნევა ვენეციელ მოხელეთა საქმიანობა, ისევე, როგორც არც ვენეციის დიდი საბჭოს წიგნებში არ ჩანს ასეთი ფაქტი 1319 წლის ჩანაწერებამდე. უნდა აღინიშნოს, ქ. ტრაპიზონი იტალიელთა მიერ XIII საუკუნის ბოლო მესამედში განიხილებოდა როგორც ყველაზე მოხერხებული ადგილი საშუამავლო

ვაჭრობისთვის, აგრეთვე, როგორც საწყისი პუნქტი ილხანთა საყაენოს დედაქალაქ თავრიზამდე მიმავალ სავაჭრო გზაზე და ბოლოს, როგორც მეტად ხელსაყრელი პორტი ყირიმსა და აზოვისკენ ზღვით მიმოსვლისთვის (Карпов: 1981; 43). თუმცა 1294-1298 წლების ვენეცია-გენუის ომის დაწყებისას ვენეციელები ტრაპიზონში ფლობდნენ ერთ პატარა სადგურს და საკუთარ პოზიციებს შავ ზღვაზე ვაჭრობისას იმყარებენ მხოლოდ XIV საუკუნის II მეოთხედში. ასე მაგალითად, 1319 წლის ქრისობულით მათ მიეცათ უფლება ტრაპიზონში მოეწყოთ საკუთარი ნავმისადგომი, მისულიყვნენ საკეისროს ყველა ქალაქში, ევაჭრათ შეუფერხებლივ და დაეარსებინათ ფაქტორიები, ჰქონოდათ ადმინისტრაციული აპარატი, აერჩიათ ბაილო და ა.შ. პირობები მართლაც ხელსაყრელი ჩანდა, მაგრამ იგი მაინც განსხვავდებოდა კონსტანტინოპოლში მათთვის დაწესებული სრული ფინანსური თავისუფლებისგან – ტრაპიზონის იმპერიაში არ არსებობდა პრეცედენტი, რომ შავ ზღვაზე უცხო ქვეყნის მოქალაქეებს ევაჭრათ სრული იმუნიტეტით დაცულებს – მათ საკეისროს ხაზინაში უნდა შეეტანათ ვაჭრობისთვის არსებული გადასახადი „კიმერკიები“ (Карпов 1981: 48-49). უნდა ითქვას, რომ XIV საუკუნეში ვენეციელები, განსხვავებით გენუელთაგან, შავი ზღვის აღმოსავლეთ აკვატორიაში, ძირითადად, მიმოდიდოდნენ ორ მსხვილ პორტს – ტრაპიზონსა და ტანას შორის და ფაქტობრივად მათი ეს ორად-ორი „ფონდა“ უპირისპირდებოდა გენუელთა ფაქტორიების მთელ ქსელს, რომელთა ცენტრი იყო კაფა. კაფაში ვენეცია არ ფლობდა არანაირ პოზიციას და თითქმის არანაირს – არც ყირიმში. ვენეციელთათვის ტრაპიზონისა და ტანას პორტების „დახურვა“ ტოლფასი იყო შავი ზღვის ვაჭრობის დაკარგვისა და ამიტომ გამოირჩეოდა XIV საუკუნის II ნახევარი ვენეცია-გენუის დაპირისპირებებითა და ომებით. მიუხედავად მათ შორის არსებული ქიშპისა, ვენეციამ ტრაპიზონის იმპერატორ მანუილ III-სგან, მას შემდეგ, რაც თემურ-ლენგმა 1395 წელს დაანგრია ტანა, მიიღო ქრისობული, რომელიც ადასტურებდა უწინდელი ხელშეკრულებებით გათვალისწინებულ პრივილეგიებს. ვენეცია აგრძელებს სავაჭრო მიმოსვლას შავი ზღვით, რაც არ შეუწყვეტია არც შემდგომში, XV საუკუნის I ნახევარში. ვენეციელთათვის იმდენად მომგებიანი იყო ვაჭრობა ტრაპიზონის საკეისროსთან, რომ მათი გალერები ტრაპიზონში დადიოდნენ მაშინაც, როდესაც თვალშისაცემი გახდა ოსმალთა მზარდი მოძალაბა შავი ზღვის სამხრეთ-აღმოსავლეთ სანაპიროზე. ვენეციის ქალაქ-რესპუბლიკის გემები სახელმწიფო დროშებით თავისუფლად მოძრაობდნენ ტრაპიზონის საკეისროს სანაპიროსთან 1461 წლამდე, ვიდრე არ დაეცემოდა იმპერია.

ამრიგად, ბიზანტიის პალეოლოგმა იმპერატორმა მიხეილ VIII-მ 1261 წლის ნიმიფეის ზავით გენუელებს მიანიჭა ფართო უფლებები და უპირატესობანი შავი ზღვით სავაჭრო მიმოსვლისას, რაც სხვათა და სხვათა გარდა გულისხმობდა მათ მიერ კოლონია-ფაქტორიების დაარსებასაც. მოგვიანებით, თითქმის ასეთივე უფლებებით აღიჭურვა ვენეცია (პიზაც). ამიერიდან შავ ზღვაზე სავაჭრო მიმოსვლის მონოპოლიას დაეუფლნენ, ძირითადად, გენუა-ვენეცია. ეს მონოპოლია გულისხმობდა იტალიელთა მიერ შავი და აზოვის ზღვების სანაპიროების კოლონიზაციას და სავაჭრო პუნქტების მესვეობით საზღვაო ვაჭრობის სრულ დაუფლებას.

