AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ

AZƏRBAYCAN DÖVLƏT PEDAQOJİ UNİVERSİTETİ

Mais Əmrahov

BÖYÜK İPƏK YOLU

(Dərs vəsaiti)

Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin 14.06.2011-ci il tarixli 1104 №-li əmri ilə dərs vəsaiti kimi təsdiq edilmişdir..

Bakı
MÜTƏRCIM
2011

Elmi redaktoru: Q.İ.Bəşirov,
ADPU-nun "Türk və Şərqi Avropa xalqları tarixi
və tarixin tədrisi metodikası" kafedrasının dosenti, tarix üzrə fəlsəfə doktoru

Redaktor: **S.M.Mustafayeva**,
ADPU-nun"Ümumitarix" kafedrasının dosenti, tarix üzrə fəlsəfə doktoru

Rəyçilər: **O.B.Sultanov,**
ADPU-nun Tarix fakultəsinin dekanı, tarix elmləri doktoru, professor

H.M.Məmmədov,
Bakı Slavyan Universitetinin dosenti, tarix üzrə fəlsəfə doktoru

C.Ə. Bəhramov,
AMEA-nın A.A.Bakıxanov ad. Tarix İnstitutunun direktor müavini, tarix üzrə fəlsəfə doktoru

N.N.Əsədov,
ADPU-nun Tarix fakultəsinin dekan müavini, tarix üzrə fəlsəfə doktoru, dosent

Əmrahov Mais İsrail oğlu. Böyük İpək Yolu. *Dərs vəsaiti.* – Bakı: Mütərcim, 2011. – 84 s.

Dərs vəsaitində İpək Yolunun ən qədim zamanlardan müasir dövrümüzədək olan tarixinə nəzər salınmış, "Böyük İpək Yolu"nun bərpasında ümummilli lider H.Əliyevin xidmətləri faktlarla göstərilmişdir.

Vəsait ali məktəblərin tələbələri üçün nəzərdə tutulmuşdur. Ondan magistrlər, doktorantlar, elmi yaradıcılıqla məşğul olanlar, həmçinin tam orta məktəbin müəllim və şagirdləri də faydalana bilərlər.

Ə $\frac{4310010000}{026}$ 68-11

© Əmrahov M.İ., 2011

Bizim məqsədimiz "Azərbaycanı regionun ən vacib tranzit ölkəsinə çevirməkdir. Azərbaycan xalqı naminə, bizdən sonra gələcək nəslin naminə əlimizdən gələni əsirgəməməliyik.

İlham Əliyev

GİRİŞ

Dünya üçüncü minilliyə qədəm qoyub. Minilliyə qayıdılan hadisələrdən olan İpək Yolunun bərpası illər keçdikcə özünü doğruldacaq, Şərqlə Qərb arasında körpü rolunu oynayacaqdır. Bizə belə gəlir ki, İpək yolunun bərpasını araşdıran tarixçilər, siyasətçilər, sosioloqlar və filosoflar belə bir suala cavab axtaracaqlar: Minilliyin astanasında nə baş vermişdi? Yoxsa, əhali dəvə karvanlarının zınqrov səsi üçün qəribsəmişdir? Amma heç də belə deyildir, əslində belə düşünmək sadəlövlük olardı. Texnologiyaların inkişafı ipəyə çoxlu alternativlər yaradıb. Artıq köhnə dəvələr ekzotikadan başqa bir şey deyildir. Bir az da irəliyə getsək Şərqlə Qərb arasındakı gizli qarşıdurma nəzərə çarpar. Qərb qarşısında min oyundan çıxan Şərq çalışır ki, onun xoşuna gəlsin. Qərb isə gizli niyyətini demokratiya pərdəsi arxasında gizlədərək Şərq üzərinə hücuma keçərək iqtisadi asıllılığı artırmaq istəyir. Yaddan çıxarılmamalıdır ki, keçmişdə ipək aparılan yollarla indi neft və qaz nəql olunur.

Bizim də günahımız çoxdur. Biz Avropa ilə türk dilində, kişi dilində danışmaq istəyrik. Avropa isə bizdən centlmenlik gözləyir. Onlar üçün hadisələrin bir-birini tamamlaması və hər şeyin uyğun gəlməsi əsasdır. Biz Avropadan real düşüncə, üslub, siyasi təfəkkür tələb edirik. Onlar isə bizə kütləvi mədəniyyət ixrac etmək istəyirlər. Qərbin məşhur yazıçısı U. Folkni qadın

və kişi tərzini belə formalaşdırmışdır: «Kişi faktlardan çıxış edir, onun necə görünəcəyi, həqiqətə bənzəyib-bənzəməməyi əsas deyil. Qadın üçün isə əsas məsələ zahiri hadisələrin bir-birini tamamlaması və hər şeyin uyğun gəlməsidir. Həqiqət necədir, – bunun mətləbə dəxli azdır».

Avropa bu gün tərəddüd içindədir. O inanmaq istəyir ki, türk ona hünər dilində deyil, onun öz standartları ilə cavab verəcək. Türk həqiqət mənim tərəfimdədir, gec-tez həqiqət ortaya çıxacaqdır deyə fikirləşir, erməni isə avropalı kimi ictimai rəyi özünə yaxınlaşdırmaq üçün əlindən gələni edir. Ən önəmlisi odur ki, Azərbaycan xalqı, onun lideri şərqin dilini bildiyi kimi, Qərbin də dilini öyrənmişdir. Əminik ki, seçim düz olmuşdur. Ümummilli lider H.Əliyevin başladığı iş davam etdirilməli, qalib Qərbin bizə tərəf gəlməsinin doğru oluğunu onu inandırmaq lazımdır.

Feniminizasiyaya hörmətlə yanaşan Avropa çoxdan qadın məntiqinə uyğunlaşdığı üçün hər şeyi gözəl təqdim etməyə öyrənmişdir. Bir sözlə, bizi qarşıda uzun və çətin bir yol gözləyir.

İnsanların ünsiyyəti yollardan başlanır. Müxtəlif ərazilərdən keçən yollar ayrı-ayrı irqlərdən olan müxtəlif xalqlar arasında münasibətlər yaratmışdır. Vaxtaşırı baş verən və bir çox ölkələrin ərazisini əhatə edən istila və işğallar qədim yolları müəyyən dərəcədə dağıtsa da, nəticədə yeni şəhər və inzabati mərkəzlər salınmış, yolların istiqaməti dəyişmişdi. Ancaq köhnə yollar zaman- zaman öz fəaliyyətini davam etdirmişdir. Belə yollardan biri də, bəşər tarixində ilk transkontinental ticarət və diplomatiya yolu kimi qiymətləndirilən "*Böyük İpək Yolu*" olmuşdu. Bu yolun açılması Çin Xan imperiyasının hökmdarı U-di-nin (e.ə. 140-86) fəaliyyəti ilə bağlıdır. İlk dəfə hələ e.ə. 138-ci ildə Orta Asiyada, o dövrün ən qüdrətli imperiyalarından olan Kuşanda olmuş çinli elçi Hindistan, Orta Asiya dövlətləri və bu dövlətlərin ərazilərindən keçən ticarət yolları haqqında məlumat vermişdir. Çin imperiyasına tez-tez hücum edən hunlara qarşı müttəfiq tapmaq məqsədilə Kuşana ticarət karvanı –

səfirlik göndərilmişdir. Elə bu zamandan etibarən Çindən qərbdə yerləşən dövlətlərin ərazisinə ticarət karvanları yola düşmüşdür. Britaniya adalarından tutmuş Sakit okean sahillərinədək olan ərazilərdə məskunlaşmış bütün xalqlar və dövlətlər qədim dünya siyasi sisteminin mühüm halqaları olan 4 qüdrətli imperiyanın – Romanın, Parfiyanın, Kuşanın və Çinin tabeliliyi altında olmuşdu. Çin malları, xüsusilə bu dövrdə yalnız orada istehsal edilən Çin ipəyi xarici bazarlara yol tapmışdı. Çindən ixrac olunan əsas mal ipək olduğu üçün bu yol "İpək Yolu" adlanmağa başlanmışdı.

Qədim Çin qaynaqları İpək yolunun tarixi haqqında məlumatları özündə qoruyub saxlamışdır. Çin mənbələrinin əhəmiyyətini ona görə xüsusi qeyd edirik ki, Çin tarixi daha çox müharibələr vaxtında tutulan gündəliklərdən və öndəki başçıların raportlarından əmələ gəlmişdi. Həm də, ticarət əlaqələri olan ölkələrə Çin imperatoru tərəfindən tez-tez səfirliklər göndərilirdi. Bu səfirliklər həm ticarət karvanlarına başçılıq edir, həm də Çinlə həmin ölkə arasında münasibətlərin qurulmasında birbaşa vasitəçi olurdu.

İpək ticarəti ilə bağlı əsas qaynaqlar ilk dəfə Fransız Hirth tərəfindən işlənmiş və tədqiq edilməyə başlanmışdı. "Böyük İpək Yolu"nu ilk dəfə II yüzilliyin tanınmış coğrafiyaçısı və astronomu Klavdi Ptolomey (70-147) təsvir etmişdi. K.Ptolomey özündən əvvəl yaşamış yunan-Roma müəlliflərinin topladığı məlumatlardan istifadə edərək dünyanın dəniz və quru yollarının çox cüzi səhvliklə koordinatlarını verə bilmişdi.

Sinifli cəmiyyətlərdə coğrafi biliklərin inkişafı həmişə və hər yerdə iqtisadi amildən, yəni ticarət əlaqələrini genişləndirmək zərurətindən doğmuşdur. Beləliklə, dövrün 4 iri imperiyasını, eləcə də başqa dövlət və xaqları birləşdirən Şərq-Qərb əlaqələrinin yaxınlaşması prosesində əlaqələndirici amil rolunu oynayan "Böyük İpək Yolu" mühüm əhəmiyyət kəsb etməyə başladı. Bu yol Çin (Xan) imperiyasının paytaxtı Canandan başlayır, Siyandan Lauçjou vasitəsilə Dunxuana

gedib iki qola ayrılırdı: Şimal yolu Turfandan keçib Pamir dağları vasitəsilə Fərqanəyə və Qazaxıstan çöllərinə doğru uzanır, cənub yolu isə Labnor gölünün yaxınlığından Təklə-Məkan dağlarının cənub qurtaracağı ilə Yarkənd və Pamir dağlarının cənub hissəsi vasitəsilə Baktriyaya, oradan Parfiyaya və Hindistana gedir, nəhayət, Yaxın Şərq vasitəsilə Roma əyalətlərinə çatırdı. Məhz bu ticarətin təsirilə Orta və Qərbi Asiyada, eləcə də karvan yolunun keçdiyi bir çox ölkələrdə ipəkçilik meydana çıxırdı. Yaxın Şərqin güclü dövlətləri isə Qərb dünyasına aparan bu yolda vasitəçiliyi ələ keçirməyə cəhd göstərir və çox vaxt buna nail olurdular.

Yuxarıda qeyd etdik ki, Çinə gələn ticarət karvanlarına dövlət səviyyəsində yüksək qiymət verildiyi üçün onlar "səfirlik" adlandırılırdı. Bu karvanlar vasitəsi ilə Bizansa hind ədviyyatı, fil sümüyü, rənglər, parçalar, Yəmən buxuru, qızıl qum və külçələr, Afrika qulları və s. gətirilirdi. Bu yolda ağalıq etmək və külli miqdarda gəlirə sahib olmaq uğrunda Sasanilər, Bizans və Roma arasında daima mübarizə olmuşdu. VI əsrdə isə Türk xaqanlığı və Çin **Suy** dövləti İpək yolunun şərq hissəsinə nəzarət uğrunda mübarizə aparmışdır. Türk xaqanlığının iki müstəqil dövlətə - Şərq və Qərb dövlətlərinə bölünməsindən və aralarındakı zidiyyətlərdən istifadə edən çinlilər hegemonluq qazanmışlar. Bu hegemonluq Çin qaynaqlarındakı Çinin xarici ticarət əlaqələrində öz əksini tapmışdır. Çindən Koreyaya, Monqolustana, Yaponiyaya, Mərkəzi Asiyaya, Hindistana, Fars körfəzi sahilinə, oradan isə Qərbə doğru aparan quru və su yollarının marşrutu açılmışdi.

«Böyük İpək Yolu»nun beynəlxalq əhəmiyyəti VII-X əsrlərdə, ərəb-müsəlman dövlətinin Çin və Hindistandan tutmuş İspaniyayadək geniş bir ərazini öz hakimiyyəti altında birləşdirdiyi dövrdə daha da artır. Vahid dövlət tərkibində birləşmiş müxtəlif xalqların ümumsiyasi və dini-mədəni ünsiyyətə cəlb olunması daxili və beynəlxalq ticarətlə yanaşı baş verirdi. Orta Asiya türklərinin o dövr həyatı haqqında tədqiqat

aparmış akademik V.V.Bartoldun yazdığına görə "müsəlman mədəniyyətinin ticarət əlaqələri vasitəsilə dinc yolla yayılması türklərin taleyinə müsəlman silahının uğurlarından daha artıq təsir göstərmişdir".

Mənbələrdə «Böyük İpək Yolu» vasitəsilə ticarət edən yəhudi, rus və avropalı tacirlər haqqında məlumatlar vardır.

Səlcuqlar və Monqollar dövründə İpək yolu ilə aparılan ticarətin inkişafı üçün geniş imkanlar açıldı. Şərq-Qərb arasında əlaqələr daha da genişləndi. İpək yolunun XIII əsr dövrünü Venesiya səyyahı Marko Polonun əsərlərində daha aydın görmək olar. Onun Kiçik Asiya, Azərbaycan, İran, İraq, Mərkəzi Asiya, xüsusilə Uzaq Şərq ölkələri, o cümlədən Monqolustan, Çin, Cənub dənizindəki adalar, Yaponiya, Şimali Asiya ilə xəz dəri ticarəti, Yava, Sumatra, Seylon, Hindistan, Madaqaskar haqqındakı məlumatlar Avropada dərin maraq doğurmuşdur. Marko Polodan daha əvvəl yaşamış Qannon, Herodot, Strabon, K.Ptolomey və bu kimi antik dövr müəllifləri öz əsərlərində ticarət karvanlarının və böyük ticarət mərkəzlərinin adlarını qeyd etmişlər.

X əsrdə İslam dünyasının – Hindistan və Orta Asiyadan başlayaraq İspaniya da daxil olmaqla Atlantik okeanına qədər – çox geniş əraziləri əhatə edən 21 xəritəsi tərtib olunmuşdur. İbn Vahb (IX əsr), Əl-Yaqubi (X əsr), əl - İstəhri (820-934), İbn Fədlan (X əsr), Əl-Məsudi (X əsr), İbn Havqəl (X əsr), Müqəddəsi (X əsr), Yaqut əl - Həməvi (XII əsr) kimi ərəb səyyah və coğrafiyaçıları İpək yolunun erkən orta əsrlər dövrü üçün çox maraqlı məlumatları öz əsərlərində əks etdirmişlər. XIV əsr ərəb səyyahı və coğrafiyaşünası olan İbn Bəttutə bir çox ticarət şəhərlərini gəzmiş, şahidi olduğu bu şəhərlərin həyatı haqqında çox maraqlı fikirlər yazmışdır.

Qalonifontibus (XIV-XV əsr) və Kalvixo kimi səyyahların gündəlikləri Teymurilər dövründə baş vermiş siyasi prosesləri və ticarət yollarının vəziyyətini öyrənməyə imkan verir. Teymur

işğalları nəticəsində bir sıra iri ticarət şəhərləri dağılır ki, bu da şimal yolu ilə ticarətdə maneələr yaradır.

XV əsrdə yaşamış Afanası Nikitin "Üç dəniz arxasına səyahət" adlı məşhur gündəliyində bu dövrə aid dəniz və quru yollar haqqında məlumatlar vardır. K.Zeno, İ.Barbaro, A.Kontarini, A.Cenkinson, A. Oleari, Ö.Çələbi, Yan Streys kimi məşhur səyyah, coğrafiyaşünas və diplomatlar "Böyük İpək Yolu"nun keçdiyi məntəqələr, şəhərlər, dəniz yolları haqqında çox zəngin məlumatlar vermişlər.

