

საქართველოს ისტორიული გზების გეოგრაფიული თავისებურებანი

ლუკა დავითაშვილი

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი
გეოგრაფიის მაგისტრი
lukadavitashvili@gmail.com

ანოტაცია

თემის აქტუალობა უკავშირდება ისტორიული გზების აღდგენას, რომელთა მეშვეობით შესაძლებელია ახალი ლოგისტიკური ქსელის შექმნა ქვეყნისა და კავკასიის რეგიონის მასშტაბით. ამას გარდა, აღსანიშნავია, რომ რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე აუცილებელია საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის უკეთ გამოყენება, რათა იგი რეგიონში საკვანძო ქვეყანა გახდეს. საკითხის სიღრმისეული შესწავლა ევროპისა და აზიის ერთმანეთთან უკეთ დაკავშირების და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების წინაპირობა გახდება. ამისთვის კი აუცილებელია კასპიისა და შავი ზღვის დამაკავშირებელი რკინიგზის განვითარება და ტვირთბრუნვის გაზრდა.

ამრიგად, სტატიის მიზანია საქართველოში არსებული საერთაშორისო, რეგიონული და ადგილობრივი გზების შესწავლა და მათი გეოგრაფიული თავისებურებების გამოვლენა; ისტორიული გზების გეოპოლიტიკურ ჭრილში განხილვა; მათი აღდგენის პერსპექტივების შესწავლა, რაც ქვეყნის ამა თუ იმ რეგიონის განვითარების და ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელების წინაპირობა შეიძლება გახდეს.

საკვანძო სიტყვები: ისტორიული გზები, გეოგრაფია, თავისებურებები, საქართველო

GEOGRAPHICAL FEATURES OF HISTORICAL ROADS OF GEORGIA

Luka Davitashvili

Ivane Javakhishvili Tbilisi State University,
Master of Geography
lukadavitashvili@gmail.com

Annotation

The relevance of the master's thesis is related to the geographical features of historical roads. In this regard, this issue has not been studied so far, which was done according to the thesis. To connect with each other. An in-depth study of the issue will become a precondition for better interconnection of regions and their economic development. It is also possible to increase Georgia's transit role and use its geographical location.

The aims and objectives of the paper are related to the urgency of the topic. Among the aims of the research are: to study the history of historical roads in the world and in Georgia and to reveal their significance; Identifying the geographical features of historical roads in the world and in Georgia.

The study of the perspectives of restoration of historical roads will be carried out for the first time as a result of the research: study of international, regional and local roads in Georgia and revealing their geographical features; Discussing historical roads in a geopolitical context; Studying the prospects of their restoration, which can become a prerequisite for the development of this or that region of the country and the implementation of infrastructure projects.

Key words: historical roads, geography, peculiarities, Georgia

შესავალი

ისტორიული გზების შესახებ აღებულია აქტუალური, ვინაიდან მათი აღდგენით შესაძლებელია ახალი ლოგისტიკური ჯაჭვის ჩამოყალიბება და რეგიონების განვითარება. უკრაინა-რუსეთის ომის ფონზე, ასევე, შესაძლებელია ახალი რეგიონული მარშრუტების შექმნა, საქართველოს სატრანზიტო ფუნქციის უკეთ გამოყენება, რაც კიდევ უფრო გაზრდის ჩვენი ქვეყნის გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას.

კვლევის მეთოდები

სტატიაზე მუშაობისას განხილულ იქნა როგორც ქართული, ისე ინგლისურენოვანი სამეცნიერო ლიტერატურა. კარტოგრაფიული მასალები და წერილობითი წყაროები. განხორციელდა არსებული ინფორმაციის სისტემატიზაცია და კლასიფიკაცია.