იტალიელებს შავი ზღვის აკვატორიიდან გაჰქონდათ ბეწვეული, ტყავი, შალეული, ტილო, შაფრანი, ენდრო, აბრეშუმი, ცვილი, მარცვლეული, გამხმარი თევზი, მადნეული (ვერცხლი) და სხვა საქონელი, მაგრამ მათ მთავარ სავაჭრო რესურსს წარმოადგენდა „ცოცხალი საქონელი“, ამ საქმიანობას ისინი განუხრელად მისდევდნენ მთელი ორი საუკუნის განმავლობაში და „ცოცხალი საქონლის“ იმპორტისთვის „იყენებდნენ“ შავი და აზოვის ზღვების სანაპირო მიწების მცხოვრებლებს, დასავლეთი კავკასიის იმიერ და ამიერ მოსახლეობას და ა.შ. (Шостак 1850; გაბაშვილი 1983; Хотко 2017). სწორედ „ცოცხალი საქონლით“ ვაჭრობა იძლეოდა იმ მოგებას, რაც წარმოადგენდა დასავლეთევროპელ ვაჭართა შემოსავლების ერთ-ერთ მნიშვნელოვან წყაროს. თავის მხრივ, შავი ზღვა გახლდათ ძირითადი არტერია, რომლის მეშვეობით გენუელ-ვენეციელებს შეეძლოთ გასულიყვნენ მახლობელი აღმოსავლეთის, ცენტრალური თუ შორეული აზიის მსხვილ ბაზრებზე. როგორც ჩანს, პონტოს ამ გამორჩეულობით აიხსნება ის ფაქტი, რომ დასავლეთევროპელები შავ ზღვას უწოდებდნენ **„მთავარ ზღვას“** და **„დიდ ზღვას“**. ამის დამადასტურებელი არაერთი ცნობა მოიპოვება ევროპულ წყაროებში. თანაც აღსანიშნავია, რომ შავი ზღვის ზემოხსენებული სახელწოდებები გვხვდება როგორც საისტორიო თხზულებებში, ასევე დოკუმენტურ წყაროებშიც. ასე მაგალითად, მარკო პოლოს, ვინც 1271-1295 წ.წ.-ში იმყოფებოდა აზიაში და გარკვეულ ხანს ჩინეთში ცხოვრობდა, მოგზაურობის აღწერაში ვკითხულობთ: «В то время, когда Балдуин был императором в Константинополе, то есть в 1250 г., два брата – Николай Поло, Отец Марко и Матвей Поло – находились также там. Пришли они с товарами из Венеции... да и пришли итти в **Великое море** за наживой да за прибылью... Да поплыли из Константинополя в Солдадию» (Хеннинг 1944). ასევე უწოდებს პონტოს „დიდ ზღვას“ XIV საუკუნის ესპანელი ბერი, რომლის კომპილაციურ თხზულებაში „ცოდნათა წიგნი“ (1350-1360 წ.წ.) წერია: «Затем я достиг Готского мыса, расположенного между **Великим морем** и Танайским». აქ „დიდი ზღვა“ არის შავი ზღვა, ხოლო „ტანას“ ზღვა – აზოვის. ამას მოწმობს ავტორის შემდგომი თხრობაც: «Из Танского моря я отправился и следовал вдаль восточного берега **Великого моря**, пройдя большой путь через Арва Саксию и Песонтой (ბიჭვინთა)... и прибыл в королевство Севастопольское населенное христианами – куманами ... Я покинул Севастополь и отправился в Грузию (Georgiana) расположенную между Великим морем и Империи Уклета...» (Берадзе 1989: 46,47). როგორც ზემოთ ითქვა, სახელწოდება „დიდი ზღვა“ შავი ზღვის ნაცვლად გვხვდება არა მხოლოდ მოგზაურთა მიერ აღწერილ ამბებში, არამედ დასავლეთი ევროპის ოფიციალურ წყაროებშიც, როგორებიცაა სანოტარო აქტები, სხვადასხვა სახის დეკრეტები და მისთ. მაგალითისთვის შეიძლება მოვიხმოთ XV საუკუნის შუა წლების გენუის ქალაქ-რესპუბლიკის პროტექტორთა დეკრეტი, რომელიც შედგენილია 1453 წლის 27 ნოემბერს. ამ დეკრეტში გენუის სავაჭრო კოლონიები შავ ზღვაზე დასახელებულია როგორც „მთავარ ზღვაზე“ მდებარე პუნქტები: „გენუელთა სხვადასხვა საკუთრებაანი **„მთავარ ზღვაზე“** - წერია ოფიციალურ საბუთში (Завекин, Пенчко:1938; 101). გარდა ამისა, შავ ზღვას იტალიის დიპლომატურ სფეროშიც მოიხსენიებდნენ

როგორც „დიდ ზღვას“ და ასეთი სახის ჩანაწერებს ვხვდებით საზავო ხელშეკრულებების ტექსტებში. მაგალითად, XIV საუკუნის გენუა-ვენეციის ომის (1350-1355 წ.წ.) შეწყვეტის შემდეგ, 1355 წლის 1 ივნისს მათ შორის დაიდო საზავო ხელშეკრულება, რასაც სხვა ოფიციალურ პირებთან ერთად ვენეციის წარმომადგენელთაგან ხელი მოაწერა ნოტარიუსმა რაფაინ კაზერინიმ (Raphain Cazerini), ვინც გახლდათ ამ აქტების ერთ-ერთი შემდგენელთაგანი. ვენეციელი მოხელე შავ ზღვას უწოდებს „დიდ ზღვას“, ხოლო აზოვს - „ტანას“ ზღვას. მართლაც, ზავის პრეამბულაში წერია: «Обеспечивалось плавание по **Великому морю** и по морю Танскому – то, что явилось причиной раздора – стало для всех и каждого свободным и общим» (Скржинская, 1949: 266). ერთი სიტყვით, იტალიელთათვის და, საერთოდ, დასავლეთევროპელთათვის XIII-XV საუკუნეებში შავ ზღვაზე საერთაშორისო ვაჭრობას ენიჭებოდა გამორჩეული და განსაკუთრებული მნიშვნელობა მახლობელ თუ შორეულ აღმოსავლეთთან კავშირების დროს. იმავდროულად შავი ზღვის აკვატორიაში იტალიური სავაჭრო კოლონია – ფაქტორიები წარმოადგენდნენ მათი საქონლის, უპირველესად კი, „ცოცხალი საქონლის“ მსხვილ საფუნდუკე თუ სასაწყობე პუნქტებს. სწორედ ამიტომ, გენუელ-ვენეციელები XIII-XV საუკუნეებში არ აძლევდნენ უფლებას არაპონტოსპირეთის ქვეყნებს ევაჭრათ მათ „**მთავარსა და დიდ ზღვაზე**“.