Sonrakı dövrdə "Böyük İpək Yolu"nun keçdiyi ölkələrdə baş verən siyasi dəyişikliklər əvvəlcə marşrutların istiqamətlərinə təsir etsə də, 1498-ci ildə Afrikadan Hindistana birbaşa dəniz yolunun kəşf edilməsi dünya ticarət yollarını dəyişdirdi. Qərb dünyasını Uzaq Şərqlə bağlayan quru yol əlaqələri zəiflədi. Buna səbəb olan amillərdən biri də, bir sıra ölkələrdə ipək istehsalının artması idi. Yeni yaranmış dəniz yolu ispaniyalıların və portuqaliyalıların əlinə keçdiyi üçün bu dövrdən başlayaraq Şərq-Qərb ticarət əlaqəsi Volqa-Xəzər su yolu ilə davam etdirildi. Bir sözlə, Böyük coğrafi kəşflər «Böyük İpək Yolu»nun əhəmiyyətinə təsir etsə də, sıradan çıxmasına səbəb olmadı.

"Böyük İpək Yolu" bu gün də çox aktual olan bir məsələdir. "Böyük İpək Yolu"nun bərpasına dair ilk addımlar hələ 1991-ci ildə atılmış, 1993-cü ildən etibarən isə bu sahədə əməli işlər görülməyə başlanmışdır. 1993-cü ilin mayında "Avropa-Qafqaz-Asiya Transqafqaz nəqliyyat dəhlizi" proqramı qəbul olundu ki, bunun da davamı kimi 1998-ci il sentyabrın 7-8-də ümummilli lider H.Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakıda "Böyük İpək Yolu" beynəlxalq konfransı keçirildi. Konfransda 32 ölkənin və 13 beynəlxalq təşkilatın nümayəndə heyətləri iştirak etmişdir.

Qeyd etməliyik ki, Azərbaycanın çox zəngin xammal ehtiyatı və intellektual potensialı, Avropadan Asiyaya uzanan yolda əlverişli coğrafi mövqeyi onun dünya birliyində nüfuzunun

güclənməsinə imkan verir. TRASEKA proqramı çərçivəsində nəzərdə tutulan Avropa ilə Asiya arasında körpü rolunu oynayan "Böyük İpək Yolu"nun bərpası ölkəmiz qarşısında yeni inkişaf üfüqləri açır. Bu yolun bərpası, həmçinin, Avropa, Qara dəniz, Xəzər dənizi və Asiya regionlarında təbii ehtiyatlardan istifadəyə və qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığa hər zaman kömək edəcəkdir.

Ümumiyyətlə, "Böyük İpək Yolu"nun bərpası və Şərq-Qərb enerji dəhlizinin yaranması XXI yüzilliyin qlobal tarixi hadisələrindəndir. Avropa-Asiyanın mərkəz hissəsində yerləşən və 34-dən artıq dövlətin ərazisindən keçərək onları birləşdirən bu yolun əhəmiyyəti ölçüyəgəlməzdir.

Tələbələrin ixtiyarına verilən dərs vəsaiti giriş, üç fəsil, nəticə, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

Birinci fəsil İpək yolunun ən qədim zamanlardan başlayaraq erkən orta əsrlərə kimi (e.ə. II- e.X əsr) olan bir dövrü əhatə edir. Burada ipək ticarətinin yaranmasından, ticarətdə Çinin mövqeyindən, Hunların «Böyük İpək Yolu»na nəzarət uğrunda mübarizəsindən, İpək yolu üstündə böyük ticarət mərkəzləri olan şəhərlərdən, Kuşan, Roma, Parfiya kimi güclü dövlətlərin bu yolda mövqeyindən, Ərəb xilafəti zamanında yolun vəziyyətindən, Şərqlə-Qərb arasında bu yolun yaşamasında Azərbaycanın oynadığı roldan, ümumilikdə isə "Böyük İpək Yolu"nun Avrasiya məkanında tutduğu mövqedən və oynadığı roldan bəhs edilir.

İkinci fəsil "Böyük İpək Yolu"nun orta əsrlər dövrünü əhatə edir. Fəsildə Monqollar və Səlcuqlar dövründə yolun vəziyyətinə, Hindistanın "Böyük İpək Yolu"ndakı mövqeyinə, Türk dövlətlərinin «Böyük İpək Yolu»nda oynadığı rola, bir sözlə, orta əsr imperiyalarının «Böyük İpək Yolu»nun yaşamasında və fəaliyyətindəki roluna, həmçinin orta əsrlər dövründə Azərbaycanın bu yol üzərində əhəmiyyətinə, Böyük coğrafi kəşflərdən sonra quru yollarının əhəmiyyətinin azaldığı

bir zamanda Xəzər ticarəti uğrunda Rusiya-İngiltərə rəqabətinə nəzər salınmışdır.

Üçüncü fəsil «Böyük İpək Yolu» nun bərpası» adlanır. Fəsildə Böyük coğrafi kəşflərdən sonra əhəmiyyətini zəiflətmiş olan «Böyük İpək Yolu»nun yenidən dirçəldilməsi uğrunda Azərbaycan hökumətinin apardığı məqsədyönlü siyasətdən və "Böyük İpək Yolu"nun bərpasına həsr olunmuş Bakıda keçirilən beynəlxalq konfransdan, "Böyük İpək Yolu" ndan TRASEKA-yadək olan dövrü özündə əks etdirən "Bakı Bəyannaməsi"nin əhəmiyyətindən bəhs olunur.

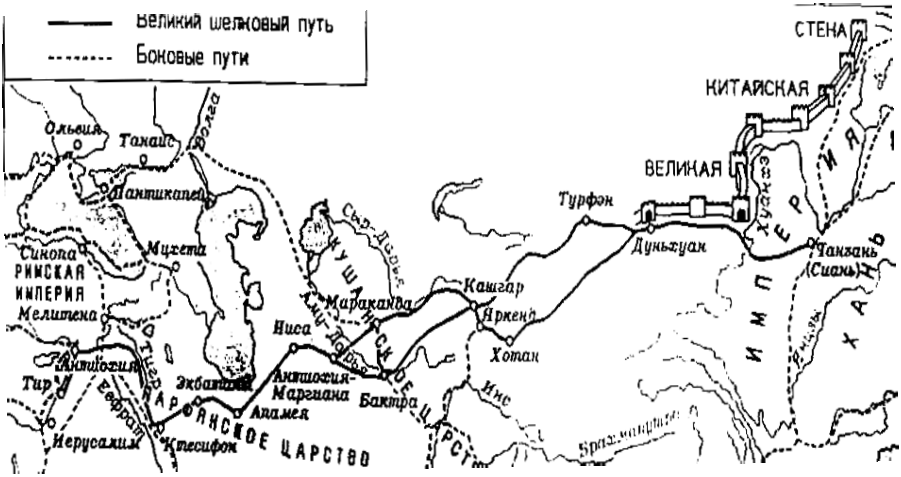
Vəsaitin nəticə hissəsində qısa ümumiləşdirmələr öz əksini tapmışdır.

I FƏSİL

İPƏK YOLU ƏN QƏDİM ZAMANLARDAN ERKƏN ORTA ƏSRLƏRƏ QƏDƏR

1.1. İpək yolu ticarətinin yaranması (ən qədim dövr)

E.ə 481-256-cı illər Çin tarixinin çinliləşmə, birləşmə və güclənmə dövrü kimi xarakterizə olunur. Çin qaynaqları da bunu sübut edir. Bu dövrdə şimal hunları da təsirli şəkildə basqınlar etməyə başlayırlar. Artıq e.ə. III yüzilliyin ikinci yarısında müasir Çinin böyük bir qismi Çin dövlətinin əlində idi.



Çinin qərbə doğru sərhədləri möhkəm olmadığından, həm də bu ərazilər hunların nəzarətində olduğundan çinlilərin qərbə doğru ticarət etmələri çətinləşirdi. Çinin qərb sərhəd əraziləri Lunqhsi və Lintao şəhərləri hesab olunurdu.

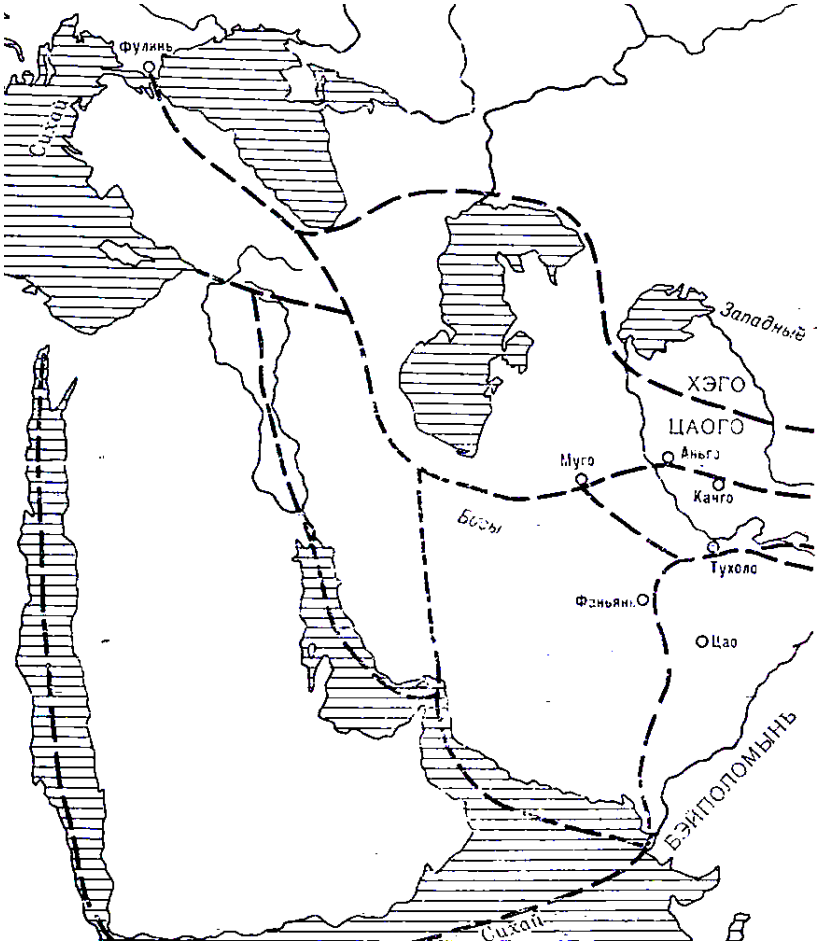
III yüzilliyin sonlarından etibarən Çin sülalələri qərbdə yavaş-yavaş güclənir. Çin mənbələrində tez-tez xatırlanır ki, «Qərb ticarət yolu»nun da Çin dövləti üçün əhəmiyyəti artmağa başlayır. “361-ci ildə Çin hökmdarı Hun barbarlarını məğlub

etdi və onların hökmdarının başını kəsdi” – deyə Çin qaynaqlarında xatırlanan tayfalar qərb ticarət yollarının Qausudan keçib bütün Çinə girdikləri keçid sahələrində, yəni Lunqhsi dairələrində yaşayırdılar.

Kiçik sülalələr tərəfindən idarə olunan Çin bu sistemin birliyinə arxalanan və mərkəzdən idarə olunan böyük dövlətə çevrildi. Altay tayfaları ilə qərb ticarət yollarının demək olar ki, əsasını təşkil edən Çinin qərb əraziləri digər Çin ərazilərinə nisbətən inkişaf edirdi. Çinin mərkəzində və şərqində bir çox kiçik dövlətlər olduğu halda, Orta Asiyanın sərhəddində yerləşən Çin sülaləsinin inkişaf edərək böyük bir imperiyaya çevrilməsinin, əlbəttə ki, səbəblərindən biri də qərblə ticarətin olması idi. Çin dövləti bugünkü Şensi ilə Qausunun şərq tərəfində idi. Bura keçid zonası hesab olunurdu. Çinin şimalı səhra və çöllərlə, cənubu isə keçilməz dağlarla əhatələnmişdi. Buna görə də, dövlət qərbdən gələn və şərqə gedən yollar üzərində idi. Türküstana gedib-gələn bütün karvanlar Çin dövlətinin olduğu bu ərazidən keçirdi. Qaynaqlarda olan məlumatlara istinadən bunu söyləmək olar ki, Çin dövləti ilə Şərqi Türküstan arasındakı xarici ticarət əlaqələri bu dövrdə başlamışdı. Çin dövlətinin bundan böyük qazanclar əldə etdiyini də söyləyə bilərik. Çünki dövlətin tərəqqisində iqtisadiyyatın təsirlərini danmaq olmaz.

Çin ordusunda atlı dəstələr yaradılmağa başlayanda at ticarəti də sürətlə dəyər qazanmağa başladı. Orta Asiyada yaşayan tayfalar Çinlə at ticarətinə üstünlük verirdilər. Türküstan, Altay və Orxona gedən karvanlar başlanğıcını Çin ölkəsindən alırdı. Bu ticarət yollarının əhəmiyyəti getdikcə artırdı. Bu yollar vasitəsilə Çin qonşu dövlətlərlə əlaqələrini daha sıx qururdu. İpək yolu və yaxud Orta Asiya ticarət yolları haqqında qədim Çin mənbələrində məlumatlar çoxluq təşkil edir. Hətta Çinin qədim tarix kitablarında bu yolun keçdiyi şəhərlər, sərhədlər ayrıca göstərilmişdir. Məlum olduğu kimi, Tunhuanq regionu Şərqi Türküstanın böyük bir şərq qapısıdır.

Qərbə gedən bütün ticarət yolları Tunhuanqdan başlayıb yayılır. Tunhuanq Türküstan ticarət yollarının birləşdiyi bir yer idi. Canq - yeh və Ciu-cüan isə Qausunun şövkətli şəhərləri olan Kau və Su-cuhounun qədim adları idi. Üstəlik bu tanınmış Su şəhərindən Orta Asiyaya gedən böyük bir yol da var idi. Bu yol



Etsiu-qol vadiləri üstündən bütün Orta Asiyaya yayılırdı. Türküstanın şərq qapısı o zaman yüecilərin əlində idi.

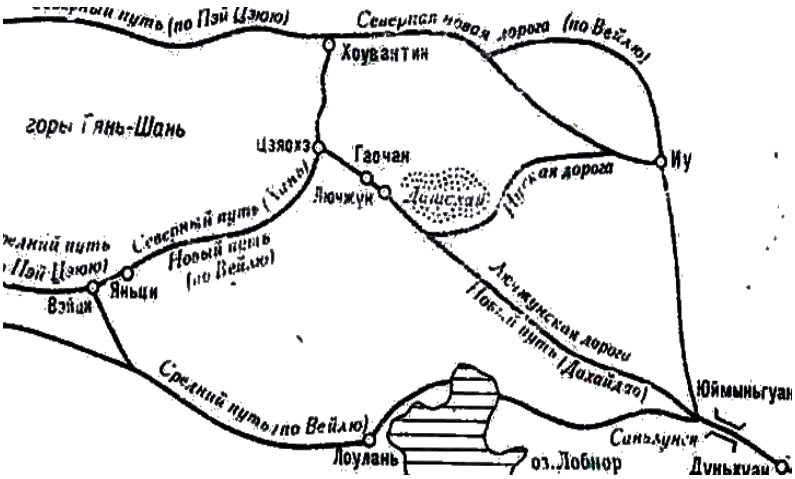
Qərbə açılmış karvan yolu vasitəsilə Çin ölkəsindən Hun ölkəsinə ipək, qumaş, şərab, çəltik və müxtəlif ərzaq məhsulları daşınırdı. Bunların nəticəsi olaraq hər iki xaqanlıq arasında dostluq və sülh münasibətləri mövcud olmuşdu.

Bu dövrdə ticarət yollarına nəzarət Çinin və Hunların ixtiyarında idi. Hun dövlətinin davamlılığı və taleyi Çinin qərb şəhərlərinin varlığına bağlı idi. Hunlar ticarət yollarının qərbə gedən hissəsinə nəzarətə böyük əhəmiyyət verirdilər.