ისტორიული გზების შესახებ საკმაოდ მრავალფეროვანი ლიტერატურა არსებობს. საქართველოში მათი განვითარების შესახებ საკმაოდ ცნობებს გვაძლევს ნ. ბერძენიშვილის ნაშრომი „ისტორიული გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში“ (1966 წ.). მას გამოყენებული აქვს ვახუშტი ბაგრატიონისა და ივანე ჯავახიშვილის ნაშრომები, ასევე, დავით აღმაშენებლის მემკვიდრის ცნობები და „მოქცევაი ქართლისაი“ (მეცხრე საუკუნე). ასევე მნიშვნელოვანი წყაროა კვეზერელი-კობაძის საქართველოს „ძველი ხიდეები“ (1972 წ.). ძველი ხიდეების მიხედვით შესაძლებელია ისტორიული გზების მარშრუტების აღდგენა.

ისტორიული გზების შესახებ უცხოური ლიტერატურიდან აღსანიშნავია ჰერბერტ რაინჰოლდ იაკობსონის წიგნი: „A history of roads from ancient times to the motor age“ (1940) და გულდენშტედტის „მოგზაურობა საქართველო-

ში“ (1962 წ.). საინტერესოა, ასევე, ემილ ავდალიანის ნაშრომები: „საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები VI-XIII საუკუნეები“ და „საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები XIII-XV საუკუნეები“. ორივე ნაშრომში განხილულია საქართველოზე გამავალი სავაჭრო გზები და გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა, სხვადასხვა მარშრუტის ცვლილების განმაპირობებელი ფაქტორები.

შედეგები

1. საერთაშორისო მნიშვნელობის გზები

კვლევის შედეგად პირველად დამუშავდა სხვადასხვა ისტორიული წყარო და შედეგად შეიქმნა რუკა, რომელზეც კონკრეტული მარშრუტებია დატანილი და შედარებულია თანამედროვე გზებთან. ამ რუკის გამოყენება შესაძლებელია ახალი გზების გაყვანისთვის, რეგიონების ტურისტული განვითარებისა და საქართველოს სატრანზიტო დერეფნის ფუნქციის უკეთ გამოსაყენებლად.

ისტორიული და თანამედროვე გზების შედარება გვაძლევს საშუალებას დავინახოთ, რომ გეოგრაფიულ პირობებს მათი ჩამოყალიბებისთვის უდიდესი მნიშვნელობა აქვს. საქართველო მნიშვნელოვან სატრანზიტო ფუნქციას ასრულებს თანამედროვე ეკონომიკურ სივრცეში დასავლეთსა და ცენტრალური აზიის ქვეყნებს შორის. მასზე უძველესი დროიდან გადიოდა საერთაშორისო ისტორიული გზები. მათგან ყველაზე მნიშვნელოვანი აბრეშუმის გზა იყო. ამ გზით ვაჭრობას დასაბამი მიეცა ძვ.წ. მეორე საუკუნეში. აბრეშუმის დიდი გზა იწყებოდა სიანში ქ. დუნხუანიდან. იგი ორ განშტოებად მიემართებოდა დასავლეთისკენ. ორივე გზა – პირველი ლობნორის ტბის ჩრდილოეთით ქ. ტურფანის, მეორე კი იმავე ტბის

სამხრეთით ქ. ნოტანისა და ქ. იარქენდის გავლით – ქ. კაშგარში იყრიდა თავს. აქედან ჩრდილოეთით გზა კასპიის ზღვით უკავშირდებოდა სამხრეთ კავკასიას, გადაკვეთდა საქართველოს და ფაზისიდან შავი ზღვით ბიზანტიასა და რომს აღწევდა. მეორე გზა კაშგარიდან ბალხსა და ჩრდილოეთ ირანის გავლით შუამდინარეთისკენ, იქიდან კი ხმელთაშუა ზღვის ნაპირებისკენ მიემართებოდა. სავაჭრო-სატრანსპორტო მაგისტრალეებით ამიერკავკასიასა და საქართველოში ბიზანტიასა და ირანს შემოჰქონდათ აბრეშუმის ქსოვილები, ხალიჩები, საფეიქრო ნაწარმი და ა.შ. (www.igstraveltoGeorgia.asm.ge).