უნდა ითქვას, დასავლეთევროპულ სამეცნიერო ლიტერატურაში არა ერთი ნაშრომი მიეძღვნა გენუის მიერ XIII საუკუნის ბოლო მესამედიდან ვიდრე XV საუკუნის ბოლომდე მოთხედამდე შავი ზღვის ვაჭრობის მონოპოლიის საკითხს. ამ გამოკვლევებში გაანალიზებულია XIV საუკუნის გენუა-ვენეციის ომები და მათ შედეგად მიღებული საზავო ხელშეკრულებები. აღნიშნულია, რომ 1355 წლის 1 ივნისს მილანში დადებული გენუა-ვენეციის საზავო შეთანხმების ერთ-ერთი პუნქტი „პონტოსა და ტანას ზღვებზე ყველასთვის და თითოეულისთვის თავისუფალი მიმოსვლის“ თაობაზე, სინამდვილეში გულისხმობს, რომ ამ „ყველა“-თი და „თითოეული“-თ ფაქტობრივად სახელდებიან მხოლოდ იტალიელი ვაჭრები. რაც შეეხება დანარჩენებს, მათ შორის ევროპის სხვა ქვეყნების ქვეშევრდომებსაც, ამ ზავიდან გამომდინარე, არავის ჰქონდა საშუალება ესარგებლა რაიმე სახის პრივილეგიებით და შავი ზღვა ყველასთვის რჩებოდა მიუწვდომელი, ანუ, ჯონ სელდენის სიტყვები რომ გავიმეოროთ, იგი იყო „mare clauzum“ (დახურული ზღვა). მეტიც უნდა ითქვას, ევროპის სამეცნიერო წრეებში ჯვაროსანთა ეპოქის დროინდელი შავი ზღვა განიხილებოდა როგორც „გენუის ტბა“. XIX საუკუნის მკვლევარი – Giovanni Doneaud – 1882 წელს გამოქვეყნებულ ნაშრომში სწორედ ასე მოიხსენიებს პონტოს და უწოდებს მას „**un lago genovese**“-ს (Doneaud 1882:107). როგორც ვხედავთ, ევროპელ მკვლევართ გენუის ორსაუკუნოვანი ბატონობა შავ ზღვაზე აღუნიშნავთ სპეციალური ტერმინით, რაც ასახავდა გენუელ კოლონისტ-ვაჭართა თითქმის სრულ ბატონობას შავი ზღვით საერთაშორისო ვაჭრობის სფეროში. მართლაც, დასავლეთევროპის სწავლულ-მოაზროვნეებმა სათანადო დოკუმენტური მასალისა და ისტორიული წყაროების საფუძველზე შავ ზღვას მიანიჭეს „გენუის ტბის“ სტატუსი და იგი ზედმიწევნით შეესატყვისებოდა მათ წიაღშივე შემუშავებული, „**დახურული ზღვის**“ დოქტრინის კონცეფციას (Tria 1947:6].

მას შემდეგ, რაც შავ ზღვაზე შეწყდა „მსოფლიოს კარიბჭის“ - («Генуа, которая по имени своему считается вратами всего мира») გენუის შეუზღუდავი ბატონობა, იტალიელთა ადგილი დაიკავა ოსმალეთის იმპერიამ და დაიწყო მისი სრული მონოპოლიის ხანა მთელ პონტოსპირეთში. უნდა ითქვას, რომ ამ პროცესს ოსმალეთის სახელმწიფომ მოანდომა არც თუ ხანმოკლე, საუკუნეზე მეტი დრო. თავდაპირველად სულთანი ორჰანის (1326-1359 წ.წ.) ზეობისას ოსმალებმა წინ წაიწიეს მარმარილოსა და შავი ზღვების მიმართულებით, 1330 წელს ისინი გადადიან დარდანელის სრუტეზე და შედიან თრაკიაში. 1331 წელს იკავებენ იზნიქს (ნიკეა), ხოლო 1337 წელს იღებენ იზმითს და გადიან შავი ზღვის სანაპიროზე – ეს იყო პირველი ნაბიჯები, შავი ზღვის დაუფლებისკენ. ამის შემდგომ მოვლენები ვითარდება შემდეგი თანმიმდევრობით: 1362 წელს ოსმალებმა პონტოს დასავლეთ სანაპიროზე დააარსეს რუმელიის საბეგლარბეგო, რაც აერთიანებდა ბოსფორისა და დარდანელის სრუტეების პირიქითა მიწებს. აქ მდებარე ქალაქ პორტებში (ვარნა, ბურგასა, ანჰილო, მოსემერია...) ქმნიან საწყობებს მარცვლეულისა და ფურაჟისთვის, საიდანაც სანოვაგით ამარაგებენ სტამბოლსაც და ევროპაში მებრძოლი ჯარის ნაწილებსაც. გარდა ამისა, ხსენებულ პორტებში ავითარებენ გემთმშენებლობას და აქედან სტამბოლის ნავთსაყუდლებში ზღვით გზავნიან სახომალდე ხე-ტყეს (Орешкова 2005: 18-35). შემდგომი ეტაპი ოსმალთაგან პონტოსპირეთის დაპყრობისა იწყება XV საუკუნიდან. 1452 წელს სულთან მეჰმედ II ფათიჰის (1444-1481 წ.წ.) დროს ოსმალებმა წამოიწყეს რუმელი-ჰისარის ციხე-სიმაგრის მშენებლობა ბოსფორის აზიურ სანაპიროზე მდებარე ანადოლუ-ჰისარის პირდაპირ და შემდეგ სრული მეთვალყურეობა დაეწესებინათ სრუტეზე – სხვა ქვეყნების ყველა გემს ემუქრებოდა ჩადირვა, თუკი ისინი არ დაემორჩილებოდნენ ოსმალეთის საგადასახადო სისტემის და საბაჟო შემოწმების წესებს. 1453 წელს ოსმალებმა აიღეს ალყაშემორტყმული კონსტანტინოპოლი და ეს უმსხვილესი ცენტრი ევროპა-აზიის სავაჭრო საქარავნო გზისა აღმოჩნდა მათ ხელში. სულთან მეჰმედ II-ს გაცნობიერებული ჰქონდა კონსტანტინოპოლის სტრატეგიული მნიშვნელობა და, მისი განვითარება რომ არ შეფერხებულიყო, მან ხელუხლებელი დატოვა ბიზანტიის დროინდელი ყველა კანონი, ვაჭრობა-ხელოსნობას რომ აწესრიგებდა (სვანიძე 2007: 52).