Bu yol Loulandan keçirdi. Loulan Şərqi Türküstanın şərqində, çöllərin və şor bataqlıqların arasında qalmış yer idi. Ancaq Çindən qərbə gedən İpək yolu və digər ticarət yolları Loulanın içərisindən keçmək məcburiyyətində idi. Karvanlar buradan çıxdıqdan sonra böyük çöllərin içərisindən keçməsi səbəbli su və ərzağı Loulandan alırdılar. Buradakı bataqlıq və şor gölə Labnor adı sonradan bu yerə Şauşan adı verilmişdir. Məşhur Çin elçisi Canq Çien Çin imperatoruna verdiyi raportunda Loulan şəhərinin əhəmiyyətli mövqeyi haqqında ətraflı məlumat vermiş, oranı nəzarətə götürməyi tövsiyyə etmişdi. Canq Çienin səyahəti e. ə. 125-ci ildə sona çatanda Çinlə Qərb arasında karvanlar tez-tez gəlib-getməyə başladılar. Hunlar buna qarşı çıxdılar və mübarizəyə başladılar. E.ə 121-ci ildə, yəni elçi Canq Çienin səyahətindən 4 il sonra Orta Asiyaya gedən Çin karvanlarından ilk acı xəbərlər və şikayətlər gəldi. (Bundan sonra bu şikayətlər yüz illər boyunca kəsilməyəcəkdir).

Çinlilər karvanları elçi-karvan anlayışı ilə nizamlayırdılar. Elçi karvanları toxunulmazlıq hüququ daşıyırdı. E.ə 121-ci ildə Loulanda olan Hun xaqanının casus və müşahidəçiləri Çin karvanlarının yolunu bağladılar. Bu karvan elçi Vanq Kuennin idi. Elçilər imperatora bu dövlətin müdafiə divarlarının olduğunu, lakin əsgərlərinin azlığını və Çin tərəfindən asanca məğlub edilə biləcəyini bildirdilər. Çin imperatoru əmr verib saray sərkərdəsi Caokunu göndərir. Sərkərdə Loulanı tutur və Çin sərhədləri ilə o yer arasında - çöllərin ortasında müdafiə qüllələri tikdirir. Həmin qüvvələr sonralar karvanların yolüstü

dayanacaq məntəqələrinə çevrilmişdi. Bu qüllələrin yerini A.Stein tapmışdı. Böyük ticarət yollarının üzərində yerləşən Loulan hökmdarlığı Çinlə hunlar arasında bir neçə əsr tarazlıq siyasətini qorumağa müvəffəq olmuşdu.

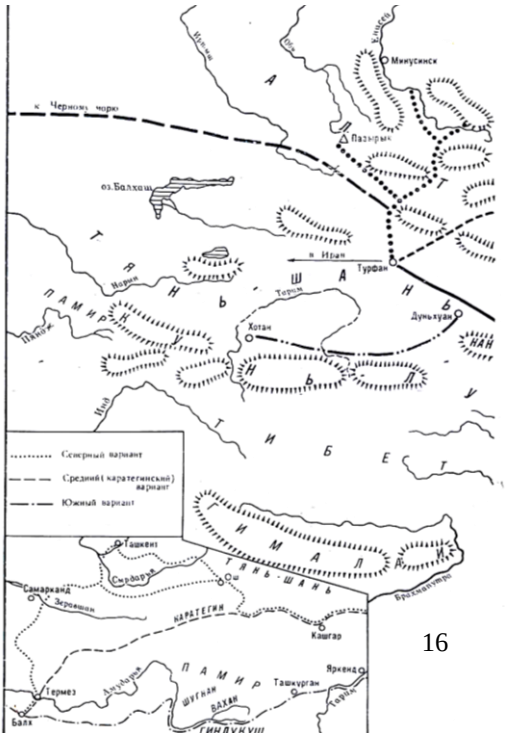


Yüecilərin (kuşanların) Qərbə köç etməsi ilə Orta Asiya, Qərbi Türküstan, Əfqanıstan və Hindistanın şimalında böyük tayfalar hərəkatı başlanmışdı. Makedoniyalı İsgəndərdən sonra bu ərazilərdə dövlətlər qurmuş olan yunan müstəmləkəçiləri buralardan çıxarılmışdı. Çin mənbələrində göstərilir ki, Taure dağlarının qərb hissələrində yaşayan sakalar yüecilərin qabağından vahiməli halda cənuba doğru çəkilmişdilər. Əfqanıstan və Hindistanın şimalında bəzi yeni dövlətlər quruldu. Yüecilər Toharıstana, yəni Amudərya çayının cənub hissələrinə enib, orada yeni bir dövlət qurdular. Bu yaranan kiçik dövlətlər və böyük imperiyalar zamanında daima Çindən qərbə yol alan karvanların sayı-hesabı olmamışdı. Bunları qazıntılar zamanı Orta Asiya ərazilərində Çin pullarının, Çin ərazilərindən isə müxtəlif vaxtlarda Türküstan ərazilərində mövcud olmuş imperiyaların pullarının tapılması təsdiqləyir.

Qərb ticarətinin artması Çinin iqtisadiyyatı üçün dirçəliş yaratmışdı. Çin paytaxtına hər yandan qiymətli mallar gəlməyə başlamış, Orta Asiya ilə ticarət artmışdı. Bu ticarətdən yalnız tacirlər deyil, ticarət yollarının keçdiyi yerlərin də böyük qazancı olurdu. Bu dövrdə qərbə gedən yolların hamısı hunların əlində idi. Hunlar istədikləri vaxt yolları kəsə bilir və ya dəyişdirirdilər. Qərbi Çindəki məmurların yeganə istəyi isə karvanların arxayınlıq içində gedib- gəlmələri və hunlar tərəfindən qarət edilməmələri idi.

Qərbə gedən bütün karvan yolları Qausudan keçirdi. Qausu həm xalq, həm də idarə baxımından hunların əlində idi. Bu çox zəngin və dəyərli zonanı iki hun şahzadəsi idarə edirdi. E.ə 121 - ci ildə bu şahzadəlik Çinin əlinə keçir. Lakin hunlar cənubdakı Tibet tayfaları ilə razılaşıb Çinin içərilərinə qədər yürüş edə bilirlər. Yolların keçdiyi bu tranzit zonanın qəti olaraq hunların əlindən alınması zərurəti yaranır. İmperator Vunun taxta çıxması ilə tutulan bu plan iyirmi il sonra, yəni yuxarıda göstərildiyi kimi, e.ə. 121-ci ildə həyata keçirildi.

Qausunun münbit vadiləri və zəngin otlaqlarını, xüsusilə İpək tranzit yolunu əllərində saxlayan Qausu şahzadəlikləri Çinin daima diqqətində idi.



Çindən qərbə gedən yollar iki istiqamətə - **cənub və şimal yollarına** ayrılırdı. Çinin şərq sərhəddindəki Yü-men və Yanq keçidlərindən qərb məmləkətinə gedən əsas iki yol vardı. **Cənub yolu** Sien-sienin yanındakı cənub dağlarının (Nanşan)

şimalından keçir, Tarun çayı boyunca qərbə hərəkət edir, ondan sonra Yarkəndə çatırdı. Cənub yolu buradan qərbə doğru uzanır, Pamir və Kaşqar dağlarını (Tsunq – linq) aşır, oradan Böyük Yüecilərə və İrana (An - hsi) uzanırdı.

Şimal yolu Turfan hökmdarlığının paytaxtından (yəni, Cüsi Ön hökmdarlığından) başlayırdı. Yol şimala doğru gedir, şimal dağlarını aşır, Yuxarı Tarun çayı boyunca hərəkət edir, buradan Kaşqara yetişir, Pamir və Kaşqar dağlarını keçdikdən sonra Fərqanə, Səmərqənd hökmdarlığı və Xəzər dənizinə (An-Tsau) çatırdı.

Asiyanın ön hissəsi Turfan, arxa hissəsi isə Beşbalıq adlanırdı. Turfan qarışıq bir diyardır. Hər cür millətdən olan ticarət şəbəkələri burada yerləşmişdi. Beşbalıq isə Şimali Asiya ilə Türküstanı və ticarət yollarını birləşdirən bir qapı rolunu oynayırdı. Hunlar və Göy türklər vaxtında Türküstanla ticarət yollarının nəzarət və orduların çıxış nöqtəsi bura idi. Çünki bura Türküstanın əkinçilik və ticarət şəhərləri ilə Orxon arasındakı bir birləşmə yeri idi.

Çin hakim dairələri Fərqanə və başqa qərb dövlətləri ilə əlaqələrin yaranmasını istəyirdilər. Artıq bundan sonra yollar üstündə tez-tez karvanlar, elçilər görünməyə başladı. Bir ilin ərzində gedib-gələn karvanların sayı çoxaldı.

E.ə. 119-cu ildə hunların böyük axını səbəbli Çin ağır itkilərə məruz qalır. Çin qərb torpaqlarını əldə etmək uğrunda mübarizəyə başlayır. Məşhur elçi Canq Çienin raportunda verdiyi məlumatlar da bunu təsdiq edir. Çin bu vaxta qədər Qərbi Türküstanla, daha çox yüeilərlə razılıq əldə etməyə, hunlara arxadan zərbə vurmaq üçün yollar axtarmağa səy göstərir. Lakin e.ə. 119-cu ildə hunlara qarşı başlanan böyük Çin axını bir nəticə verməsə də, hunların şimala çəkilməsi ilə İpək yolu müdafiə altına alınır. Artıq Çin imperatoru Vu (e.ə. 140-86) (Avropa mənbələrində bu hökmdarların adı U - di adlandırılmışdır) Qərbin zəngin ölkələri ilə əlaqə üçün qərbə çıx-

mağa çalışır. E.ə. 115-ci ildən sonra artıq "Çin karvanları" qərbə doğru tez-tez səfərlərə çıxmağa başlayır.

Çin Linq-cü şəhərinin qərbindəki böyük müdafiə səddini çəkdirməyə başladı. Şimal-qərbi Asiya ilə əlaqələrin qurulması üçün Qausuda Çin dayaq məntəqəsi hesab olunan Kau-cou eli quruldu. Parfiya dövləti, An - Tsan (Alan), Suriya (Li - kon), İraq (Tiao - ci) və Hind ölkələrinə gedən karvanların sayı artdı. Alış-veriş o qədər artmışdı ki, gedib-gələnlər, elçilər, karvanlar yolda bir-biri ilə qarşılaşırdılar.

Qərb ölkələrindən gələn karvanlar bir neçə yüz nəfərlik qrup halında, ən azı isə yüz nəfərlik olurdular. Bu həm də, təhlükəsizlik baxımından təşkil olunurdu.

Çindən hər il qərbə ən çoxu 10, ən azı isə 5 və ya 6 karvan göndərilirdi. Çox uzaq yerlərə gedən karvanlar 8-10 ilə, yaxına göndərilənlər isə bir ilə qayıdırdılar.

1.2. Hunların «Böyük İpək Yolu»na nəzarət uğrunda mübarizəsi

Çinin uzaq olduğunu və Çin ordusunun onlara (yəni, karvanlara) çata bilməyəcəyini düşünən hunlar nəzarətlərində olan şəhərlərdə karvanlara hücum edir, yaxud karvanların ərzaqla təminatına mane olurdular. Karvanlarla hun şəhərləri arasında tez-tez münaqişələr olurdu. Loulan və Turfan kimi kiçik dövlətlər Çin karvanlarına hücum edib onları tamamilə qarət edirdilər. Hunların atlı dəstələri tez-tez Qərbə gedən Çin karvanlarının yollarını kəsir və hücum edirdilər. Buna görə Çin karvanları qərb ölkələrində, xüsusən hun ölkəsində rastlaşdıqları belə hallardan şikayət edirdilər. Çin karvanları Konq (Kanq) dövlətinin ərazisində də bu cür basqınlara məruz qalırdılar.

Fərqanənin qərbindən Parfiya hökmdarlığına qədər uzanan ölkələrdə həm hunların, həm də Çin ölkəsinin karvanlarına tez-tez rast gəlinirdi. Çin ölkəsindən gedən

karvanlar pul və ipək parça verərək ərzaq əldə edirdilər. Qərb ölkələrinin əhalisi belə düşünürdü ki, Çin çox zəngin ölkədir və istədiyi hər şeyi əldə edə bilər.

Fərqanə ətrafında üzümdən şərab hazırlanır, yonca becərilirdi. Çin ölkəsinə bu bəlli deyildi, Çin karvanları bu ölkədən öz ölkəsinə qayıtdıqda üzüm və yonca toxumlarını Çinə gətirdilər. Bu vaxt Qərbdən – Orta Asiyadan gətirilən "Göy atları" da çoxalmışdır. Bu atların bəslənilməsində yonca böyük rol oynayırdı ki, bu atların sayəsində də Çin ordusu qüvvətlənmişdi.

Fərqanədən Parfiyaya qədər ərazidə müxtəlif dillərdə danışan, lakin adətləri eyni olan əhali yaşayırdı. Parfiya tacirləri az bir qazanc üçün çox uzun bir alış-veriş edirdilər. Onlar karvanlarla Çinə gedir, bəzək əşyaları hazırlayırdılar. Parfiyada qızıl və gümüşdən sikkələr kəsirdilər.

E.ə. 114-105-ci illər Çinin güclü dövrü kimi xarakterizə olunur. Bu dövrdə ölkənin cənubunda və şərqində olan tayfalar məğlub edilərək onlara məxsus ərazilər mərkəzi hakimiyyətə tabe edilmişdi. Qərb istiqamətində karvan yollarına nəzarət güclənmişdi. Çinin qərb qapısı sayılan və e.ə. 121-ci ildə hunların əlindən alınan Qausuda əhalinin sıx məskunlaşması baş verirdi.

E.ə. 108-ci ildə Çin hökmdarı yeni bir şəhər – Çin mənbələrində Cin-cüan adlanan şəhər salır. Bununla da, hunlarla tibetlilərin yaratdıqları yol bağlanmış oldu. Çin qərbdə yüecilər və Toharıstan arasında əlaqələr qurdu. Sonralar bu şəhərlərlə qohumluq əlaqələri yaradıldı. Elə bu səbəbdən də, hunlar Çinə yürüş etdikdə (e.ə.114-105-ci illər) Çinin bütün şimal-qərb sərhədlərini – Qərbə gedən karvanların keçdikləri şəhərləri hədəfə almışdılar. Hunlar Şərqi Türküstanın böyük əkin və ticarət yollarını və şəhərlərini, o cümlədən e.ə. 72-ci ildə Qərbi Türküstana gedən yoldakı Kuça və Aksu kimi əkinçilik və ticarət şəhərlərini ələ keçirdilər. Artıq hunlar Qərbi Türküstandan Fərqanəyə qədər olan zonaları əllərində saxlayırdılar.

Çin də öz növbəsində Türküstanın cənub-şərq hissələrindəki İpək yolunu nəzarət altında saxlamaq üçün orada qarnizonlar yerləşdirmişdi. E.ə. 60-51-ci illərdə Yih-cu şahzadələrinin xaqanlıq taxtında olması və onun ölkədəki nüfuzu, hun şahzadələrinin ona sığınmasına səbəb olmuşdu. Bundan istifadə edən Çin də şimal və cənub İpək yollarını nəzarət altına almağa çalışdı. Cənub İpək yolu Çin üçün böyük əhəmiyyətə malik idi. Bu vaxta qədər şimal İpək yoluna hunlar nəzarət edirdilərsə, bundan sonra şimal yoluna da çinlilər nəzarət etməyə başladılar.

Böyük Hun imperiyası İpək və karvan yollarının təhlükəsizliyində böyük rol oynamışdı. İmperiyanın şəhərlərindən keçən karvanlar bu imperiyanın iqtisadiyyatının güclənməsində əvəzsiz xidmət göstərmişdi. Lakin hunların ərazisindən keçən bu karvanlar heç də həmişə təhlükəsizlikdən uzaq olmamışlar, hunlar karvanların qarşısını kəsir, bəzən isə onları tamamən qarət edirdilər.