საქართველო ხელსაყრელი ადგილი იყო, რადგან ევროპასა და აზიას უმოკლესი გზით აკავშირებდა. აქ კლიმატური პირობები ქარავნებისთვის უფრო კომფორტული იყო. შესაბამისად, აქ გადიოდა აბრეშუმის გზის ერთ-ერთი მარშრუტი. ჯერ კიდევ ჰეროდოტე წერდა აზოვის ზღვისა და ცენტრალური აზიის დამაკავშირებელ გზაზე. ის, ასევე, ახსენებდა საიმპერატორო გზას, რომელიც მცირე აზიას ირანთან აკავშირებდა. უფრო აღმოსავლეთით ფუნქციონირებდა ლაზურიტის გზა, რომლის გავლით ეს მინერალი ბადახშანის მთებიდან ასურეთში, ეგვიპტესა და ჩინეთში ხვდებოდა. უფრო ჩრდილოეთით აღსანიშნავია დასავლეთის მერიდიანული გზა, რომელიც ცენტრალურ აზიასა და სამხრეთ ციმბირს ჩინეთთან ცინის იმპერიის დროს აკავშირებდა. ასევე მნიშვნელოვანი იყო სტეპის გზა, რომელიც აღმოსავლეთ თურქესტანიდან ვოლგისპირეთის გავლით შავი ზღვის ბერძნულ კოლონიებს უკავშირდებოდა. სწორედ ამიტომ საფიქრებელია, რომ ამ გზის მონაკვეთი საქართველოზეც გადიოდა. ჩინური ქრონიკების მიხედვით და ანტიკურ წყაროებზე დაყრდნობით დადგენილია, რომ აბრეშუმის გზა გადიოდა ლობ-ნორის ტბის ჩრდილოეთით, კუჩისა და კარაშარის გავლით, შემდეგ კვეთდა ტიან-შანს და ტერსკედივანის უღელტეხილით ფერგანაში მიდიოდა, შემდეგ სახრეთ ურალს, ქვემო ვოლგისპირეთს კვეთდა და ჩრდილო შავიზღვისპირეთს აღწევდა ან ფერგანიდან სამარყანდს,

ამურდარიას გაივლიდა და ირანსა და მცირე აზიაში სრულდებოდა.

სამხრეთის მარშრუტი ლობ-ნორიდან კუნ-ლუნის მთების გავლით მდინარე იანკენდ-დარის გადაკვეთდა და პამირის მთებამდე აღწევდა, შემდეგ მერვის უღელტეხილით და ქაშმირის გავლით ინდოეთში გადადიოდა და მდინარე ინდის შესართავთან მთავრდებოდა. ძვ.წ. მეორე საუკუნიდან ა.წ. მეხუთე საუკუნემდე აბრეშუმის გზის მარშრუტი ჩინეთის ძველ დედაქალაქში – ჩანთანში იწყებოდა და მდ. ხუანხეს გავლით ლანჯოუსკენ მიემართებოდა, შემდეგ აღწევდა ჩინეთის დიდი კედლის დასავლეთ ნაწილს, სადაც გზა იშლებოდა და მისი განშტოებები უდაბნო ტაკლა-მაკანს კვეთდა. ჩრდილოეთ განშტოება გაივლიდა ხამის, ტურფანის, ბეშბალიკის, შიხოს ოაზისებს და მდინარე ილის ხეობისკენ ეშვებოდა. მეორე განშტოება (ჩაოცანიდან კარაშარამდე) ბედელის უღელტეხილის გავლით ისიკ-ყულის სამხრეთ ნაწილამდე აღწევდა; სამხრეთ განშტოება დუნხუნის, ხოტანისა და იარქენდის გავლით ბაქტრიაში, ინდოეთსა და ხმელთაშუაზღვისპირეთში მიემართებოდა, ასევე, კაშგარიდან ფერგანაში და შემდეგ სამარყანდის, ბუხარისა და მერვის გავლით სირიასა და ეგვიპტეში მთავრდებოდა. მეშვიდე-მერვე საუკუნეებში უფრო დიდი მნიშვნელობა შეიძინა მარშრუტმა, რომელიც ჩინეთიდან სამხრეთ ყაზახეთის გავლით მცირე აზიას უკავშირდებოდა, თუმცა ფერგანის გზა ბევრად უფრო მოკლე და მოსახერხებელი იყო. მეექვსე-მერვე საუკუნეებში მთავარი ტრასა ასე გამოიყურებოდა: სირია-ირანი-შუა აზია-სამხრეთ ყაზახეთი-ტალასის ხეობა-ჩუის ხეობა-ისიკ-ყულის ქვაბული-აღმოსავლეთ თურქესტანი.