კონსტანტინოპოლის შემდგომ ჯერი მიდგა ქ. ტრაპიზონზე, რომელიც სატრანზიტო-სავაჭრო პორტის სტატუსით ბიზანტიის დედაქალაქს ბევრად არ ჩამოუვარდებოდა. ტრაპიზონში, მისი ხელსაყრელი მდებარეობის გამო ასევე იყრიდა თავს დიდძალი თანხა სატრანზიტო ვაჭრობის სფეროდან, რაც შედიოდა საკეისროს ხაზინაში. ოსმალეთის სულთანმა ტრაპიზონის იმპერატორ დავით კომნენოსს 1461 წელს შესთავაზა ქალაქის ჩაბარება, რასაც იმპერატორი დათანხმდა და მეჰმედ II ფათიჰი უბრძოლველად შევიდა ტრაპიზონში. ამიერიდან, პონტოსპირეთის მთელი დასავლეთი და სამხრეთი მიწები აღმოჩნდა ოსმალეთის იმპერიის შემადგენლობაში, ამიტომ ჯერი მიდგა ზღვის ჩრდილოეთ-აღმოსავლეთ მიწებზე. 1475 წელს ოსმალეთის მფლობელობაში გადადის ქ. კაფა, რომელიც, ყირიმის ხანი მენგლი-გირეის თქმით, ამიერიდან გახდა მუსლიმური ქალაქი და უშუალოდ დაექვემდებარა ოსმალეთს, ხოლო კაფას ოსმალო მმართველი

გამოცხადდა შავი ზღვის დამცველად („Karadeniz muhafızı“). იმავდროულად ყირიმის სახანო ასევე დამორჩილდა ოსმალეთის იმპერიას, „რაც, იმ პირობებში იყო ერთადერთი შესაძლებლობა საკუთარი დამოუკიდებლობის შენარჩუნებისა“. ასეთ პირობებზე თურქი მეცნიერი ჰ. ინალჯიკი ასახელებს ყოფილი ოქროს ურდოს „ნარჩენი იურტების“ შემოსევებსა და აგრეთვე, პოლონეთ-ლიტვის მოძალებას შავი ზღვის მიმართულებით (İnalçık, 1944: 30-31). ქ. კაფას ბედი გაიზიარეს ქერჩმა, სუდაკმა, ჩრდილოეთი სანაპიროს სხვა ნავმისადგომებმა თუ ციხე-სიმაგრეებმა. ამას შემდეგ მოჰყვა აზოვის ზღვის სანაპიროზე მდებარე ქ. ტანასა და მდ. ყუზნის დელტასთან განლაგებული ქ. კოპას დამორჩილებაც. აღსანიშნავია, რომ ყირიმისა და ქერჩის დაპყრობიდან მალევე, 1484 წელს ოსმალებმა დაიკავეს აკერმანი (მონკასტრო) დნესტრის სანაპიროზე, კილია – დუნაის დელტაში და ასევე დაეუფლნენ ამ რეგიონიდან შავ ზღვაზე გასასვლელ მნიშვნელოვან სავაჭრო ნავსადგურებს, რაც მოასწავებდა შავი ზღვის გადაქცევას „შიდა ზღვად“. ყურადსაღებია, რომ ოსმალები, შავი ზღვის სანაპიროებზე განლაგებული ნავსაყუდლებისა და ციხე-სიმაგრეების დაკავების დროს ყველაზე გვიან დამკვიდრდნენ საქართველოს სანაპიროზე. ასე მაგალითად, XVII საუკუნის დასაწყისამდე იანიჩართა გარნიზონები არ იმყოფებოდნენ მუდმივად შავი ზღვის სანაპიროს არცერთ ქართულ ციხე-სიმაგრეში და მათ მხოლოდ 1610-იან წლებში მიიტაცეს აფხაზეთის სამთავროს პორტები და სხვა სანაპირო პუნქტები. აქედან დაიწყო ოსმალეთმა შავი ზღვის აღმოსავლეთი სანაპიროს დაპყრობა, რაც დასრულდა 1703 წელს ქალაქ-პორტ ბათუმის მიტაცებით. საქართველოს საზღვაო-სანაპირო მიწა-წყლის დაჭერის შემდეგ ოსმალეთმა შავი ზღვა საკუთარ, „შიდა ზღვად“ გადააქცია.

შავ ზღვას ეს სტატუსი შენარჩუნებული ჰქონდა XV-XVIII საუკუნეების განმავლობაში, რასაც შეესატყვისებოდა სხვა ქვეყნებში პარალელურად გაჩენილი გამოთქმა „ოსმალეთის ტბა“. ერთ-ერთი ისტორიული ეპიზოდი, საიდანაც ჩანს, რომ სულთნის კარზე შავ ზღვას უწოდებდნენ „შიდა ზღვას“, უკავშირდება პეტრე I-ის ელჩის, ე.ი. უკრაინეცის სტუმრობას სტამბოლში 1700 წელს საზავო ხელშეკრულების დადების მიზნით. რუს დიპლომატსა და მის თანმხლებ პირებს სულთნის მოხელე, ბერძენი მავროკორდატო უხსნის იმ პირობებს, რომლებსაც სულთნის კარი სთავაზობდა მათ. ეს პირობები გულისხმობდა, რომ რუსეთს შეეძლებოდა მისვლა სანაპირო ქალაქ ქერჩამდე, სადაც მათთვის ააგებდნენ სასტუმრო სახლებს და სასაწყობე ამბარებს, ყოველივეს უზრუნველყოფდა ქერჩის ფაშა. რუსები შეძლებდნენ ქერჩიდან გაეტანათ თავიანთი საქონელი ზღვით, ოღონდაც ეს მოხდებოდა მხოლოდ ოსმალეთის ხომალდებით, ვინაიდან შავ ზღვას მთლიანად ფლობდა სულთანი და იგი იყო „შიდა ზღვა“ ოსმალეთისა: „შავი ზღვა და მის ირგვლივ ყველა სანაპირო არის სულთნის საკუთრება და სხვა ხელმწიფეებს არასდროს ჰქონიათ და არც ახლა აქვთ უფლება დაისაკუთრონ ზღვის არცერთი ნაწილი. ნუ ექნებათ სხვა ქვეყნებს ამის იმედი... სულთანი ფლობს ამ ზღვებს (შავი და წითელი ზღვები), ვითარცა უმანკო და უმწიკვლო ქალწულს და არავის აქვს უფლება და არც არასდროს ექნება, არა თუ იარონ ამ ზღვებზე, არამედ თუნდაც შეეხონ მათ... შავ ზღვაზე სხვები ივლიან თავისუფლად მაშინ, როდესაც ოსმალეთის სახელმწიფო დაემხოება და

დადგება თავდაყირა”. ასე დაასრულა სულთანის მოხელე მავროკორდატომ თავისი სიტყვა (Богословский, 1948:152). ამ ამონარიდიდან ჩანს, რომ სულთანი არავის შეუშვებდა შავ ზღვაზე სხვა ქვეყნის დროშიანი გემებით. ზღვით ვაჭრობის ნებართვას იგი უბოძებდა მხოლოდ მათ, ვინც თავიანთ საქონელს შავი ზღვით წაიღებდა ოსმალეთის სახელმწიფო დროშიანი ხომალდებით. „ოსმალეთის ტბის დროს საქარავნო მიმოსვლისას კიდევ უფრო გაიზარდა კავკასიიდან „ცოცხალი საქონლით“ ვაჭრობა და იგი, უმეტესწილად, გაჩაღებული იყო მუსლიმური სამყაროს ქვეყნებს შორის.