Türküstan şəhərləri İpək yolları üstündə olan böyük ticarət mərkəzləri idi. Bu mərkəzlər Türküstanda qədimdən müxtəlif tayfalardan əmələ gəlmişdi. Hunlar da Göytürklər kimi iqtisadi inkişaf baxımından bu şəhərlərin daxili işlərinə qarışmamışlar.

Çin idarə üsulu böyük Orta Asiya şəhərləri üçün daha əlverişli idi. Türküstandakı kiçik dövlətlər Çinlə əlaqələri olduqları müddətdə yollar ticarət karvanları üçün açıq olurdu. Bu da ordularını Türküstanda ehtiyatda saxlayan Çin üçün daha ucuz başa gəlir və faydalı olurdu.

9-25-ci illərdə Türküstan hunların tabeliyinə keçir və vəziyyət dəyişir. Hunların Türküstan ərazilərindəki siyasəti imperiyanın iqtisadiyyatının güclənməsinə yönəldildiyindən onlar ticarətə nəzarəti öz əllərində saxlayır, ən yaxşı malları özləri alırdılar ki, Çinin imkanları zəifləsin. 52-ci ildə hun elçiləri Çinin tam qərbində, Çini Türküstana bağlayan Tibet və Altay dağlarından gələn yolları birləşirdirən yerdə yerləşən Vu-vek şəhərinə gəldilər. 64-cü ildə Orta Asiya hunları öncə “qarşılıqlı

ödəmə və mal dəyişdirmə yolu ilə ticarət etmək” məqsədilə oraya elçi göndərir, iki dövlət arasında dostluğun bərqərar olunmasını xahiş edirlər. Çinlilər bununla hun talanlarının dayanacağını düşündüklərindən bu istəyi qəbul etdilər.

Bundan başqa hunlar çox ustalıqla Labnor çölünün cənubunda olan və bütün ticarət yollarının qovşağı hesab edilən Şanşan şəhərini və ondan heç də az dəyəri olmayan Kuçanı özlərindən asılı edə bilirlər. Şimaldakı böyük ticarət yolu üstündə olan Turfan və Qaraşar kimi böyük şəhərlər də hunların nəzarətinə keçir.

Hunların təmkinli siyasəti bu böyük ticarət və əkinçilik şəhərlərini bir qədər də genişləndirdi. Çindən bu ərazilərə xalı və ipək parçalar gətirilirdi. Hunlar Orta Asiya və Türküstanı ələ keçirdikdən sonra gözlərini Çinin qərbindəki və bütün yolların keçdiyi Qausu əyalətinə dikir və bu şəhəri də ələ keçirirlər.

Qeyd edildiyi kimi, Labnorun cənubunda olan Şanşan şəhəri Çindən qərbə gedən əsas yolların üstündə yerləşirdi. Cənubdan Əfqanıstan və Hindistana, şimaldan Ön Asiyaya və Avropaya gedən yollar əsasən burada qovuşurdu. Bu şəhər Təklə-Məkan səhrasının içində idi. Hunlar Orta Asiyanın böyük ticarət şəhərlərində “səfirlik” adı ilə hərbi qarnizonu ehtiyatda saxlayırdı. Çin orduları isə Tibet dağlarının şimalında olan şəhərlərin alınması məqsədilə bu əraziyə kiçik dəstələr göndərirdilər.

76-cı ildən başlayaraq Orta Asiyada baş verən quraqlığın uzun illər davam etməsi Orta Asiya Hun imperiyası daxilində narazılıq və ixtişaşlar yaratdı. Lakin çətinliklərə baxmayaraq, hunlar Çin ordularını Orta Asiyadan qovmağa və Şimal ticarət yolunu ələ keçirməyə nail oldular.

1.3. Kuşan imperiyasının «Böyük İpək Yolu»nda mövqeyi

“Böyük İpək yolu”nda mövqeyi olan dövlətlərdən biri də Kuşan imperiyası idi. Kuşan dövlətinin Turfan bəyliklərinə axın

edən Çin ordularına kömək etməsi Çin-Kuşan dostluq əlaqələrinin yaranmasına səbəb olmuşdu. Lakin Kuşanlıların Səmərqəndin, xüsusi ilə "Türküstandakı ticarət yollarının" Çinin nəzarətinə keçməməsi üçün hazırlığa başlaması Çin və kuşanlılar arasındakı əlaqələr düşmənçiliyə çevrilmiş, lakin baş verən döyüşdə Çin ordusunun qələbə çalmasından sonra Çin-Kuşan əlaqələri qismən qaydaya düşmüşdü.

Orta Asiyada Baktriya, Soqd, Xarəzm, Fərqanə, indiki Əfqanıstanı və Şimali Hindistanı əhatə edən Kuşan dövləti IV əsrə qədər mövcud olmuşdu. Kuşan dövləti hökmdar Kanişkanın zamanında Roma imperiyası ilə əlaqələr yaratmışdı. Hətta, 99-cu ildə Romaya səfirlik də göndərilmişdi. Roma şəhərində imperator Trayanın şərəfinə düzəldilmiş sütunda Kuşan səfirlərinin təsvirlərinin həkk olunması, Orta Asiya şəhərlərində aparılmış arxeoloji qazıntılar zamanı Roma imperatoru Neronun (54-68-ci illər) pullarının tapılması Roma imperiyasının Kuşan dövlətini böyük dövlət kimi tanıdığını təsdiqləyir. Kuşan dövləti Parfiya və Çinlə vaxtaşırı müharibələr aparsa da, Roma imperiyası ilə dostluq və ticarət əlaqələrini uzun müddət qoruyub saxlamışdı.

İndiki Türküstan, Tacikistan və Özbəkistanın çox hissəsini, Qərbi Qazaxıstanı əhatə edən torpaqlarda yerləşən Parfiya dövləti hökmdarları iqtisadi inkişafa diqqət verir, Orta Asiya ölkələri, Çin, Hindistan və Ön Asiya ilə ticarət onlara böyük gəlir gətirirdi. Parfiyanın qonşuluğunda yerləşən Kuşan dövləti ərazisində olan Tərməz, Səmərqənd və Xarəzm kimi böyük ticarət mərkəzləri "Böyük İpək yolu" vasitəsilə Çin və Roma ilə aparılan ticarətdə Parfiyaya böyük gəlir gətirirdilər.

Ön və Orta Asiya ölkələrinin Çinlə əsrlər boyu davam edən ticarət münasibətləri Kuşan imperiyasının vaxtında da geniş vüsət alır. Bu yol Çindən Hindistana, oradan Türküstana keçmək şərti ilə İran və Suriya ölkələri vasitəsilə Roma imperiyasına uzanırdı. Şərqi Türküstandan ayrılan bir qol Xarəzm vasitəsilə Aral-Uralarası ərazidə alanların ölkəsinə,

oradan da Şərqi Avropaya gedirdi. Bu yol vasitəsilə Kuşan imperiyasına əsas etibari ilə Çin ipəyi və Çin qabları gətirilirdi.

Məlum həqiqətdir ki, Orta Asiya xalqları bəhs olunan dövrdə beynəlxalq əlaqələrin iştirakçıları olmuşlar. Orta Asiyadan karvanlar daha çox Qərbi Hindistana və Misirə, Qara dənizin şimal çöllərinə gedirdi. Böyük imperiyalar süqut etdikcə Orta Asiyadakı ticarət şəhərləri güclənir və sərhədlərini genişləndirməyə çalışırdılar. Çində hakimiyyəti ələ keçirən **Sien** Orta Asiya ilə yaxından maraqlanmağa başlamışdı. Çünki, İpək yolu üzərində yeni tayfa birləşmələri yaranmış, bu tayfalar vaxtaşırı ticarətə mane olmağa başlamışdılar. Bu zəngin şəhərlərə təyin edilən böyük məmurlar və sərkərdələr də az sonra müstəqil olmaq arzusuna tutulurdular. Buna görə də, tez-tez ki-çik, lakin zəngin və nüfuzlu dövlətlər yaranmağa başlayırdı. Bu səbəbdən də, Çin Türküstanla birlikdə İpək yolunu ələ keçirmək istəyirdi. Ona görə ki, karvan yolları Çinin qərbindəki şəhərlərə böyük qazanc verirdi.

1.4. Avrasiya məkanında «Böyük İpək Yolu» nun rolu

Orta Asiya VI əsrdə iqtisadi və mədəni yüksəliş dövrünə qədəm qoyur. Şəhərlər böyüyür və zənginləşir, əkinçilik, sənətkarlıq və ticarət tərəqqi edir. Yalnız soqdiyalılar həmin dövrdə təcrübəli və bacarıqlı tacirlər kimi tanımış, onlar qədim karvan yollarından istifadə edərək İranla Aralıq dənizi arasında daimi əlaqə yaradırdılar. Lakin jujanların yolkəsənliyi və eftalitlərin (ağ hunların) arasıkəsilməz müharibələri ticarət əlaqələrinə mane olurdu. Orta Asiya çöllərini və Soqdiyanı birləşdirən türklər ticarət üçün geniş imkanlar açmışdılar. Bu səbəbdən də, turkyut təbəəliyini qəbul edən Soqdiya tacirləri Orta Asiya xaqanlığının ayrılmaz təkib hissəsinə çevrildilər.

Eftalitlər də ticarətlə məşğul olurdular. Onların ərazisi İran, Çin və Hindistan arasında yerləşdiyinə görə karvanlar onun ərzisindən keçirdi. Bundan istifadə edən Eftalit tacirləri karvanlara bələdçilik edirdilər. Eftalit tacirləri bu zaman metal pul işlədirdilər və pulların üzərində Toxar yazısından istifadə edirdilər. (Toxar yazısı hind əlifbasının bir variantıdır)

Qərblə Şərqi birləşdirən böyük karvan yolu Eftalitləri və Şimali Çin hökmdarlıqlarını məğlub edən turkyutların əlinə keçdikdən sonra yalnız siyasi deyil, həm də iqtisadi qüdrətə nail oldular. Bu yol Çanyandan başlanır və Nanşyanın ətəkləri ilə dağlardan gələn sellərin suvardığı çoxsaylı vadilərdən keçirdi. Yolun bu hissəsi asan idi. Lakin bunun ardınca səhradan Xami vadisinə qədər, oradan isə Turfandakı Lyukçun çökəyinə qədər davam edən çətin keçid başlanırdı. Hər iki vadi və yaxınlıqdakı ərazilər müstəqil Qausu vilayətinin tərkibinə daxil idi. Burada çinli hərbi köçkünlərin ailələri yaşayırdı. Qausu Çinin qərbə açılan qapısı idi.

Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, Qausuda karvan yolu iki yerə ayrılırdı. Onun bir qolu Tyan-Şanın cənub yamacı boyunca Qaraşardan, Kuçi və Aksudan keçir, sonra isə Çin və Talaş

vadiləri ilə gedib İsfara çatırdı. O biri – şimal qol da Qausuda başlayır, Urumcudan, Manasdan, Kürkaransudan və Şabiqan dağlarından keçən Cənubi Cunqariya ilə İli (və ya İtil) çayı vadisinə və oradan da cənuba, Orta Asiyaya gedirdi. Bundan əlavə, Tyan-Şandan aşırımlardan keçərək, Qaraşardan Yulduz vadisi vasitəsilə İli vadisinə çıxan başqa bir karvan yolu da vardır. Lakin çətinliyə görə ondan nadir hallarda istifadə edirdilər. Üçüncü yol Qırğızıstandan Qaraşara gedən yol idi. Bu yolla gedən ilk avropalı V.İ.Roborovski (1893-cü il) olmuşdu.

Karvanlar Orta Asiyada dincəlirdilər. Ən böyük düşərgələrdən biri Paykənd şəhəri idi. Buradan yol Xorasandan keçib Rey və Həmədana, habelə Bizans qalası Neseviyyədən (Nizib) keçib Suriya və Konstantinopola gedirdi. Çin dənizinin sahillərindən İran sərhədlərinə qədər məsafə 150 günə qət edilirdi, buradan Roma sərhəddindəki Nizibə qədər yolu keçmək üçün isə 80 gün vaxt lazım gəlirdi.

Ticarət olduqca gur və gəlirli olsa da o, natural təsərüffat şəraitində yaşayan xalq kütlələrinə deyil, zinət şeylərinə daha çox ehtiyac duyan yuxarı təbəqəyə xidmət edirdi. Çinlilər öz imperatriçələri üçün ətriyat, ipək parça, bəzək əşyaları, o cümlədən qiyməti çox baha olan sürmə alırdılar. Babilistan xalıları da nadir mal sayılırdı. Nəhayət, Çinə əsil və süni Suriya daş-qaşları, Qırmızı dənizdən çıxarılmış mərcan, mirvari, Suriya və Misirdən parçalar, Kiçik Asiyadan narkotik maddələr gətirilirdi. Mühüm ticarət malı ipək Avropaya imperator Avqustun hakimiyyət illərindən gətirilməyə başlanmışdı. Bizansın ipəyə ehtiyacı hədsiz idi, sarayın və əsilzadələrin ehtiyaclarından başqa barbarlarla əlaqələrdə, ən başlıcası isə muzdlu qoşun tutulmasında ipəkdən ödənc kimi istifadə olunurdu.

Yustinianın dünya hakimiyyəti iddiası Bizans hökumətini anql-saks krallığı da daxil olmaqla bütün Avropa dövlətlərini diplomatik əlaqələr saxlamağa məcbur etdi. Hədiyyə verməyə, lazimi adamları ələ almağa, muzdlu qoşun tutmağa hədsiz miqdarda ipək tələb olunurdu. Ticarət sayəsində Yustinian az

qala bütün Aralıq dənizi hövzəsini hakmiyyətinə tabe edən dünya siyasəti aparmağa nail olmuşdu. İpək Bizansda qızıl və bahalı daşlarla eyni səviyyədə qiymətləndirilirdi.

Lakin Bizansı bu qiymətli malla təchiz edən yol Şimali İrandan keçirdi, Sasani hökuməti isə karvan ticarəti üzərində nəzarəti qətiyyən əldən buraxmaq istəmirdi. Xam ipəyin böyük bir hissəsinin istehsalını özlərində saxlayan iranlılar hazırladıqları məmulatları istədikləri qiymətə Qərbi Avropa ölkələrinə sata bilirdilər. Bəzən ipəyin qiyməti Çindəkindən 700 dəfə baha olurdu.

Bizans imperiyasının tənəzzülünə can atan farslar, təbii ki, mal dövriyyəsinin artmasına deyil, ipəyin qiymətinin bahalaşmasına, bu yolla Bizansdan daha çox pul qoparmaqla onu siyasi və hərbi baxımdan zəiflətməyə çalışırdılar. Mal dövriyyəsinin artması İran üçün ona görə sərfəli deyildi ki, ipəyin qiyməti nə qədər yüksək olsa da, Bizans öz ipəyini Avropa bazarında satmaqla ziyanını ödəyirdi, əldə edilən gəlir isə hərbi potensialın artırılmasına sərf olunurdu. Ona görə də, farslar ipək ticarətinə ciddi məhdudiyyət qoyur, həm də buna yalnız yüksək qiymətlər vasitəsilə deyil, Qərbə aparılan ipəyin miqdarının məhdudlaşdırılması yolu ilə nail olurdu.

Təbii ki, Bizans bu vəziyyətlə barışa bilməzdi. Əslində Bizans ipəyə dəyərindən artıq pul verməklə ona düşmən olan İranın güclənməsinə imkan yaradırdı. Elə bu səbəbdən də, Yustinian təxminən 531-ci ildə Afrika tacirlərinə vasitəçi rolunu öz öhdələrinə götürmələrini təklif edir. O, həmçinin ipəyin Bizansa Hind okeanından keçməklə gətirilməsi haqqında Efiopiya kralı ilə razılığa gəlmək istəsə də, iranlıların Hindistan limanlarındakı efiopiyalıların ipək inhisarını onların əllərindən almaq cəhdi səmərəsiz qaldı. Nəticədə, 532-ci ildə bağlanan sülh ipək ticarətinin əvvəlki qaydalarını yenidən bərpa etdi.