ამ გზის განშტოება ბიზანტიიდან დერბენტის გავლით სამხრეთ ყაზახეთისკენ მიემართებოდა. საფიქრებელია, რომ ეს გზა საქართველოზეც გადიოდა და მისთვის მნიშვნელოვანი შემოსავლის წყაროც იყო. იგი ირანს გვერდს უვლიდა, ვინაიდან ბიზანტიისა და აღმოსავლეთ თურქესტანის სახანოს შორის გაფორმებული შეთანხმება მის დასუსტებას ისახავდა მიზნად. ამ მარშრუტმა აქტუალობა მეცხრე-მეთორმეტე საუკუნეებში დაკარგა,

თუმცა მეცამეტე-მეთოთხმეტე საუკუნეებში კვლავ აღდგა მონღოლთა იმპერიის შექმნის შემდეგ. საკვანძო როლი აბრეშუმის გზის ფუნქციონირებაში სოგდიელებს ეკავათ, რომლებიც ცენტრალურ აზიაში ცხოვრობდნენ (www.igstraveltoGeorgia.asm.ge).

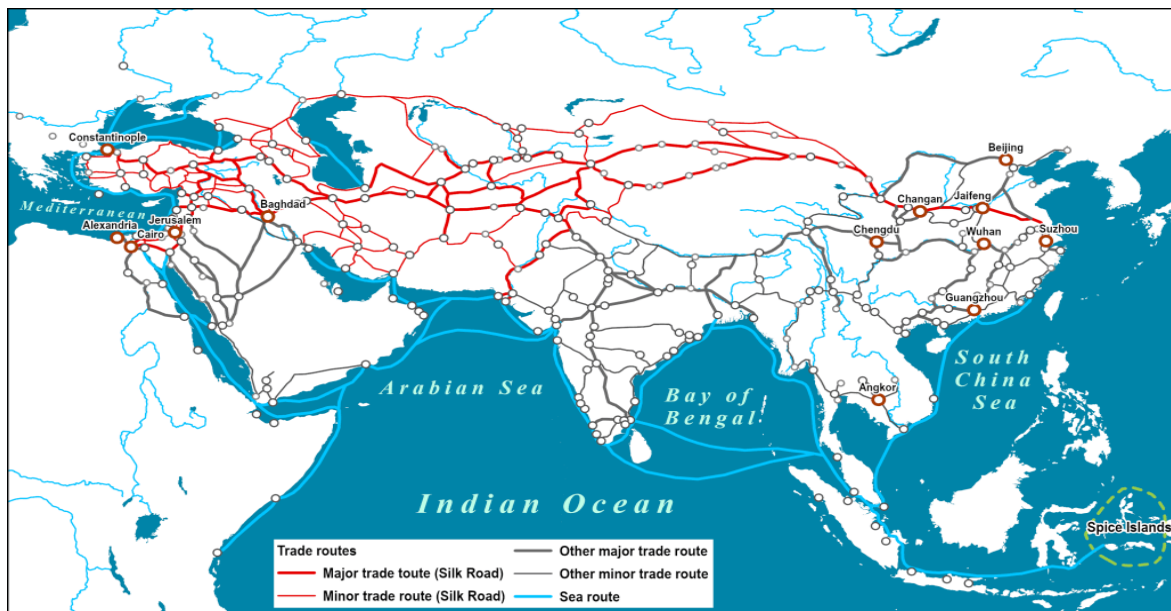
ამრიგად, აბრეშუმის გზამ ხელი შეუწყო ხალხთა შორის კულტურული და სავაჭრო კავშირების განვითარებას, აზიისა და ევროპის სახელმწიფოთა დაახლოებას. მისი ერთ-ერთი მარშრუტი კი საქართველოზე გადიოდა, რაც მას სტრატეგიულ მნიშვნელობას სძენდა. მისი