ერთი სიტყვით, ევროპის პოლიტიკურ-დიპლომატიურ წრეებსა და სწავლულ-მკვლევართა საზოგადოებაში შუა საუკუნეების შავი ზღვით სავაჭრო მიმოსვლას, როგორც საერთაშორისო საქარავნო გზების ერთ-ერთი მონაკვეთის საკითხს, განიხილავდნენ ჟამთასვლის მიხედვით და მას ჰყოფდნენ ორ ეტაპად: პირველი ეტაპი მოიცავს განვითარებულ შუა საუკუნეებს, მათ შორის, ჯვაროსნობის ეპოქას (XIII-XV სს.), ხოლო მეორე პერიოდი ვრცელდება XV-XVIII სს-ზე. თუკი დასავლეთევროპულ სამეცნიერო ლიტერატურაში პონტოს საზღვაო-საერთაშორისო ვაჭრობა ჯერ სახელდება როგორც გენუელთა დიქტატით წარმართული ღონისძიება და შავ ზღვას ამ მიზეზით მოიხსენიებენ როგორც **„გენუელთა ტბას“**, იმავე ევროპულ პოლიტიკურ თუ სამეცნიერო წრეებში შემდგომი პერიოდის, საკუთრივ XV საუკუნის II ნახევრის შავ ზღვას უკვე ეწოდება **„ოსმალეთის ტბა“**, რაც შეესატყვისებოდა XV-XVIII საუკუნეებში ოსმალეთის იმპერიის ბატონობას საზღვაო სავაჭრო მიმოსვლაზე. საგულისხმოა, რომ ორივე ეს გამოთქმა გაჩნდა ერთსა და იმავე წიაღში – ევროპის პოლიტიკოსთა და სწავლულთა წრეებში და ამ ტერმინების გაჩენა ეფუძნებოდა შავ ზღვაზე მიმოსვლის მონოპოლიის საკითხს. თუმცა ეს მსგავსი სახელწოდებები – **„გენუის ტბა“** და **„ოსმალეთის ტბა“** – მაინც განსხვავდებოდა არსით. თუკი გავიხსენებთ, ერთი მხრივ, იტალიის ნოტარიული აქტების, საზავო ხელშეკრულებებისა და დეკრეტების დებულებებს, ხოლო, მეორე მხრივ, ოსმალეთის სულთანთა ფირმანების შინაარსს, მაშინ გაცხადდება, რომ **„გენუის ტბისა“** და **„ოსმალეთის ტბის“** არსებობის დროს შავი ზღვით საერთაშორისო ვაჭრობის ხასიათი განსხვავდებოდა ერთმანეთისგან. მართლაც, იტალიური დოკუმენტური წყაროების მიხედვით, **„გენუის ტბის“** პირობებში საერთაშორისო სავაჭრო გზები შავ ზღვაზე არა მხოლოდ მონოპოლიზებული ჰქონდათ იტალიელებს, არამედ ამ მონოპოლიის შედეგად სავაჭრო ოპერაციებს ხელმძღვანელობდნენ თავად გენუელ-ვენეციელი, ანუ იტალიელი ვაჭრები (უპირატესად გენუელნი), ვინც არ აძლევდნენ საშუალებას სხვა ქვეყნების ვაჭრებს შავ ზღვაზე, უკეთ, მის პორტებში დაკავებულიყვნენ სააღებმციემო საქმიანობით. მართალია, შავი და აზოვის ზღვების იტალიურ კოლონია-ფაქტორებში საქონელი გასაყიდად მიჰქონდათ (ან პირუკუ, იქედან გაჰქონდათ) სხვა ქვეყნების ვაჭრებსაც, მაგრამ თავად ამ ზღვებზე სავაჭრო მიმოსვლის უფლება ეკუთვნოდათ იტალიელებს – საზღვაო-საერთაშორისო ვაჭრობის მომწესრიგებელნი და გამრიგენი იყვნენ იტალიელები. მათ ხელში აღმოჩნდა მონოპოლია როგორც ზღვაზე სავაჭრო მიმოსვლისა, ასევე სანაპირო ციხეებსა თუ ქალაქ-პორტებში სავაჭრო ოპერაციების განხორციელებისაც. ამას გარდა,

იტალიელთა სავაჭრო-სამეცავშეო საქმიანობას XV საუკუნის შუა წლებიდან უძღვებოდა გენუაში დაარსებული წმ. გიორგის სახელობის ბანკი, რაც გახლდათ პირველი ოფიციალური ბანკი მთელ ევროპაში.