İpək yolunun dəniz ticarəti xətti də var idi. Bəzi mənbələrdə bu yol **musson** yol adlandırılır. Dənizçilər bu yoldan yay və qış mussonları zamanı, küləkli günlərdə istifadə edirdilər.

Dəniz yolu Çinin cənub sahillərindən başlayıb Asiyanın cənub-şərqi, cənubi və cənub-qərbindən keçərək Qırmızı dənizə qədər uzanır – İsgəndəriyyə və Tir şəhərlərində başa çatırdı. Bundan sonra finikiyalıların vasitəsilə Şərq malları Avropaya aparılırdı. Hindistan və Misirin tacirləri bu dəniz yolunda vasitəçi kimi çıxış etsələr də, Cənubi Ərəbistan tacirləri müstəqil hərəkət edirdilər. Sonralar Nil və Qırmızı dənizi birləşdirən kanal da çəkilmişdi.

İranla 540-cı ildə başlanan yeni müharibədən istifadə edən Yustinian xüsusi fərmanla ipəyin qiymətini aşağı saldı, lakin fars tacirlərindən ipəyi həmin qiymətə almaq mümkün olmadı. Nəticədə xammal çatışmazlığı səbəbli Suriyadakı ipək toxuculuq manifak turaları iflasa uğradı. 570-ci ildə Yəməni ələ keçirən Xosrov Ənuşirəvan bizanslıların Qırmızı dəniz və Hind okeanı vasitəsilə Şərqə çıxan yollarını kəsdi. Elə həmin dövrdə turkyut xaqanlığı da bu proseslərə qoşuldu. Turkyutlar hər il Çindən xərac şəklində yüz min pud ipək parça alırdılar, çadırlarını bahalı ipəklərlə bəzəmələrinə baxmayaraq xanlar aldıqları parçaların hamısından istifadə edə bilmirdilər.

Eftalitlərilərin məğlubiyyətindən sonra soqdiyalılar turkyutların təbəəliyinə keçdilər. Ən qədim zamanlardan həm Qərbdə, həm də Şərqdə zirək tacirlər kimi tanınan soqdiyalılar Eftalit ağalarını turkyutlarla əvəz etməklə öz ticarətlərini yaxşılaşdırdılar. Artıq onların qarşısında Asiyanın daxili vilayətlərinə maneəsiz və təhlükəsiz yol açılmışdı. İpək ticarətinin maksimum genişlənməsi həm soqdiyalıların, həm də artıq qalan ipək parçaları üçün bazar axtaran turkyutların xeyrinə idi.

Lakin yaranmış şəraitdə daha çox vasitəçinin varlanması mümkün idi. Çünki əcac məsələlərdən biri ipəyi Bizansa çatdırmaq deyil, bunun üçün Sasani şahı ilə razılığa gəlmək lazım idi. İstəmi xaqan yeni təbəələrin arzularına zidd getməsə də, bu İran hökumətini razı sala bilməzdi. Çünki ipəyin hamısının Bizansa aparılmasına imkan verilsəydi, bir neçə ildən

sonra Dəclə çayının sahillərində bütün İranın qarşısına çıxa biləcək güclü, muzdlu ordu dayana bilərdi. Digər tərəfdən, İran əhalisinin alıcılıq qabiliyyətinin aşağı olması ipəyin daxili bazarlarda satılmasına imkan vermirdi. İpək almaqla şah qızıl itirə bilərdi. Bizans imperatoruna ipək lazım olduğu kimi, qızıl da ona öz Şərq siyasətini həyata keçirmək üçün çox lazım idi.

Xəzər dənizi boyunca Qafqazdan ipək daşımaq həm bahalı, həm də qorxulu idi. Bu ərazilərdə ticarət karvanı asanlıqla ələ keçirilir, tacirlər ölümlə üz-üzə qalırdılar. İrandan keçən yol isə həm qısa, həm də asan idi. Ona görə də, İstəmi xaqan mübahisəni silah gücünə həll etmək qərarına gəldi. Başladığı müharibənin ciddiliyini dərk edən xaqan müttəfiqlər tapmağa tələsdi. Konstantinopola nümayəndə heyəti göndərildi. Bu heyətə imperatorla ticarət müqaviləsi bağlamaqla yanaşı, həm də İrana qarşı hərbi ittifaq bağlamaq tapşırılmışdı. Nümayəndə heyətinin başçısı Maniax Qafqaz vasitəsilə Konstantinopola çatdı. İmperator II Yustin öz sələfi Yustinianın hakimiyyəti illərində imperiya xəzinəsinin axırına çıxan Qərb siyasətindən ağıllı şəkildə əl çəkdi. Digər tərəfdən, İran əleyhinə müharibənin təzələnməsi zərurət idi və qüdrətli müttəfiqdən imtina etmək düzgün olmazdı. Ona görə də, ittifaq bağlandı.

553-cü ildə Bizans özünün ipəkçilik sənayesini işə saldı. Kesariyole Prokopinin yazdığına görə, ipək qurdunun sürfəsini Konstantinopola iki xristian rahibi gətirmişdi. Bizanslı Feofan isə sürfələrin içi oyulmuş əl ağacında bir nəfər fars tərəfindən gətirildiyini yazır. (Çinlilər ipəyin necə istehsal olunmasını gizli saxlayırdılar). N.V. Pirqulevskaya sürfələrin Soqdiya şəhərlərinin birindən gətirilməsini ehtimal edir. Feofanın hekayətinə istinad edən Massonun fikrincə, sürfələr Cürcandan gətirilmişdir.

İpəkçilik Konstantinopolda, Beyrut, Tir və Antioxiyada geniş yayılmağa başladı. VI əsrin sonlarına yaxın artıq ipək idxalı Bizans üçün əvvəlki əhəmiyyətə malik deyildi. Bu isə ticarətdən əldə olunan gəlirin xeyli azalmasına gətirib çıxardı.

Bir az da Çin ipəyi haqqında: zəhmətsevər Çin kəndliləri bu qiymətli malı özləri hazırlasalar da, vergilərin ağırlığı səbəbli ondan, demək olar ki, istifadə etmirdilər. İpək satışından əldə edilən zinət şeyləri adətən sarayın tələbatını ödəyir və daxili bazarda heç bir rol oynamırdı. Bundan əlavə, həmin zinət şeyləri Çindən ixrac edilən ipəklə müqayisədə çox ucuz idi və bütövlükdə ticarət ölkəyə yalnız ziyan gətirirdi.

Çindən Qərbə ipəklə yanaşı dəmir, nikel, sənətkarlıq məhsulları və s. aparılırdı. Qərbdən isə Çinə şüşə, qiymətli daşlar, ətriyyat, şirniyyat, qullar və s. gətirilirdi. Çinin təsiri ilə Qərb ölkələrində, eləcə də Orta Asiyada silah istehsalı və ümumiyyətlə metal sənayesi inkişaf edirdi. Çində isə Orta Asiyanın təsiri altında yonca, zəfəran, lobya, noxud, üzüm, qoz əkilib-becərilirdi. Bütün yuxarıda qeyd edilənlər səbəbli dövrün dörd iri imperiyasını (Roma, Parfiya, Kuşan, Çin), eləcə də başqa dövlət və xalqları birləşdirən, Şərq-Qərb mədəniyyətlərinin yaxınlaşması prosesində mühüm amil rolunu oynayan İpək yolu sonralar davamlılığını saxladı. Həmin yolun keçdiyi bütün ölkələr tranzit ticarətindən böyük gəlir əldə etdilər. Yaxın Şərqin ən güclü dövlətləri isə Qərb dünyasına aparan bu nəhayətsiz yolda vasitəçiliyi ələ keçirməyə cəhd göstərir və çox vaxt buna nail olurdular.

Yazılı mənbələrin məlumatına (xüsusilə Şərqi Türküstandan tapılan soqd yazılarının) və arxeoloji materiallara görə, artıq VI əsrdə "Böyük İpək yolu"nun bütün şərq sahəsi sodq tacirlərinin əlində idi. Onlar Asiyanın içərisində öz koloniya və məskənlərini salır, bir çox xalqlarla mədəni və ticari əlaqələrə girirdilər. Əvvəldə də qeyd etdiyimiz kimi, çox keçmədən Çin və Yaxın Şərq ipəyi ilə rəqabətə girmiş sodq ipəyi Bizansa, Qərbi Avropa ölkələrinə yol açmışdı. Akademik V.V.Bartold soqdiyalıların bu fəaliyyətini haqlı olaraq qədim finikiyalıların mədəni fəaliyyətləri ilə müqayisə etmişdi. 567-ci ildə Konstantinopola gəlib çıxmış soqd tacirlərinin səfirliyi

müqabilində bizanslılar Soqdiya vasitəsilə Uzaq Şərqlə də ticarət əlaqələri yaratmışdılar.

Köhnə dünyanın həm Şərq, həm də Qərb imperiyaları daxilində "Böyük İpək yolu"nda və onun şaxələrində hökmranlıq uğrunda mübarizə davam etmişdi. Eramızın III əsrində İranda hakimiyyəti ələ almış Sasanilər öz daimi rəqibləri Roma və onun varisi Bizansla ticarət əhəmiyyətli strateji yerlər uğrunda mübarizəni davam etdirmiş, ələ keçirdikləri Cənubi Qafqaz vasitəsilə Qara dənizə çıxış əldə edə bilmişdilər. Bununla yanaşı, Sasanilər Mesopotamiyada və Şərqi Aralıq dənizi sahillərində də mühüm qələbələr qazanımışdılar.

"Böyük İpək yolu"ndan şaxələnərək Aralıq dənizi sahilindən Yəmənə doğru uzanan, oradan isə dəniz yolu ilə Hindistanla əlaqələnən qədim "ətir yolu" üstündə İraqla Bizansın mənafeləri toqquşurdu. Bu yol vasitəsi ilə Bizansa hind ədviyyatı, fil sümüyü, rənglər, parçalar, Yəmən buxuru, qızıl qum və külçələr, Afrika qulları və s. gətirilirdi. Bu ticarət yolunda ağalıq etməyə çalışan rəqib dövlətlər Yəmənin Bizans təəssübkeşli xristian və İran təəssübkeşli yəhudi icmaları arasındakı ədavətdən istifadə etdilər. Uzun illər davam edən və neçə-neçə müharibəyə səbəb olan bu mübarizə Suriya və Qərbi Avropaya aparan ticarət karvan yolunun əsas hissəsinin iranlıların əlinə keçməsinə səbəb oldu.

Böyük İpək yolunun qərb sahəsində olduğu kimi, onun Şərq sahəsində də bu yola ağalıq etmək istəyi azalmırdı. VI əsrin ortalarında Mərkəzi Asiyada Böyük okeandan Qara dənizədək ərazidə qüdrətli Türk xaqanlığının yaranması və onun İpək yoluna hakimlik etmək cəhdləri Ümumçin mərkəzləşmiş dövlətinin təşəkkülü zərurətini meydana gətirdi. 581-ci ildə üç əsrlik parçalanmadan sonra **Suy sülaləsinin** başçılığı ilə ölkə birləşdirildi. Sənətkarlıq və ticarətin inkişafına kömək məqsədilə vahid pul, çəki və ölçü sistemi tətbiq edildi, köhnə yollar və poçt qovşaqları təmir edildi, yeniləri salındı. 6 iri şəhərdə və bəzi sərhəd məntəqələrində ticarət işlərinə nəzarət edən hökumət

idarələri yaradıldı. Suy sülaləsinin hakimiyyətə gəlməsi ilə İpək yoluna nəzarət üstündə türklərlə (turkyutlar) mübarizə gücləndi. Türkdaxili ziddiyyətlərin nəticəsi olaraq xaqanlığın iki müstəqil Şərq və Qərb dövlətlərinə parçalanması Çin səddindən şimalda – müxtəlif ölkə tacirlərini əlverişli satış bazarı kimi cəlb edən çöllərdə Suy Çin dövlətinin müvəqqəti hegemonluğuna şərairt yaratdı. Lakin VII əsrin əvvəllərində Böyük çöldə qızışan antiçin çıxışları gücləndı. Əldə etdiyi müvəffəqiyyətlərdən, İpək yolu uğrunda qazandığı uğurlardan sonra Suy hökmdarları Hind-Çinə və Koreyaya yeni yürüşlər iddiasına düşdülər.

Suy hökmdarlarının işğalçılıq fəaliyyəti Ümumçin Tan sülaləsini hakimiyyətə gətirdi. Tan Çini dövrü ən qüdrətli dövlət birləşmələrindən biri olub həm də Şərqi Asiyanın ən iri siyasi-mədəni mərkəzlərindən idi. Onun iqtisadi yüksəlişi ölkənin xarici ticarət əlaqələrinin yaxşılaşması ilə müşayət olunurdu. VIII əsrin Çin qaynağında bu imperiyanın Koreya, Mancuriya, Monqolustan, Yaponiya, Mərkəzi Asiya, Hindistan və Fars körfəzi sahilinə aparan quru və dəniz yollarının marşrutu əksini tapmışdı. Uzaq ölkələrdə dəniz ticarətinin mərkəzi olan Quançjou, Syuançjou və Xançjou şəhərlərinə ərəb, fars, malay, seylon, və b. tacirlərinin gəmiləri yan alırdı.

“Böyük İpək yolu” nda və ona qovuşan müxtəlif istiqamətli yollarda məharətlə fəaliyyət göstərən Çin tacirləri ərəb xilafətilə, Bizansla, Qərbi Avropa ilə, eləcə də Koreya, Hind-Çin yarımadası dövlətləri, Malay arxipelaqı ilə ticarət edirdilər. Cənubi Çində xarici tacirlərin, xüsusilə fars və ərəblərin koloniyaları yerləşmişdi. Quançjou yaxınlığında məskunlaşmış ərəblərin sayca çoxalması və onların yerli əhali ilə qarışması yeni etnik qrupu – cənub xueylərini meydana gətirmişdi. Şimali-qərbdə, Şensi vilayətində və bəzi daxili rayonlarda Soqd kaloniyaları vardı.

Tan Çininin Mərkəzi Asiyada hərbi-siyasi və iqtisadi ağalığını qorumaq naminə apardığı müharibələrə ara verməsi imperiyanın iqtisadi- mədəni əlaqələrinin inkişafına təkan verdi.

Lakin tezliklə Tan Çini İpək yolunun şərq hissəsi üzərində hegemonluğunu saxlamağa cəhd göstərən ərəblərin Şərqə hərəkətinin qarşısını almağa mane olmaq məqsədilə Mərkəzi Asiyaya yürüş etdi. 751-ci ildə Talas çayı yaxınlığında yerli əhalinin dəstəklədiyi ərəb qoşunları Çinin qərbə ekpansiyasının qarşısını aldı, onlara ağır zərbə endirdi.

"Böyük İpək yolu" nun qərb hissəsinə nəzarət İspaniyadan Qaşqaradək böyük bir ərazini tutmuş, Sasani imperiyasına son qoymuş, Bizans imperiyasının çox torpaqlarını ələ keçirə bilmiş ərəblərin əlinə keçdi. Beləliklə, Çinin Mərkəzi Asiyada iqtisadi və hərbi-siyasi ağalığına son qoyuldu, "Böyük İpək yolu" nun ənənəvi quru yoluna nəzarət Çinin əlindən çıxdı.