ფუნქციონირება საბოლოოდ შეწყდა 1453 წელს, როცა ოსმანთა იმპერიამ კონსტანტინეპოლი აიღო და მისი მცირე აზიის ცენტრალური ნაწილი გადაკეტა. სწორედ ამან განაპირობა შემდგომში ახალი სავაჭრო გზების ძიება და ამერიკის კონტინენტის აღმოჩენა (ეკრემ კალანი, 2018).

რუსეთ-უკრაინის ომის ფონზე აბრეშუმის გზის პროექტის მნიშვნელობა უფრო გაიზარდა. ჩინეთმა დაიწყო მისი აღდგენა, რაც ჩვენს ქვეყანას ახალ გეოპოლიტიკურ მნიშვნელობას შესძენს.

ნახ. 1.

აბრეშუმის გზა



წყარო: <https://transportgeography.org>

2. რეგიონული მნიშვნელობის ისტორიული გზების გეოგრაფიული თავისებურებანი

საქართველო მდებარეობს კავკასიის ცენტრალურ ნაწილში. შესაბამისად, მას ჯერ კიდევ უძველესი დროიდან ეკავა მნიშვნელოვანი ადგილი კავკასიის რეგიონის სავაჭრო და გეოპოლიტიკურ ურთიერთობებში. იგი კავკასიის რეგიონში სტრატეგიული მნიშვნელობის სახელმწიფო იყო, რადგან მასზე გადიოდა ყველა მნიშვნელოვანი სავაჭრო თუ სამხედრო მნიშ-

ვნელობის გზა. სწორედ ამიტომ მოსახლეობაც იქ სახლდებოდა, სადაც უძველესი საქარავნო გზები გადიოდა. ამგვარი განსახლების მკაფიო მაგალითია შერეთ-კამბეჩოვანის ისტორიული გზები. ეს მხარე ქართული სახელმწიფოს წარმოქმნის გარიჟრაჟზე ქართველებთან ერთად შერული (ალვანური) ტომებით იყო დასახლებული, მაგრამ უკვე უძველესი დროიდანვე შეიმჩნევა ქართველთა და, კერძოდ, ქართველ მთიელთა (არაგვისა და ივრის ხეობიდან) თანდათანობითი ჩამოსახლება ამ არეალში. ეს

კარგად ჩანს როგორც ძველქართული წყაროების ცნობების შესწავლისას, ისე ბერძნულ-ლათინური წყაროებიდან და ძველი ქართული ტოპონიმებიდან. ეს მიგრაცია განპირობებული იყო იმით, რომ ივრისა და ალაზნის ქვემო დინების აუზი შესანიშნავ ზამთრის საძოვრებს ეკავა, რაც აუცილებელი იყო მესაქონლეობის განსავითარებლად. მეორე მხრივ, როგორც კახეთის გაღმა მხარის ტერიტორიაზე, ისე მტკვარ-ალაზნის შორის მდებარე ივრის ზეგანზე უძველესი დროიდანვე არაერთი მნიშვნელოვანი სავაჭრო-სატრანზიტო მაგისტრალი გადიოდა.

საქართველოზე გადიოდა რეგიონული მნიშვნელობის არაერთი გზა, რომელზეც კონტროლის მოსაპოვებლად მრავალი იმპერია იბრძოდა. ვახტანგ გორგასლის მიერ შექმნილი იყო უმნიშვნელოვანესი რეგიონული მარშრუტი, რომელიც ჩრდილოეთ კავკასიას სამხრეთთან აკავშირებდა. აღსანიშნავია, რომ ამ გზამ გადამწყვეტი როლი ითამაშა საქართველოს გაძლიერებაში. დღესაც ამ მარშრუტის აღდგენის შემთხვევაში, შესაძლებელია სხვადასხვა ტვირთის გადაზიდვა სამხრეთიდან ჩრდილოეთისკენ და აღმოსავლეთიდან დასავლეთისკენ.