„ოსმალეთის ტბად“ სახელდებულ შავ ზღვაზე საერთაშორისო ვაჭრობა წარიმართა შედარებით სახეცვლილი ფორმით, რადგანაც ამ დროს ოსმალთა მიერ პონტოს „ჩაკეტვა“ გულისხმობდა განსხვავებულ საერთაშორისო-სავაჭრო წესებს, ვიდრე იგი მოქმედებდა იტალიელთა მონოპოლიის პირობებში. ჯერ ერთი, ოსმალთა ბატონობის დროს არ გაუქმებულა საზღვაო-საქარავნო გზა, როგორც ამას წარმოაჩენენ ხოლმე, და იგი კვლავაც მოქმედებდა, ოღონდ შეიცვალა ვაჭრობის ხასიათი. მართალია, სულთნის ნებართვის გარეშე არავის შეეძლო ესარგებლა შავი ზღვის სატრანზიტო გზით, მაგრამ სულთანი გემებით ვაჭრობის ნებართვას აძლევდა ოსმალეთის ყველა ქვეშევრდომს, მიუხედავად მათი ეთნიკური კუთვნილებისა. რაც შეეხება სხვა ქვეყნების ვაჭრებს, მათ ასევე შეეძლოთ შავ ზღვაზე გემებით ევლოთ, ოღონდაც ოსმალეთის გემებით. მართლაც, ევროპელი ვაჭრები საკუთარი ხომალდებით მიდიოდნენ ბოსფორის სრუტემდე და შემდეგ წინსვლას შავი ზღვისაკენ აგრძელებდნენ ოსმალეთის დროშიანი ხომალდებით. ეს ნიშნავდა იმ სახელმწიფო-საგადასახადო სისტემაში მოქცევას, რაც მოქმედებდა ოსმალეთის სავაჭრო-ეკონომიკური სფეროს კანონმდებლობით. ფაქტობრივად, იტალიელ და სხვა ქვეყნების ვაჭრებს შეეძლოთ შავი ზღვის ნავსადგურებში უწინდებურად ევაჭრათ, თუკი ისინი დაემორჩილებოდნენ ოსმალეთის იმპერიის საგადასახადო კანონებს. გამომდინარე აქედან, შავ ზღვაზე საერთაშორისო ვაჭრობა არ შეწყვეტილა ოსმალეთის იმპერიის დაარსების შემდგომ და ყურადსაღებია, რომ „ოსმალეთის ტბის“ პირობებში „მაღალი პორტას“ დროშით ვაჭრობის უფლება ენიჭებოდა სხვა ქვეყნის წარმომადგენლებსაც. ამის მოსურნენი იყვნენ, უპირველესად, ვენეციელები, შემდგომ ფრანგები, ინგლისელები და სხვ. ამრიგად, განსხვავება შავ ზღვაზე გენუელთა და ოსმალთა ბატონობას შორის იყო ის, რომ „გენუის ტბის“ დროს საერთაშორისო ვაჭრობით დაკავებულნი იყვნენ მხოლოდ იტალიელები, ხოლო „ოსმალეთის ტბის“ პირობებში პონტოს საერთაშორისო ვაჭრობაში ჩართულნი იყვნენ არა მხოლოდ ოსმალები და ოსმალეთის ქვეშევრდომნი (ლაზ-ბერძენ-სომეხნი), არამედ ოსმალეთის სახელმწიფო დროშიანი ხომალდით მოვაჭრე ევროპელებიც. იმ შემთხვევაში, თუკი ევროპელთა საქმიანობა შავ ზღვაზე მიმართული იქნებოდა ოსმალეთის სახელმწიფო ინტერესების წინააღმდეგ და ევროპელი ვაჭრები დაარღვევდნენ სულთნის ფორმანით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, მათ ოსმალეთის ხელისუფლება აუკრძალავდა შავ ზღვაზე სავაჭრო საქმიანობას და მათთვის შავი ზღვა მართლაც გადაიქცეოდა „ოსმალეთის ტბად“. აქედან ცხადდება, რომ „ოსმალეთის ტბა“ უფრო „ღია“ ჩანდა სხვა ქვეყნების ვაჭართათვის, რადგან მათ არ ეკრძალებოდათ მიეღოთ მონაწილეობა საერთაშორისო საზღვაო ვაჭრობაში. საპირისპიროდ ამისა, ამგვარი შესაძლებლობებით არავის შეეძლო ესარგებლა „გენუის ტბის“ დროს, როდესაც შავი ზღვით სავაჭრო მიმოსვლის უფლება მინიჭებული ჰქონდათ ოდენ გენუა-ვენეცია-პიზას ვაჭრებს.

უნდა ითქვას, სხვადასხვაენოვან სამეცნიერო ლიტერატურაში არ არსებობს ერთიანი აზრი საერთაშორისო ვაჭრობისაშვი ზღვის „ჩაკეტვის“ ხასიათისა და შედეგების თაობაზე. ევროპელი მკვლევარნი მ. ბერინდეი, ჟ. ვაინშტეინი და სხვ., რომლებმაც შეისწავლეს 1520-1542 წლების შავი ზღვით ვაჭრობის საბაჟო დოკუმენტები, მათი მონაცემების საფუძველზე აცხადებენ, რომ XVI საუკუნის დასაწყისში ჩრდილოეთ შავიზღვისპირეთში კლებულობს პონტოს საერთაშორისო ვაჭრობის ინტენსივობა და შეიმჩნევა ეკონომიკური დაქვეითება, სუსტდება რეგიონის კავშირი ჩრდილოეთ და ცენტრალურ ევროპასთან, საკუთრივ – პოლონეთ-ლიტვასთან. ეს ცვლილებები შედეგი იყო იმისა, რომ ყირიმის სათათრეთის სავაჭრო გზა, რაც გადიოდა კაფასა და ლემბერგს (ლვოვი) შორის, გადაინაცვლებს მოლდოვას ტერიტორიისკენ – სწორედ აქ მიემართება უკვე შავიზღვისპირეთსა და მცირე აზიამდე გამავალი საერთაშორისო-სავაჭრო გზა, აღმოსავლეთს რომ აკავშირებდა ცენტრალურ ევროპასთან. თურქი მკვლევარი ჰ. ინალჯიკი ნაწილობრივ ეთანხმება ხსენებულ თვალსაზრისს და აცხადებს, რომ უმართებულოა, თუკი შავი ზღვის საერთაშორისო ვაჭრობის უწინდელ („გენუის ტბა“) და შემდგომდროინდელ („ოსმალეთის ტბა“) მდგომარეობას ერთმანეთს შევადარებთ მარტივად. მისი აზრით, გასათვალისწინებელია ის ცვლილებები, რომლებიც შეიმჩნეოდა შავი ზღვის საერთაშორისო ვაჭრობის პირობების, მიზნებისა და ვაჭრობაში მონაწილე მხარეთა საკითხების განხილვისას. ჰ. ინალჯიკის თქმით, ოსმალთა გაბატონება შავ ზღვაზე არ ნიშნავდა სავაჭრო-საქარავნო გზის შეწყვეტას და საერთაშორისო ვაჭრობის სრულად შეჩერებას შავი ზღვის აკვატორიაში.