1.5. «Böyük İpək Yolu» Ərəb xilafəti zamanında

Aralıq dənizi sahilindən Yəmənə gedən tranzit ticarət karvan yolunun üstündə əsas yükboşaltma və yükdaşıma bazası Məkkədə yerləşirdi. Məkkə tacirləri ildə iki dəfə Yəməndən gələn tranzit karvanlara qoşulur, özləri ilə Suriyada satmaq üçün aşılanmış dəri, Ərəbistan mədənlərindən əldə edilən gümüş külçələri, yüksək qiymətləndirilən Taif kişmişi aparırdılar. Onlar bu ticarətdən bəzən 50, hətta 100% gəlir əldə edirdilər. Karvanları yaxşı silahlanmış yüzlərlə muzdlu keşikçi müşayət edirdi. Lakin Yəmənin Sasani imperiyasının tərkibinə daxil edilməsi Cənubi Ərəbistan vasitəsilə aparılan ticarəti zəiflətdı. Çünki Sasani dövləti Bizansa gedən Hind malları tranzitinin Yəməndən deyil, bilavasitə İran ərazisindən keçməsinə cəhd göstərirdi. Təbii ki, digər daxili amillərlə yanaşı, bu amil də Ərəbistanda sosial-iqtisadi böhranın baş verməsi üçün az rol oynamamışdı.

Şərq-Qərb dünyalarını birləşdirən qədim İpək yolunun beynəlxalq əhəmiyyəti VII-X əsrlərdə bir az da artdı. Vahid dövlət tərkibində birləşmiş müxtəlif xalqların ümumsiyasi və dini-mədəni ünsiyyətə cəlb olunması daxili və benəlxalq ticarətlə yanaşı paralel getməyə başlayır. Müsəlman tacirləri bir-birindən xeyli aralı yerləşmiş ən ucqar yerlərdə siyasi, dini-mədəni təbliğatın daşıyıcıları kimi çıxış etməyə başlayırlar. Xilafətin ayrı-ayrı yerləri arasında əlaqələrin möhkəmlənməsi, Hindistanın, Ön və Uzaq Şərqin ucqar rayonları ilə artan ünsiyyət xalqların iqtisadi, dini-mədəni həyatında bir çox yeniliklərlə müşayət olunur. Orta Asiya türklərinin o dövr həyatı haqqında tədqiqat aparmış akademik V.V.Bartoldun təbirincə desək "...ticarət əlaqələri vasitəsilə dinc yolla müsəlman mədəniyyətinin yayılması türklərin taleyinə müsəlman silahının uğurlarından daha artıq təsir göstərmişdir".

Qeyri müsəlman dünyası, o cümlədən Cənub-Şərqi və Mərkəzi Asiya, eləcə də Qərbi və Şərqi Avropa ölkələri ilə müntəzəm əlaqələr yaradılması "Böyük İpək yolu"nun xilafət ərazisindən keçən qollarına nəzarətin gücləndirilməsini, fəaliyyətdə olan bütün rabitə yolları qovşağını bərpa etmək zərurətini gündəmə gətirdi. Xilafətin müxtəlif vilayətlərindən keçən bu ticarət karvan yolları "poçt yolu" sayılsa da, bu yolların üstündə yerləşdirilən poçt - gömrük məntəqələri xüsusi əhəmiyyət daşıyırdı. IX əsrdə yaşamış ərəb coğrafiyaşünası İbn Xordadbehin yazdığına görə, bütün Xilafət yollarında 930 belə məntəqə var imiş. Yolçular və tacirlər atlarını bu məntəqələrdə dəyişir, məktub torbalarını, digər şeyləri yerlərə aparan qasidlər burada müəyyənləşdirilir, kömrükxanalar burada yerləşirdi. Xilafətin mərkəzində məntəqələrarası məsafə biri digərindən 9-12 km. aralı idisə, mərkəzdən uzaqlaşdıqca bu məsafə artır, bəzi ucqar yerlərdə hətta 70 km-ə çatırdı. Poçt-gömrük məntəqələri arasındakı məsafə ərazinin məskunluq səviyyəsindən və yaşayış şəraiti üçün əlverişlilik dərəcəsindən asılı olaraq dəyişirdi. Orta və Mərkəzi Asiyanın qumlu səhralarından keçən karvan yollarını təsvir edən IX əsr müəllifləri Qudama ibn Cəfər, İbn əl-Fəqih, əl-Həmədani və b. 4-8 fərsəxdən (24-28 km.) bir poçt-gömrük məntəqələrinin olduğunu, onların yeraltı hovuz və quyuların başında salındığını göstərirlər.

Dövrün mənbələrində quru yolları bir-birinə bağlayan mərkəz kimi Abbasilər xilafətinin əsas şəhəri olan Bağdadın əhəmiyyəti xüsusi qeyd olunur. Bağdaddan müxtəlif istiqamətdə ayrılan yollar mərkəzi imperiyanın ən ucqar bölgələrini birləşdirməklə yanaşı, Şərqə və Qərbə doğru davam edərək, qədim İpək yolunu yaşadırdı. Bu yolun üstündə yerləşən Dəməşq, Antakiya, Rey, Təbriz, Nişapur, Mərv, Buxara, Səmərqənd və b. şəhərlər xeyli genişlənmiş, inkişaf etmiş, xilafətin mədəniyyət və əmtəə istehsalı mərkəzləri kimi şöhrətlənmişdi.

Xilafətin mühüm vilayətlərindən olan Azərbaycan da bu yollar vasitəsi ilə dövrün beynəlxalq ticarətinə qovuşmuş, Azərbaycanın hələ qədim zamanlardan xarici aləmlə mövcud olan iqtisadi, mədəni və siyasi əlaqələri daha da genişlənmiş və möhkəmlənmişdi.

VII əsrdən başlayaraq ərəb tacirləri dəniz yolundan da istifadə etməyə başlayırlar. Hindistana, oradan isə Çinə və Cənub-Şərqi Asiyanın başqa ölkələrinə aparılan dəniz yolunda əsas limanlar fars körfəzindəki Bəsrə və Siraf şəhərləri əsas limanlar hesab olunurdu. Hind okeanı vasitəsilə ticarət əlaqələrinə girən ərəb tacirlərinin dəniz marşrutları haqqında ərəb coğrafiyaşünasları maraqlı məlumatlar vermişlər. Çin mənbələrində də quru yol ticarətindən dəniz ticarətinə keçmiş tacirlərin məhz bu dövrdə 50-dən artıq ölkə ilə, o cümlədən ərəb və başqa tacirlər vasitəsi ilə Çinin Avropa ilə ticarət əlaqələri haqqında məlumatlar vardır. Mənbələrdə ölkənin 11 limanında gömrük məntəqəsi olduğu, həmçinin Qərbi Avropaya gedən karvanların əsasən yəhudi əsilli tacirlərin əlində olduğu, onların həm quru, həm də dəniz yolu ilə ticarət etdiyi göstərilir. Mənbələrə istinadən deyə bilərik ki, tacirlər məğribdən qul, kəniz, parça, dovşan dərisi, xəz, samur dərisi, qılınc, Çindən müşk, kamfora, darçın və s. gətirirdilər. Tacirlər öz mallarını Fransa limanlarından gəmi ilə Misirdəki Farama, quru yolla Qırmızı dəniz sahilindəki Kulzuin limanına gətirir, oradan dənizlə Məkkənin əl-Ciddə limanına və nəhayət, Hindistan və Çinə yollanırdılar.

Ərəb mənbələri "Böyük İpək yolu"nda və onun Şərqi Avropaya aparılan şaxələrində intensiv ticarətlə məşğul olan Bağdad və Konstantinopol vasitəsilə Uzaq Şərqlə mal mübadiləsi edən rus, xəzər və b. tacirlər haqqında da məlumat verir. Bu məlumatları həmin ölkələrin ərazilərindən tapılan xilafət pulları təsdiq edir.

X əsrin əvvəllərində artıq zəifləmiş Abbasilər xilafətinin parçalanması başa çatdı. Xəlifənin əlində yalnız İraq və qərbi

İran torpaqları qaldı. Baş verən hadisələr İpək yolunun fəaliyyətinə də təsir göstərdi. İpək yolu ticarətinin ayrı-ayrı sahələri çox vaxt bir-biri ilə rəqabət aparan və düşmənçilik edən müxtəlif dövlətlərin əlinə keçdi. Xilafətin tərkibində olarkən Çin və başqa ölkələrlə karvan ticarəti hesabına varlanmış dehqanlardan (torpaq və mülk sahiblərindən) az seçilən tacirlərin fəaliyyətləri nisbətən zəiflədi. Artıq bir sərhəd əvəzinə bir neçə sərhəddi keçməli olan və bəzən hərbi toqquşmalarla üz-ləşən tacirlər fəaliyyətlərini məhdudlaşdırmalı oldular. Ənənəvi ticarət yollarının fəaliyyətini saxlamaq və onlara nəzarət etmək istəyi ölkələr arasında ədavətin artmasına səbəb oldu.

1.6. Azərbaycan və Böyük İpək Yolu

Qədim İpək yolunun mövcud olduğu ilk əsrlərdə Roma, Parfiya və Çin arasında ticarətdə vasitəçilik uğrunda mübarizə gedirdi. V-VI əsrlərdə İpək yolunun xeyli hissəsi fars və soqd, VII əsrdən başlayaraq isə ərəb tacirlərinin əlində idi. Monqol istilası dövründə İpək yolunun yüzilliklərlə mövcud olan və inkişaf edən infrastrukturu dağıldı, ölkələr arasında ticarət əlaqələri qırıldı. Mərkəzi Asiyanın, İranın və Qafqazın bir çox zəngin şəhərləri xarabalığa çevrildi. Artıq karvanlar həmin yollarla Avropaya getməyə cürət etmirdi. Göründüyü kimi, İpək yolu bütün Avrasiya ərazisində baş verən hadisə və proseslərin formalaşmasına təsir etmişdi. Bu baxımdan Azərbaycan da istisna təşkil etmirdi.

Qədim Odlar Yurdu hələ antik dövrlərdə «Böyük İpək yolu» zəncirində olduqca önəmli, strateji mövqeyə malik bir region kimi qiymətləndirilirdi. Şərq və Qərb ölkələri ilə bağlanan ticarət yollarının buradan keçməsi səbəbli İpək yolunun üzərində yerləşən Bakı, Bərdə, Gəncə, Şəki, Ərdəbil, Təbriz, Naxçıvan kimi Azərbaycan şəhərləri regionun taleyində, siyasi və iqtisadi inkişafında önəmli rol oynayırdılar.

Araşdırmalar göstərir ki, e.ə. III minillikdə Azərbaycanın, Mesopotamiyanın, Kiçik Asiyanın, Aralıq dənizinin şərqindəki xalqlarla, Avropanın cənub-şərq hisssəsi mədəniyyətlərilə sıx əlaqələri var idi və artıq tunc dövrünün ilkin mərhələlərində Kür-Araz mədəniyyəti Ön Asiyada da yayılmağa başlamışdı. Yaxın Şərq ilə Cənubi Qafqaz arasında əlaqələndirici rolunu oynayan Naxçıvan Urmiyaətrafı rayonlar və Kiçik Asiya ilə daimi əlaqədə idi.

E.ə. II əsrdən başlayaraq İpək yolunun ən intensiv magistrallarından biri Azərbaycandan keçirdi. Bu yol Çin və Hindistandan başlayır, Orta Asiyadan keçib Xəzər dənizinə çataraq Azərbaycan ərazilərində davam edib, burada iki qola ayrılaraq biri Kür çayı boyunca yuxarı İberiya və Kolxida istiqamətində, ikincisi isə Şimala burularaq Xəzərin qərb sahili boyunca Dərbənddən və Qafqazətəyi düzənliklərdən keçib Qara dəniz ətrafının şimalındakı Yunan şəhər koloniyalarına aparırdı.

Arşakilər sülaləsinin hökmranlığı dövründə (e.ə. II əsr) Azərbaycanın ipək istehsal olunan yerlərlə – Uzaq Şərq və Çinlə çox geniş ticarət əlaqələri mövcud idi. Şübhəsiz ki, artıq ilkin ellinlər dövründə Aralıq dənizi ətrafının şərqindəki ölkələrlə, Orta Asiya və Hindistanın şimal-qərb ölkələri arasında birbaşa əlaqələr yaradılmışdı.

Ellinizm dövründə indiki Azərbaycan ərazisində Albaniya və Atropatena dövlətlərinin olması, çoxlu şəhərlərin yaranması, əmtəə-pul münasibətlərinin inkişafı, tranzit-ticarət yollarının bu ərazidən keçməsi ölkənin beynəlxalq əlaqələrinin daha da genişlənməsinə səbəb oldu. Hindistandan bu ərazilərə hind sədəf balıqqulaqları və başqa şeylər gətirilməyə başlandı.

III əsrdə İranda hakimiyyəti ələ almış Sasanilər öz sələfləri olan Parfiya hökmdarları kimi “Böyük İpək yolu”na nəzarəti öz əllərində saxlamağa çalışırdılar. Ərəblərin Azərbaycanda hakimiyyəti dövründə isə İpək yolu üstündə yerləşən Şəki, Bərdə, Dərbənd, Çola, Beyləqan beynəlxalq əhəmiyyətli şəhərlər hesab

olunurdu. Bu şəhərlər içərisində Beyləqan şəhəri daha çox fərqlənmişdi. Bir sözlə, Azərbaycan İpək yolunun yaranışından bu ticarət yolunda gedən proseslərin birbaşa iştirakçısına çevrilmişdi.

Azərbaycan ərazisindən keçən karvan yollarının izi bu günədək qalmışdır. Bunu arxeoloji qazıntılar zamanı əldə edilən maddi mədəniyyət nümunələri də təsdiq edir. 1925-ci ildə Bərdədə torpaq işləri aparılarkən Aleksandr Makedonskinin adından kəsilmiş gümüş tetradraxma, 1929-cu ildə Aleksandr Makedonskinin və e.ə II əsrdə Selevkid dövlətinin çarı adından kəsilmiş gümüş monet tapılmışdır.

XX əsrin 50-60-cı illərində Azərbaycan ərazisində çoxlu sayda ellin dövrünün monetləri aşkar edilmişdir. Onlardan biri 1958-ci ildə Şamaxı şəhəri yaxınlığındakı Xınıslı kəndindən tapılmışdır. E.ə. I əsrin 90-80-ci illərində basdırılan xəzinə Afina, Frakiya, Selevkid dövlətinin şəhərlərində, Pontda, Parfiyada kəsilmiş monetlərdən ibarət olmuşdu. Həmçinin, Albaniyanın özündə kəsilən 70-dən artıq monet aşkar olunmuşdur. Ən qədim və daha zəngin xəzinə Azərbaycan ərazisində 1966-cı ildə Alban dövlətinin paytaxt şəhəri olan qədim Qəbələ dağıntıları yaxınlığında tapılmışdır. Bu xəzinə e.ə. II əsrin 30-20-ci illərinə aid edilir. Xəzinə Aleksandr Makedonski, Parfiya çarı Sisimax, e.ə. 187-129-cu illərdə Selevkid dövlətini idarə etmiş bütün çarların pullarından, həmçinin Albaniyanın özündə kəsilən çoxlu monetlərdən ibarət olmuşdur. Xəzinədəkilərdən 4 ədəd monet Yunan-Parfiya dövlətinə aiddr ki, bu da bütünlüklə Qafqazda nadir sayılır. Bu pul tapılana qədər ancaq 1 ədəd Baktriya moneti Gürcüstanda aşkar edilmişdi. Azərbaycanda həmçinin İpək yolu ilə gətirilən bəzək əşyaları da aşkar olunmuşdur.

II FƏSİL

«BÖYÜK İPƏK YOLU» ORTA ƏSRLƏRDƏ

2.1. «Böyük İpək Yolu» Səlcuq və Monqol imperiyaları dövründə

"Şərq və Qərbin sultanı və hökmdarı" titulunu alan səlcuqlar XI əsrdə Şərqdə Kaşqar, Qərbdə Aralıq və Mərmərə dənizlərinədək, Şimalda Böyük Qafqaz dağları, Qara dənizdən Cənubda Fars körfəzinədək geniş bir ərazini işğal edərək İpək yolunun böyük bir sahəsinə nəzarətə sahib oldular. Səlcuqların Qərbə doğru hərəkət edərək Bizans torpaqlarının çox hissəsini, xüsusilə Aralıq dənizinin ticarət əhəmiyyətli şərq sahillərini, o cümlədən İpək yolunun əsas qovşaqlarından olan Antioxiyanı tutması Qərbi Avropanı ayağa qaldırdı. Qərblilər əsasən dini bəhanələrlə Səlib yürüşlərinə başladılar. Əslində isə məqsəd Şərqin zəngin şəhərlərinə, ticarət yollarına sahib olmaq idi.