საქართველოს შავი ზღვისპირეთი ოდითგანვე იყო ჩართული სხვადასხვა მცირე და, სავარაუდოდ, საშუალო ზომის სავაჭრო ქსელში. მაგალითად, IV საუკუნის მეორე ნახევრის მსოფლიო რუკა ცნობილი, როგორც *Tabula Peutingeriana*, მიუთითებს ბევრ გზაზე, რომელიც არსებობდა იმ პერიოდში და მომდინარეობდა ირანიდან და არმენიიდან თანამედროვე თბილისის ტერიტორიისკენ, ხოლო დასავლეთით კი დიოსკურია-ფაზისამდე (ე. ავდალიანი, 2019).

3. ადგილობრივი მნიშვნელობის ისტორიული გზების გეოგრაფიული თავისებურებანი

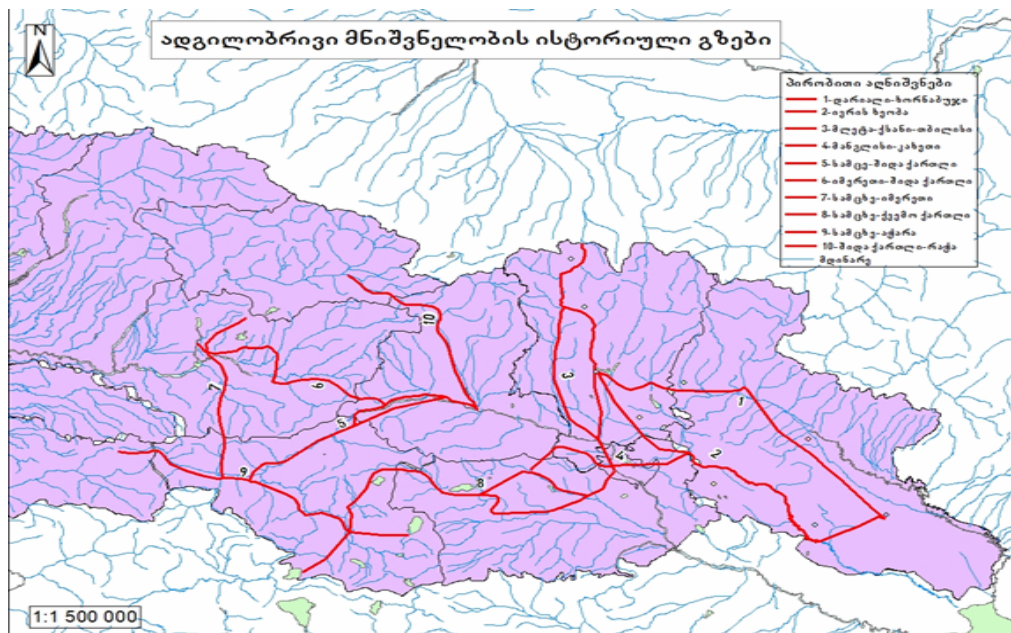
ადგილობრივი მნიშვნელობის ისტორიული გზების ფრაგმენტები საქართველოს ყველა

რეგიონშია წარმოდგენილი, რომლის გეოგრაფიაზე მეტყველებს ძველი ხიდებისა და ციხე-სიმაგრეების განლაგება. მაგალითად, დარიალიდან ხორნაბუჯამდე ბევრი ციხე-ქალაქი იყო განლაგებული: კვეტერა, უჯარმა, ბოჭორმა, ქოფთავი და სხვ. ადგილობრივი მნიშვნელობის ისტორიული გზები, ძირითადად, მდინარის ხეობას ან ქედის თხემს მიუყვებოდა, თანამედროვეობაში კი ისინი, ძირითადად, ვაკე რელიეფზე გადიან.