თურქი მკვლევრის, ჰ. ინალჯიკის თვალსაზრისს ეხმიანება მკვლევარ თ. ბერადის მოსაზრება იმასთან დაკავშირებით, თუ რა შეიცვალა XV საუკუნის შემდგომ შავი ზღვით სავაჭრო ნაოსნობისას. იგი საქართველოს ზღვაოსნობის მაგალითზე შენიშნავს: „შედარებით ბევრი ცნობებია ქართველთა ნაოსნობის შესახებ XVII საუკუნიდან, მაგრამ XVI-XVIII საუკუნეებში... ცნობების შედარებითმა სიუხვემ არ უნდა გვაფიქრებინოს, რომ ამ პერიოდში ზღვაოსნობა საქართველოში აღმავლობას განიცდიდა. პირიქით, ეს საუკუნეები დასავლეთ საქართველოს დაცემის ხანაა... უკან მიდის ზღვაოსნობა“ (ბერადე, 1985: 79-80). ე.ი. მკვლევარი აღნიშნავს, რომ XVI-XVIII საუკუნეებში არის დასავლეთ საქართველოს ქალაქების, და მათ შორის ზღვის სანაპირო ქალაქების დაცემა-დაქვეითების ხანა, რაც გამოწვეული იყო იმით, რომ ქართულ ქალაქ-პორტებში შეწყდა საერთაშორისო ვაჭრობა და თანაც ქართული ზღვაოსნობა, ძირითადად, შემოიფარგლება კაბოტაჟური მიმოსვლით, ან კაზაკთა დახმარებით სხვადასხვა პორტების სტუმრობით. შედეგად - გვიან შუა საუკუნეებში იმერეთის სამეფოში ეკონომიკური დონე ქვეითდება, მიემართება დაღმავალი გზით. დაახლოებით მსგავსი ეკონომიკური დაცემა უნდა მომხდარიყო აღმოსავლეთი ევროპის ქვეყნებსა და ზღვაოსნობით ცნობილ იტალიურ ქალაქებშიც. მათი წილი შავი ზღვის საერთაშორისო ვაჭრობაში მკვეთრად მცირდება და, შესაბამისად, კლებულობს ვაჭრობის შედეგად მიღებული შემოსავალიც. ამგვარი დაქვეითების ტენდენცია მართლაც აღნუსხულია გვიანი შუა საუკუნეების იტალიის ქალაქებში. თუმცა ფაქტია, რომ ოსმალეთის იმპერიის არსებობის დროს შავი

ზღვით საერთაშორისო ვაჭრობა კვლავაც გრძელდება და ყველას შეუძლია მასში მონაწილეობა, თუკი დაიცავს ოსმალეთის საგადასახადო სისტემით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და დაემორჩილება კაპიტულაციებით გაწერილ კანონმდებლობას, რითიც თავისუფლად სარგებლობდნენ ვენეციელი ვაჭრები.

ერთი სიტყვით, XV საუკუნის შემდგომ შავ ზღვაზე ნაოსნობა არ შეწყვეტილა და საზღვაო მიმოსვლა გრძელდება, აღმოსავლეთის ქვეყნებიდან დასავლეთ ევროპისკენ მიმავალ დიდ საქარავნო გზაზე შავი ზღვის მონაკვეთი კვლავაც მოქმედებს. თუმცა კლებულობს ამ საზღვაო ვაჭრობაში მონაწილე ქვეყნების რაოდენობა და მათი ვაჭრობის ინტენსივობა. ეს კი უკავშირდებოდა ოსმალეთის კანონმდებლობით შემოღებულ ახალ წესებს, რაც საზღვრავდა სხვა ქვეყნების მონაწილეობას შავი ზღვის საერთაშორისო ვაჭრობაში. იმის გამო, რომ ოსმალეთის ხელისუფლების მიერ გაცემული კაპიტულაციების პირობები არ იყო მისაღები ყველა ქვეყნისთვის, ისინი ცდილობდნენ მოეძიათ ახალი სავაჭრო გზები მახლობელ აღმოსავლეთში. სწორედ ამის შედეგი იყო გვიან შუა საუკუნეებში აღმოსავლეთ კავკასიასა და მცირე აზიაზე გამავალი სავაჭრო-სახმელეთო გზის (შემახა - თბილისი-ახალციხე-არზრუმ-სტამბოლი) ხელახალი ამოქმედება აზიისა და ევროპის ქვეყნების დასაკავშირებლად და სხვ. ერთი სიტყვით, XV-XVIII საუკუნეებში შავი ზღვის „ოსმალეთის ტბად“ გადაქცევა გულისხმობდა, რომ ოსმალთა ქვეშევრდომთათვის საზღვაო ვაჭრობა გახდა უფრო მეტად მისაწვდომი. სხვები, ვისაც სურდათ კვლავაც გამოეყენებინათ დიდი საქარავნო გზის პონტოს საზღვაო მონაკვეთი, უნდა დამორჩილებოდნენ იმპერიაში მოქმედ საგადასახადო თუ სხვა სახის კანონმდებლობას და საკუთარი საქონელი ზღვაზე გადაეზიდათ ოსმალეთის ხომალდებით. ამიტომ, შავი ზღვა იმ ქვეყნებისთვის გახდა „ოსმალეთის ტბა“, რომლებიც არ ურიგდებოდნენ სულთნის კაპიტულაციებს და არ სურდათ საკუთარი ვაჭრობა ეწარმოებინათ იმპერიის სავაჭრო-ეკონომიკური მოთხოვნილებების შესაბამისად. ფაქტობრივად, ეს იყო შედეგი არა ოსმალთა მიერ შავ ზღვაზე საერთაშორისო ვაჭრობის აკრძალვისა, არამედ ფაქტობრივად სხვა ქვეყნებისთვის მიუღებელი გახდა მონაწილეობა შავი ზღვის ვაჭრობაში ოსმალეთის მიერ დაკანონებული წესებით. განსაკუთრებით მიუღებელი უნდა ყოფილიყო ასეთი ვითარება იტალიელთათვის (ვენეციის გამოკლებით), ვისაც უწინ მონოპოლიზებული ჰქონდა აზოვისა და შავი ზღვით საერთაშორისო ვაჭრობა.