Roma papasına xüsusi sərmayə ilə kömək edən Şimali İtaliya tacirləri səlibçilərə xidmət göstərmiş, onları silah, ərzaq və muzdlu döyüşçülərlə təchiz etmiş, əvəzində səlibçilərin işğal etdikləri Suriya və Fələstində böyük güzəştlərə nail olmuşdular. Uzaq Şərqdə dəniz ticarətini ələ almış İtaliya tacirləri bəzən müsəlman ölkələrinin içərilərinə də gedərək onlarla mal mübadiləsi edir, Orta Asiyadan, Hindistandan və b. yerlərdən gətirilən qiymətli məhsulları Qərb ticarət bazarlarına çatdırırdılar. Ticarətin gedişi prosesində tacirlərin dənizkənarı ticarət sahələrində öz məhəllələri, kilsələri, ticarət anbarları yaranırdı.

XIII əsrin əvvəllərindən başlayaraq Çindən tutmuş Qərbi Avropayadək böyük bir ərazini əhatə edən monqol hücumları

nəticəsində Mərkəzi Asiyanın bütün köçəriləri Monqol imperiyası tərkibində birləşdirildi. Uzunmüddətli müharibələr Böyük çölün kasıb əhalisini var-yoxdan çıxarsa da, Yaxın və Uzaq Şərq arasında fəaliyyət göstərən ticarət yolları yenidən işləməyə başladı, ticarətlə məşğul olan monqol noyonlarının qazancı artdı.

Çingiz xandan fərqli olaraq apardığı işğalçılıq müharibələrində iqtisadi məqsədlərini gizlətməyən Əmir Teymur Avrasiyanı birləşdirən "Böyük İpək yolu"na nəzarət etmək məqsədilə bu yolun keçdiyi yerləri – İran, Ön Asiya və Cənubi Qafqazı ələ keçirməyə çalışırdı.

Yalnız Cənub ticarət yolunu saxlamaq istəyən Əmir Teymur Qara dəniz və Xəzər dənizləri sahillərindən keçən Şimal yolunu bağlamaq məqsədilə Ürgənc, Saray Bərkə, Həştərxan, Azov və b. böyük ticarət şəhərlərini dağıtdı. Türküstanın iqtisadiyyatını dirçəltmək məqsədi ilə Səmərqəndi yenidən tikdirdi.

XIII-XV əsrlərdə Qərblə Şərq arasında tranzit ticarət Misir, Qırmızı dəniz və Hind okeanı marşrutu ilə davam etdirilməyə başlandı. Mənbələrin məlumatına görə, İsgəndəriyyədəki Venesiya konsulu italyan tacirlərinə verilən böyük güzəştlərdən istifadə edərək məmluk sultanlarının xarici siyasətinə də təsir göstərir, Aralıq dənizi dövlətləri ilə müqavilələr bağlanmasında vasitəçi rolunu oynayırdı.

Şübhəsizdir ki, ölkələrin ərazisindən aparılan mallara rüsumlar alınırdı. XIII əsrdə Misir ərazisindən keçən mallara qoyulan rüsum onun dəyərinin 15%-ni təşkil edirdi. XV əsrdə "Böyük İpək Yolu" ilə mal mübadiləsinin azalması dövlət rüsumunun 35%-dək yüksəlməsinə səbəb oldu. Yalnız Misirə ağac məhsulları və dəmir gətirən tacirlərə 10%-li güzəşt edilirdi. Beləliklə, artırılan vergi və rüsumlar, həmçinin mübadiləyə aşağı əyarlı sikkələrin buraxılması XV əsrin II yarısında Hindistan və b. ölkələrlə edilən tranzit ticarətinə ciddi ziyan vurdu. XV əsrdə dəniz yollarının kəşfi, portuqaliyalıların Hindistana gedən yolun

üstündəki limanları ələ keçirməsi "Böyük İpək Yolu" tranzit ticarətinə son zərbəni endirdi.

2.2. Hindistan və Çinin «Böyük İpək Yolu» nda mövqeyi

XII əsrdə Səlcuq işğallarının azalması ilə məhsuldar qüvvələrin inkişafına əlverişli şərait yarandı. Kənd təsərrüfatı və sənətkarlığın tərəqqisi ilə daxili və xarici ticarət canlandı. Şərqin və Avropanın böyük mərkəzlərini birləşdirən İpək yolunun əhəmiyyəti yenidən artmağa başladı.

Çingiz xan feodal imperiyasının yaranması, 1258-ci ildə Hülakü xan tərəfindən feodallar arasında parçalanmış Bağdad xilafətinin vahid dövlətdə birləşdirilməsi ilə əlaqədar beynəlxalq ticarət əlaqələri yenidən genişlənməyə başladı. Monqol basqınları nəticəsində Cənubi Qafqaz şəhərlərinin tənəzzülü səbəbli IX-XII əsrlərdə Cənubi Qafqazdan keçən yolların mövqeyi zəiflədi, cənub karvan yollarına üstünlük verilməyə başlandı. Təbriz şəhəri tranzit ticarətin mərkəzinə çevrildi.

Bəhs olunan dövrdə Avropa tacirlərinin və səyyahlarının Hindistan və Çin kimi Şərqin uzaq ölkələrinə gedişi artır. 1286-cı ildə səyahətə çıxan Venetsiya səyyahı Marko Polo Avropada və Şərq ölkələrində Hindistan mallarına olan tələbatın şahidi olur. O, gündəliyində "Hindistandan tacirlər ədviyyat, daş-qaş, mirvari, arşın malları, fil sümüyü gətirirdilər" deyə yazırdı.

XIII əsrin sonlarında Şimaldan (Dərbənd vasitəsilə), Uzaq Şərqdən, Orta Asiyadan, Hindistandan və İrandan gələn ticarət yolları Təbrizdə birləşirdi. Bu yol Kiçik Asiyadan keçib Qərbi Avropa ölkələrinədək uzanırdı. Təbriz ticarət mərkəzi olmaqdan əlavə, həm də böyük mədəniyyət mərkəzi idi. XIV əsrin əvvəllərində Təbrizdə "Darüssəfa" yaradılmışdı. Burada təlim, müalicə, elmi idarələr və rəsədxana vardı. Hindistan, Çin, Misir, Suriya və Azərbaycandan olan müəllimlər burada işləyirdilər.

Şərqin müxtəlif ölkələrindən buraya 6-7 minə qədər tələbə gəlirdi. Təhsilin həmin dövr üçün yüksək səviyyədə olması və Şərqin böyük mütəfəkkirlərinin burada cəmləşməsində "Böyük İpək Yolu"nun rolu danılmazdır.

Hindistan ədəbi abidəsinin "Pəncətantra" ("Kəlilə və Dimnə") əsərinin bir çox ölkələrdə tərcüməsi sübut edir ki, Hindistan ticarət vasitəsilə dünya ölkələri arasında həm maddi, həm də mənəvi sərvətlərini yaya bilmişdi. Teymur basqınlarından sonra Orta Asiya şəhərlərində yaranmış dinclik Hind karvanlarının yenidən bu ərazilərdə görünməsinə səbəb olmuşdu.

Mənbələrdən məlum olur ki, Teymur Qafqazdan (Şirvan əyalətindən) çoxlu albanı (10 min nəfər) Əfqanıstana, Hindistan sərhədlərinə aparmışdır. Həmin albanlar Hindistandan çıxan ticarət karvanlarına basqınlar etməklə məşğul olurdular. Hindistanla bərabər Çinin mövqeyi də bu dövrdə çox yüksək idi. Hindistanla yanaşı Çinə də nadir bər-bəzək əşyaları, silahlar, keramika məmulatları, çini qablar gətirilirdi.

Azərbaycanla Hindistanın iqtisadi, dini və mədəni əlaqələrinin tarixi qədimdir. Bunu arxeoloji qazıntılar nəticəsində əldə olunan nümunələr təsdiq edir. 1890-cı ildə Jak de Morqan tərəfindən Talışda əldə olunan arxeoloji materiallar Hindistanla əlaqələrdən xəbər verir.

Antik müəlliflərin əsərlərində (e.ə. IV əsr – e. I əsri) Hindistandan uzaqlarda Qafqaz Albaniyasında Rioni (Fasis) çayının yuxarıları və Qara dənizdən keçən quru-su yolunun mövcudluğu haqqında qeydlərə rast gəlirik. Strabonda, Böyük Plinidə də bu cür məlumatlar vardır.

E.ə. I əsrdə Strabon yazırdı ki, hind malları dəvələr vasitəsilə Şimali Qafqaza gətirilirdi. Orta əsrlərdə tranzit ticarət baş magisrtalı Hindistanda və Orta Asiyada Ekbatan və Atropatena Qandzakı Araz vadisinə və Meotid – Kolxida magistralı Qara dəniz cənub limanı idi. Əsas ticarət məhsulları düyü, pambıq parça, qiymətli daşlar və mirvari, müxtəlif növ

aromatlı əşyalar, fil sümüyü, qara ağac və boyaq şeyləri idi. Qərblə Hindistan arasındakı beynəlxalq ticarətdə İran və Azərbaycan şəhərləri vasitəçi rol oynayırdı.

Ərəblərin dövründə Bərdə ticarət yolları arasında yerləşmiş, Yaxın Şərqin iri ticarət və sənətkarlıq mərkəzi olmuş və demək olar ki, X əsrin I yarısınadək mövqeyini saxlamışdı.

Bərdədən sonra əhəmiyyətli baza X-XI əsrlərdə Kül – Serc olmuşdu. Ərdəbildən 27, Marağadan 12 fərsəxdə (bir fərsəx 7 km – dir) yerləşən bu şəhərdə qiymətli hind parçaları, ipək, müxtəlif növ hind malları satılırmış. Azərbaycan şəhərləri Dərbənd, Bakı və Şamaxı xilafəti şimal və şərq ölkələrini birləşdirən beynəlxalq ticarət yolunda yerləşirdi.

Tacirlər Hindistandan və şərqin digər ölkələrindən bu şəhərlərə gəlir, öz mallarını neft, duz, balıq, mal-qara, zəfəran, marena və b. mallarla dəyişirdilər.

XV əsrin II yarısından beynəlxalq ticarətdə Xəzər dənizi, xüsusilə əsas liman olan Bakı böyük əhəmiyyət kəsb etməyə başlayır. Venesiyalı səyyah Donato da Leze XV əsrin sonunda öz qeydlərində Bakının ticarət əməliyyatlarındakı rolu haqqında məlumat vermişdir.

İpək parçaların daha erkən dövrə aid qalıqları Azərbaycan ərazisində I əsrə aid Şamaxıda tapılan küp qəbirdə və V əsrə aid Mingəçevirdə katakomba qəbirdə tapılmışdır. Nəzərə alsaq ki, Azərbaycanda ipək istehsalı VII əsrdə yaranmışdı, güman etmək olar ki, ipək parça qalıqları Çin istehsalı olmuşdur.

Çin malları karvan yolu ilə Orta Asiyadan Xəzər dənizinə gətirilmiş, sonra oradan Kür və Rioni çayları vasitəsilə Qara dəniz sahilindəki Fasisə-Potiyə çatdırılmışdı. Digər ticarət yolu – quru magistral Çindən cənuba keçmiş, Orta Asiyadan İrana, Ekbatan və Atropatena Qanzakı, Şimali Azərbaycandan yan keçməklə idi.

Azərbaycana daxil olan Çin malları içərisində çini qablar böyük yer tutmuşdu. Belə qablar Qəbələ, qədim Gəncə, Bakı və s. şəhərlərdə tapılmışdır.

Çinlə ticarət birtərəfli olmamışdır. XIV əsrin məşhur səyyahı İbn Bəttutə bildirir ki, Kiçik Asiya və İrandan Çinə gözəl Aksaray xalçaları gətirirdilər. Ehtimal etmək olar ki, Azərbaycandan Çinə xalça ixrac olunmuşdur.

XIII əsrdə monqol feodal imperiyası yarandıqdan sonra Hülakülər zamanında Azərbaycanın Uzaq Şərqlə ticarət ilişkiləri genişlənmişdir. Əl-Umari məlumat verir ki, Bakıdan Dərbəndə, Qızıl Orda ərazisindən Çinə karvan yolu vardı.

XIII əsrin II yarısından etibarən Təbriz Uzaq Şərqlə ticarətdə mühüm məntəqələrdən birinə çevrilir. 1285-ci ildə Rəşid – əd – Dinin Pulad adlandırdığı əyanın başçılığı ilə Çinə nümayəndə heyəti gəlir. O əyan Hülakülər sarayında qalır və Arqunun məsləhətçisi olur. O, həmçinin Qazan xanın vaxtında görkəmli rol oynayır, Marağada tümen rəisi təyin olunur. Az sonra ona Şirvan sərhədlərinin rəisliyi etibar olunur. Pulad Olcaytının zamanında Şirvanda vəfat edir.

Azərbycanın Çinlə iqtisadi və mədəni əlaqələri XIII-XV əsrlərdə daha intensiv olur.

2.3. Türk dövlətlərinin «Böyük İpək Yolu»nda rolu və əhəmiyyəti

Qərbi Altayda və İrtış çayı sahillərində mövcud olmuş Karluq xaqanlığının şəhərləri Çin və Orta Asiya ölkələri ilə ticarət edirdilər. Taraz Kulan, Aşpara və Suyab şəhərlərində müxtəlif ölkələrdən gəlmiş tacirlərə tez-tez rast gəlinirdi. Karluqların hakimiyyəti zamanı indiki Qazaxıstan ərazisində yaranan yeni şəhərlər - Çul, Balasaqun, Atlax, Xamukənd, Koylık-Oğuz və b. şəhərlər ticarət və sənətkarlıq mərkəzləri kimi təşəkkül tapırdı. Karluq xaqanlığının şəhərlərində Şərqi Türküstandan və Çin Türküstanından olan tacir və sənətkar ailələri köçüb yerləşirdi. Karluq tacirləri uzaq ölkələrə dəvə və

atlarla müxtəlif məhsullar – dəri, gön, yun və s. aparıb əvəzində metal ləvazimatı, qızıl, gümüş, bəzək şeyləri gətirirdilər.

Orta Asiya və Qazaxıstandan Çinə bir neçə karvan yolu vardı. Karvan yollarının kənarlarında su quyuları, karvansaraylar tikilmişdir. Orta Asiyanın mühüm ticarət yolları üzərində yerləşən şəhərləri Şərqi Avropa ilə ticarət əlaqələri saxlayırdı.

VIII –X əsrlərdə Şərqi Avropanın ən böyük, ən zəngin dövləti Xəzər xaqanlığı idi. Xəzərlər təxminən iki əsr Cənub – Şərqi Avropada ağalıq etmişdilər. Sarkil, Bələncər, Səmker, Səmərqənd, Kerc kimi şəhərlər Bizans, Orta Asiya və Qərbi Avropanın şəhərlərilə ticarət əlaqələri saxlayırdılar. Ticarət yolları üzərində yerləşən Xəzər xaqanlığı bəhs olunan dövrdə beynəlxalq ticarətdə mühüm rol oynayırdı. Xəzər xaqanlığına Skandinaviyadan kürk və b. mallar, Türkmənistandan ipək və çeşidli qumaş, Bizansdan sənət və zinət əşyaları gətirilərək Xəzər şəhərlərində satılırdı. Bu şəhərlər ortaq bazar halında qərbdən şərqə, şərqdən qərbə ticarət edirdilər. Bu ticarətdən Xəzər xaqanlığı və onun əhalisi çoxlu qazanc götürürdülər. Bal, un, kürk, ipək, mum və başqa məhsullar ticarətdə üstünlük təşkil edirdi. Ticarətdən alınan 10% vergi ilə xəzinə kəsirləri ödənilir, şəhərlərin, xüsusilə paytaxtların – Xan Balığın və İtilin görkəmi dəyişirdi.