ისტორიული და თანამედროვე გზების გეოგრაფიული თავისებურებების შედარება გვაძლევს საშუალებას დავინახოთ, რომ გარემო პირობებს და უსაფრთხოებას მათი ფუნქციონირებისთვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა ჰქონდა. ამჟამად, ივრის ხეობის გზა გომბორზე გამავალმა გზამ ჩაანაცვლა. ჯავახეთიდან ქვემო ქართლში მიმავალი გზა ფარავნის ტბასა და ქციას ხეობაზე გადიოდა. ეს მარშრუტი დღესაც მოქმედია, თუმცა ზამთარში ხშირად იკეტება თოვლის საფარის გამო. საინტერესოა, რომ შიდა ქართლიდან ლიახვის ხეობის გავლით ერწო-წონას ქვაბულისკენ და შემდეგ რაჭისკენ გადასასვლელი გზა იყო, რომელიც დღეს აღარ ფუნქციონირებს. მნიშვნელოვანია აბასთუმნიდან ზეკარის უღელტეხილის გავლით იმერეთისკენ მიმავალი გზა, რომელიც დღეს აღდგენის პროცესშია. შიდა ქართლსა და ქვემო ქართლს თრიალეთის ქედზე გამავალი გზა აკავშირებდა, რომელიც მდინარე კავთურასა და თეძმის ხეობებს მიუყვებოდა, ამჟამად იგი სრულიად მივიწყებულია. მანგლისიდან თბილისში მომავალი გზა დიდგორის გავლით მიდიოდა. ახლა ეს მარშრუტი კვლავ აღდგენილია და მისი მეშვეობით სოფელ თონეთიდან ბაგებში ჩასვლა ნახევარ საათშია შესაძლებელი. მღეთიდან მომავალი ისტორიული გზა ქსნის ხეობაზეც გადიოდა და თბილისისკენ მიემართებოდა. 2008 წლამდე ახალგორის მუნიციპალიტეტი დანარჩენ საქართველოს ამ გზით უკავშირდებოდა.

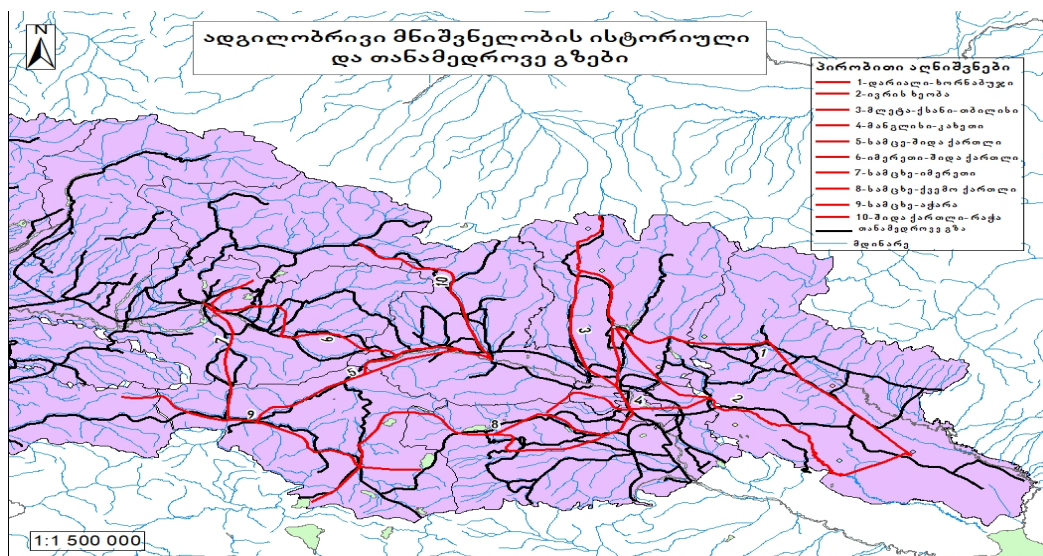
ნახ. 2.

ადგილობრივი მნიშვნელობის ისტორიული გზების
გეოგრაფიული თავისებურებანი აღმოსავლეთ საქართველოში



ნახ. 3.