ამრიგად, შუა საუკუნეებში (XIII-XVIII სს) შავი ზღვა, როდესაც იტალიელ კოლონისტ-ვაჭართა ხელში წარმოადგენდა „გენუის ტბა“-ს, ხოლო შემდეგ ოსმალეთის იმპერიის პირობებში გახდა „ოსმალეთის ტბა“, თავისი საზღვაო-საქარავნო ვაჭრობის ფუნქციური დატვირთვით აკმაყოფილებდა „დახურული ზღვის“ სტატუსს. მართლაც, შავ ზღვაზე საერთაშორისო-საზღვაო ვაჭრობა მიმდინარეობდა ხან იტალიელთა მონოპოლიის ქვეშ, ხანაც ოსმალეთის ჰეგემონობით. გვიან შუა საუკუნეებში არ შეწყვეტილა საქარავნო-სავაჭრო მიმოსვლა, თუმცა საგრძნობლად შეიზღუდა და შემცირდა მათთვის, ვინც არ იყო ოსმალეთის ქვეშევრდომი, ანდა არ სურდა დამორჩილებოდა ოსმალურ სავაჭრო-საგადასახადო კანონმდებლობას. ამ სახელმწიფოთა შორის მოიაზრებოდა გენუის ქალაქ-რესპუბლიკაც, რომე-

ლიც ოდესღაც თავად ფლობდა შავ ზღვას ვითარცა „გენუის ტბა“-ს.

ქართულ სამეცნიერო ლიტერატურაში ჯეროვნად არის შესწავლილი „ოსმალეთის ტბის“ სტატუსის მნიშვნელობა გვიანი შუა საუკუნეების ქართული ნაოსნობისთვის (მ. სვანიძე, თ. ბერაძე...) თუმცა ამას ვერ ვიტყვით „გენუის ტბის“ მნიშვნელობის შესახებ, რადგანაც ეს საკითხი ჩვენს მკვლევართათვის დღემდე არ გამხდარა მსჯელობის საგანი. მეტიც შეიძლება ითქვას, ცნება „გენუის ტბა“ ნახსენებიც კი არ არის ქართველ ისტორიკოსთა გამოკვლევებში. ჩვენი ნაშრომი გახლავთ პირველი მცდელობა, ვაჩვენოთ შავი ზღვის აკვატორიის ქვეყნებისა და არაპონტოსპირეთის სახელმწიფოების საზღვაო-სავაჭრო მიმოსვლის თავისებურებანი განვითარებულ შუა საუკუნეებში.

დამოწმებული წყაროები და ლიტერატურა

ბერაძე, თ. (1985). საზღვაო ვაჭრობის ორგანიზაცია შუა საუკუნეების საქრათველოში. *მაცნე. ისტორიის, არქეოლოგიის, ეთნოგრაფიისა და ხელოვნების ისტორიის სერია. № 2.*

გაბაშვილი, ვ. (1983). ტყვის სყიდვა შუა საუკუნეების ევროპაში. *მაცნე. ისტორიის, არქეოლოგიის, ეთნოგრაფიისა და ხელოვნების ისტორიის სერია. № N 4, 1983.*

სვანიძე, მ. (2007). *თურქეთის ისტორია (1299-2000).* თბილისი.

Арунова, М.Р. (1968). «Описание...» П.А. Толстого как источник по истории Османской Империи; Ближний и Средний Восток. Москва.

Берадзе, Т (1989). *Мореплавание и морская торговля в средневековой Грузии.* Тбилиси. Богословский, М.М. (1948). Посольство Е.И. Украинцева в Константинополь. 1699-1700. *Петр I, материалы для биографии,* под. ред. проф. В.И. Лебедева. Т. 5. Москва.

Зевакин, Е.С. Пенчко, Н.А. (1938). Очерки по истории генуэзских колоний на западном Кавказе в XIII-XV вв. *Исторические Записки. № 3.*

Карпов, С.П. (1981). *Трапезундская Империя и Западноевропейские государства в XIII-XV вв.* Москва.

Орешкова, С.Ф. (2005). «Турецкое озеро»: Черное море в XV-XVII вв. *Восток. № 3.*

Скржинская, Е.Ч. (1949). Петрарка о генуэзцах на Леванте. *Византийский вестник. 2.*

Хеннинг, Р. (1944). Неведомие земли, т. III, гл. 126. Путешествие в Китай Марко Поло (1271-1295), Дрезден, 1944;

Хотко, С.Х. (2017). *Черкесия: генезис, этнология, связи со странами Вост. Европы и Ближнего Востока.* Майкоп.

Шостак, В. (1850). История черноморской торговли в Средних Веках, ч. I. Одесса.

DONEAUD, G. (1882). *commercio e la navigazione dei Genovesi nel Medio Evo, Oneglia, Ghilini.*

İnalçık, H. (1944). Yeni vesikalara göre Kırım hanlığının Osmanlı tabiliginde girmesi ve ahitname meselesi. Belleten. VIII. Ankara, 1944.

Seldeni, Ioannis. (1635). Mare clausum seu de dominio maris libri duo. Londini. MDCXXXV.

Groot, H. (1864). *De Jure Praedae commentarius*.

Tria, L. (1947). *La Schiavitu' in Liguria*. Genova.

Nino Javelidze

ON THE QUESTION OF THE CONCEPTS OF “GENOA LAKE” AND “OTTOMAN LAKE”

Abstract

In Europe in past centuries, maritime issues became a subject of study and discussion, and in the course of the debate on this issue, two opposing points of view emerged. Various doctrines were formulated under the names „Mare liberum” (Free Sea) and „Mare clausum” (Closed Sea). The author of the first theory was the Dutch diplomat and lawyer Hugo Grotius (1583–1645), who represented the interests of the large Dutch merchants and bourgeoisie. He wrote a treatise “On the Right of Prey” [Hugo de Groot, 1864], one of whose twelve chapters he himself published under the title „De mare libero” (1609). The second theory belongs to the English politician and orientalist John Selden (1584–1654). His treatise reflects the desire of Great Britain, surrounded by the sea, to control its territorial waters, since, in his opinion, the sea should not be available to everyone, and a particular political entity should have the right to „close” it in accordance with its strategic goals [Seldeni: MDC XXXV]. In short, the status of the seas, and in this case the Black Sea, has always been considered in terms of movement across it, whether trade across the Black Sea was accessible to all, and whether any country had a monopoly on international trade across the Black Sea.

In the Middle Ages (13th–18th centuries) the Black Sea, when it was in the hands of Italian colonists and merchants, was known as the „Genoa Lake,” and during the Ottoman Empire, it was known as the „Ottoman Lake,” with its functional load in the form of maritime caravan trade, meeting the status of a “Closed Sea.” In the late Middle Ages, caravan traffic did not cease, although it was significantly limited and reduced for those who were not Ottoman subjects or did not wish to comply with the trade and tax laws of the Ottoman Empire. Among these states was the city-republic of Genoa, which itself once owned the Black Sea under the name „Genoa Lake.”

Keywords: Black Sea, „Genoa Lake,” „Ottoman Lake”.