ადგილობრივი მნიშვნელობის ისტორიული და თანამედროვე
გზების გეოგრაფიული თავისებურებანი საქართველოში



გერმანელი მეცნიერი და მოგზაური იოჰან გიულდენშტედტი (1745 – 1781), რომელმაც საქართველოში იმოგზაურა, აღწერს შიდა ქართლისა და კახეთის, იმერეთისა და სამეგრელოს, შიდა ქართლისა და იმერეთის, მეზობელი რეგიონებიდან თბილისში მიმავალ

გზებს, ამ რეგიონებში არსებულ სოციალურ-ეკონომიკურ და ეთნიკურ სიტუაციას.

კვლევის პერსპექტივები

ისტორიული გზების შესახებ არსებული მონაცემები და გეოგრაფიული თავისებურებების ანა-

ლიზი გვაძლევს საშუალებას აღდგეს ის მარშრუტები, რომლებიც საქართველოს არაერთი რეგიონის განვითარების პერსპექტივებს შექმნის.

ისტორიული გზების გეოგრაფიული თავისებურებების შემდგომი ანალიზი მოითხოვს უამრავი სამეცნიერო მასალის ანალიზს, რომელიც ეხება ცალკეული ისტორიულ-გეოგრაფიული პროვინციების შესახებ ჩატარებულ კვლევებს. მხოლოდ ამგვარი მიდგომით იქნება შესაძლებელი ვიქონიოთ სრულყოფილი წარმოდგენა ისტორიული გზების მნიშვნელობაზე, გეოგრაფიულ თავისებურებებზე და განვითარების (აღდგენის) შესაძლებლობებზე.

დასკვნა

აბრეშუმის გზამ ხელი შეუწყო ხალხთა შორის კულტურული და სავაჭრო კავშირების განვითარებას, აზიისა და ევროპის სახელმწიფოთა დაახლოებას. მისი ერთ-ერთი მარშრუტი კი საქართველოზე გადიოდა, რაც მას სტრატეგიულ მნიშვნელობას სძენდა. მისი ფუნქციონირება საბოლოოდ შეწყდა 1453 წელს, როცა ოსმანთა

იმპერიამ კონსტანტინოპოლი აიღო და მისი ცენტრალური ნაწილი გადაკეტა. სწორედ ამან განაპირობა შემდგომში ახალი სავაჭრო გზების ძიება და ამერიკის კონტინენტის აღმოჩენა.

საქართველოზე გადიოდა კავკასიის რეგიონული მნიშვნელობის გზები, რომელზეც კონტროლის მოსაპოვებლად მრავალი იმპერია იბრძოდა. ვახტანგ გორგასალმა ხელი შეუწყო ჩრდილოეთ კავკასიისა და სამხრეთ კავკასიის დაკავშირებას, რასაც დღესაც უდიდესი გეოპოლიტიკური მნიშვნელობა აქვს.

ისტორიული და თანამედროვე გზების გეოგრაფიული თავისებურებების ანალიზი ცხადყოფს, რომ ბუნებრივ პირობებს მათი ჩამოყალიბებისთვის უდიდესი მნიშვნელობა ჰქონდა. ძალიან ბევრმა ისტორიულმა გზამ დაკარგა თავისი დანიშნულება, თუმცა მათი მნიშვნელობა კვლავ მაღალია და მათი აღდგენა საქართველოს რეგიონული კავშირების განვითარების და გეოპოლიტიკური გამონეწევის ფონზე, კიდევ უფრო იზრდება.

გამოყენებული ლიტერატურა:

1. ე. ავდალიანი, საქართველო და აბრეშუმის სავაჭრო გზები, (XIII-XIV სს.) თბილისი, 2019, გვ. 244.
2. ნ. ბერძენიშვილი, გზები რუსთაველის ეპოქის საქართველოში, თბილისი, 1966, გვ.10-50.
ნ. კვეზერელი-კობაძე, საქართველოს ძველი ხიდები, თბილისი, 1972, გვ.1-60.
3. დავით სიდამონიძე, საქართველოს სახმელეთო ტრანსპორტის ფუნქციონირებისა და განვითარების გეოგრაფიული კანონზომიერებები, თბილისი, 2020, გვ.60-65.
www.igstraveltogeorgia.asm.ge