Məlumdur ki, Qızıl Ordanın parçalanması nəticəsində Volqanın orta axınında Qazan xanlığı yarandı. Xanlığın mərkəzi kiçik Qazan şəhəri idi. XV əsrin sonlarında Qazan şəhərində iki böyük daimi bazar var idi. Bu bazarlarda həm xanlığın kəndlərindən, həm də Volqaboyundan, Sibirdən və Şərqi Avropadan gələnlər ticarət edirdilər. 1552-ci ilin məlumatına görə, Qazanda 5 min nəfər xarici tacir var idi. Hər il şəhərdə ticarət yarmarkası təşkil edilirdi. Yarmarkada İran, Həştərxan, Krım, Orta Asiya və Qafqazdan gəlmiş tacirlər fəal iştirak edirdi. Ticarət xanlığa böyük gəlir gətirirdi. Ticarətin

genişlənməsi, əldə olunan gəlirin artması səbəbli şəhərlərdə iri karvansaraylar, məscidlər tikilir, planlı küçələr salınırdı.

2.4. «Böyük İpək Yolu» və orta əsr imperiyaları

XIII-XIV əsrlərdə ticarət əlaqələri genişlənməkdə idi. Avropa-Asiya iqtisadi əlaqələrinin həyata keçirildiyi başlıca rayonlar olan Qara dəniz və Aralıq dənizi sahillərindəki ticarət mərkəzlərində qızğın ticarət gedirdi. Burada avropalılar müxtəlif Şərq ölkələrindən gəlmiş tacirlərdən növbənöv zərif ipək parçalar, xam ipək, müxtəlif ədviyyat şeyləri, nadir daş-qaş və başqa şərq malları alır, sonra isə həmin məhsulları qat-qat bahasına satırdılar. Müxtəlif Şərq malları: ipək və pambıq parçalar, bəzək şeyləri, ədviyyat və s. hələ XII-XIII əsrlərdə Fransadakı məşhur Şampan yarmarkalarının canlanmasında mühüm rol oynamışdı. Həmin malları Şampan yarmarkalarına və Qərbin başqa ticarət mərkəzlərinə Avropa və Şərq ticarətində vasitəçilik edən italyan tacirləri gətirirdilər. Ənənəvi şərq malları ilə ticarətdə vasitəçilkdən çoxlu qazanc götürməyə alışmış Avropa tacirləri, xüsusən italyanlar, bu məhsulların arxasınca Qara dəniz və Aralıq dənizləri sahillərindən Asiyanın içərilərinə doğru can atır, müxtəlif şərq ölkələrində, o cümlədən Azərbaycanda möhkəmlənməyə çalışırdılar. Məşhur italyan səyyahı M. Polo XIII əsrin II yarısına aid məlumatlarda Azərbaycan şəhərlərində müxtəlif şərq ölkələrindən gəlmiş tacirlərlə yanaşı avropalıların da qızğın ticarət etdiyini göstərmişdi.

Müxtəlif növ Şərq malları Çindən, Hindistan və Orta Asiyadan Həştərxan vasitəsilə Qara dəniz sahillərinə, xüsusən Tanaya gətirilir, buradan 6-7 Venesiya gəmisində İtaliyaya aparılır, oradan bütün Avropaya yayılırdı. Qara dəniz vasitəsilə Avropa-Şərq ticarət əlaqələrinin həyata keçirilməsində italyan tacirləri ilə yanaşı genuyalı və venesiyalı tacirlər fəal iştirak

edirdilər. Lakin Teymurun işğalları, xüsusən Həştərxanın dağıdılması (1395), Qızıl Orda ilə Teymurilər dövləti arasında yaranmış zidiyyətlər səbəbli tez-tez baş verən hərbi toqquşmalar Qara dəniz sahillərindəki ticarət mərkəzlərinin Həştərxan vasitəsilə Orta Asiya, Hindistan və Çinlə ticarət əlaqələrini çətinləşdirdi. Bu səbəbdən də, Orta Asiyadan, həmçinin Hindistan və Çindən Azərbaycana gələn ticarət yolları canlanmağa başlandı.

1453-cü ildə Konstantinopolun Osmanlı sultanı II Mehmet (1451-1481) tərəfindən alınması, Qara dənizi Aralıq dənizi ilə əlaqələndirən boğazların Türkiyənin əlinə keçməsi, sonralar Krımın da Osmanlı dövlətindən asılı hala düşməsi Qara dəniz vasitəsilə Avropa-Asiya ticarətinə ağır zərbə vurdu. Qara dəniz sahillərini Orta Asiya vasitəsilə başqa şərq ölkələri ilə əlaqələndirən ticarət yolları əvvəlki əhəmiyyətini itirdi. Nəticədə Orta Asiyanı Aralıq dənizi sahillərindəki Ön Asiya ticarət mərkəzləri ilə bağlayan karvan yolları canlanmağa başladı.

Məlumdur ki, 1453-cü ildə Konstantinopolun Türkiyə tərəfindən fəthinədək Təbriz-Trabzon karvan ticarəti yolu Avropa-Şərq ticarətində böyük rol oynayırdı. Bağdad və Həştərxanın süqutundan sonra Şərq ölkələrinin Avropa ilə, xüsusən Şərqi Avropa ölkələri lə ticarət əlaqələrinin həyata keçirilməsində Təbriz-Bursa-İstanbul yolunun əhəmiyyəti artmağa başladı.

XV əsrdə Avropa - Asiya ticarətində əlaqələndirici rol oynayan Təbrizin Yaxın və Orta Şərqin ən böyük ticarət mərkəzi kimi əhəmiyyəti artmağa başladı. Ön Asiya ticarət mərkəzləri vasitəsilə İtaliyadan gətirilən mahud və şüşə məmulatı, Şəki, Şirvan, Gürcüstan, Gilan və Yezdin xam və toxunulmuş ipəyi, zinət şeyləri, cürbəcür daş-qaş, ədviyyat məhsulları Qahirə, İsgəndəriyyə və Konstantinopoldan gətirilən müxtəlif cür sənətkarlıq məmulatları məhz Təbriz bazarlarında satılırdı.

XV əsrdə Asiya ilə Avropanı əlaqələndirən Qaraqoyunlu və Ağqoyunlu dövlətlərinin də ərazisindən bir çox mühüm beynəlxalq karvan yolları keçirdi. Sözsüz ki, Avropa ölkələrinin müxtəlif növ şərq malları, xüsusən ipək, ədviyyat, başqa məhsullarla təmin olunmasında bu ticarət yollarının böyük rolu vardır. Təbriz bu beynəlxalq karvan yollarının qovşağında yerləşdiyindən, demək olar ki, Avropa-Asiya ticarətini tənzim edirdi.

XV əsrin ortalarında Venesiya respublikası artıq Avropanın ən qüdrətli dəniz dövlətlərindən birinə çevrildi. Venesiyalılar digər italyan tacirləri ilə birlikdə Avropanı Çindən, Hindistandan, Yaxın və Orta Şərq ölkələrindən, Afrikadan gətirilən müxtəlif mallarla - xam ipək və zərif ipək parçalar, xalça-palaz, ədviyyat şeyləri, yun və yun parçalar, pambıq, qənd tozu, daş-qaş, zərgərlik məmulatı, fil dişi və s. ilə təmin edirdilər. Artıq ticarətlə məşğul olan donanmalar yaradılmağa başlanmışdı. Belələrindən biri Venesiyaya məxsus idi. Venesiya ticarət donanması Avropa-Şərq ticarətini dəqiq tənzim edən ayrı-ayrı eskadralara bölünmüşdü. Hər il Venesiyadan Qara dənizə və Azov dənizinə, Konstantinopola və Suriya şəhərlərinə, Afrikaya və İspaniyaya, Flandriya və İngiltərəyə 6 böyük gəmi karvanı yola salınırdı.

Avropa tacirləri Şərq ölkələri ilə Türkiyə ərazisi, xüsusilə İstanbul və Bursa vasitəsilə geniş əlaqə saxlayırdılar. Bursanın əhəmiyyəti daha böyük idi. Avropa tacirlərini Bursa bazarlarına cəlb edən əsas məhsul xam ipək, daş-qaş, ədviyyat şeyləri və b. şərq malları idi. Venesiya, Florensiya, Genuya tacirləri Bursada Təbrizdən gələn ipək karvanlarını qarşılayırdılar.

Venesiya tacirləri Şərqdən aldıqları malların ancaq cüzi bir hissəsini İtaliyaya aparırdılar. Şimali Afrika və Cənubi Avropa sahillərindən tutmuş İngiltərə, Şimali Almaniya və Flandriyaya qədər hər yerdə Venesiya gəmilərinə rast gəlinirdi.

Balkan yarımadasının Adriatik dənizi sahilindəki ticarət məntəqələri, İoni adaları, Moreyanın sahilboyu məntəqələri və

Korinf körfəzi, Krit və Evbeya (Neqropint) da daxil olmaqla Aralıq və Egey dənizlərində bir sıra strateji əhəmiyyətli adalar, Qara və Azov dənizlərindəki ticarət məskənləri, İsgəndəriyyə və Konstantinopolda, Suriya şəhərlərində, Serbiyada, Avstriyada ticarət məhəllələri və s. Venesiyaya məxsus idi. Venesiya, Genuya, Florensiya, Piza və b. İtaliya şəhərlərində Şərq malları ilə ticarət sahəsində ixtisaslaşmış ticarət burjuaziyası formalaşmaqda idi.

Sultan II Mehmet 1453-cü ildə Qara dənizin açarları olan Bosfor və Dardanel boğazlarını ələ keçirdikdən sonra, Avropada olduğu kimi, Asiyada da geniş işğallara başladı. II Mehmet Ön Asiyada olan bütün xırda feodal dövlətlərini – Qaraman, İsfəndiyar oğulları, Alaiyyə və Zülqədəroğulları bəyliklərini, Şimali Anadoludakı Genuya ticarət məskənlərini, Trabzon yunan dövlətini, paytaxtı Diyarbəkr olan Kiçik Ağqoyunlu hakimliyini aradan qaldırıb bütün Kiçik Asiyanı ələ keçirməyə və buranı Osmanlı dövlətinin daimi ərazi - iqtisadi bazasına çevirməyə çalışırdı. Artıq Osmanlı imperiyasının siyasətində qonşu dövlətlərlə Avropa və Asiyanı birləşdirən karvan yollarındakı üstünlüyü ələ keçirmək dururdu. Qara dəniz və Aralıq dənizinə çıxış yollarını ələ keçirmək üstündə hələ qədim dövrlərdən başlanan hərbi-siyasi rəqabət (Yunan - İran, Bizans - İran müharibələri və s.) davam etməkdə idi. Yalnız tərəflər dəyişmişdi. Həmçinin fərq burasında idi ki, boğazlarda və Avropa – Şərq ticarəti üçün əlverişli olan digər strateji məntəqələrdə mənafeyi olan və mübarizəyə qoşulan dövlətlərin sayı getdikcə artmaqda idi.

Qara dənizin Avropa - Asiya ticarətində mühüm rol oynadığı dövrdə -1453-cü ildə Konstantinopolun Osmanlı sultanı II Mehmet tərəfindən alınmasınadək Trabzon şəhəri qərb ölkələrinin Şərqlə ticarət əlaqələrinin həyata keçirilməsində mühüm rol oynayırdı. Şərq malları ilə ticarət sahəsində ixtisaslaşmış ticarət kampaniyaları, Qara dəniz ticarətində iştirak edən ölkələr Trabzon –Təbriz ticarət yolu ilə Azərbaycan,

İran, Orta Asiya, Hindistan və Çinlə ticarət əlaqələri yaradırdılar. Trabzon bu işdə, hətta, Qara dəniz ticarətini öz inhisarında saxlayan Genuya ilə rəqabət aparırdı. Bir sözlə, Bursa, İstanbul və Qara dəniz vasitəsilə Avropa ilə əlaqələr yaradan ənənəvi karvan yollarında üstünlüyü ələ keçirmək uğrunda mübarizə orta əsrlər dövründə davam edirdi.

2.5. Böyük coğrafi kəşflər. İpək yolunun əhəmiyyətinin azalması

XV əsrin ikinci yarısında Qərbi Avropada feodalizm quruluşu dağılmağa başlayır, ticarət inkişaf edir. İri şəhərlər yaranır, yeni sənaye şəhərlərinin meydana gəlməsi ilə əmtəə-pul münasibətlərində dəyişikliklər baş verir. Pul əmtəələrin mübadiləsində vasitə rolu oynamağa başlayır. Pula olan tələbat yeni bazar və sərvətlər əldə etməyə meyli gücləndirir. Bu meyl Hindistana yönəlir. Digər tərəfdən gəmiçiliyin inkişafı Şərq ölkələrinə, xüsusilə Hindistana gedən dəniz yolunun kəşfini sürətləndirir. Şəhər burjuaziyasının, kilsənin və kralın marağının üst-üstə düşməsi də Hindistan və Çin hesabına boş xəzinənin doldurulmasına şərait yaradır.

Beləliklə, yeni sərvət arzusu, müstəmləkələr ələ keçirmək hərisliyi ölkələrarası münasibətləri, xüsusilə Portuqaliya və İspaniya arasında ziddiyyətləri gücləndirir. Belə bir şəraitdə Xristofor Kolumba Hindistana gedən dəniz yolunun kəşfi üçün icazə verilir.

Xristofor Kolumb (1451-1506) 1451-ci ililn payızında Genuyada toxucu ailəsində anadan olmuşdu. Mənşəcə italyan olan Kolumb 1474-1475-ci illərdə Egey dənizinə təşkil olunan ekspedisiyada iştirak etmişdir. O, 1476-cı ildə İtaliyadan Portuqaliyaya köçərək Çin və Hindistana qərb istiqamətində üzmə planını 1484-cü ildə II Juana təklif etsə də, Kolumbun layihəsi qəbul olunmur. Bu səbəbdən də, qardaşı Bartolomeyin

köməyi ilə İspaniyaya köçür və layihəni İspan kralına təqdim edir. Müqavimətlərə baxmayaraq portuqaliyalıları qabaqlamaq məqsədilə Kral 1492-ci ildə layihəni təsdiq edir.

Birinci ekspedisiya (1492-1493) 1492-ci il avqust ayının 3-də Palos limanından hərəkətə başlayır. Bu ekspedisiya Baham adalarından birini, Kuba adasını kəşf edir. Xristofor Kolumbun «Qərbi Hindistanı» kəşf etməsi portuqaliyalıları narahat edir. Onlar belə hesab edirdilər ki, Kolumbun layihəsini qəbul etməməklə «Hindistan» ispanlara hədiyyə edilmişdir. İki dövlət arasında mübahisə «papa meridianının» çəkilməsi (04.05.1493) ilə nəticələnir.

İkinci ekspedisiya (1493-1496) səyahətə sentyabrın 25-də Kadis limanından başlayır. Noyabrın 4-də Qvadelupa adası kəşf olunur. Daha sonra İzabella şəhərinin əsası qoyulur. Lakin qızıl axtarışı müsbət nəticə vermir. Ekspedisiyanın göndərdiyi az miqdarda qızıl, mis, qul hindlilər kralı təmin etmədiyindən müqaviləni pozur və ekspedisiyanın xərcini ödəməkdən imtina edir. Kolumb 17 gəmidən 5-ni saxlayır, 12-si geri qayıdır, bibliya çarı Solomonun qızıl çıxartdığı Ofir ölkəsini tapdığını söyləyir və müqaviləni bərpa etməyə nail olur.

Üçüncü ekspedisiya (1498-1500) 1498-ci ili mayın 30-da 6 kiçik gəmidə 300 nəfərlik heyətlə «Qərbi Hindistan» a yola düşür. İyulun 31-də Trinidad adası kəşf edilir. Lakin həmin ərəfədə portuqallar Hindistana Afrikanın cənubundan dəniz yolu açırlar. Bu hədisədən sonra kral Kolumbu, qardaşları Bartolomeyi və Diaqonu həbs edir. Onlar çox çətinliklə azad olurlar.

Dördüncü ekspedisiya (1502-1504) 1502-ci ildə səyahətə çıxır.

Xristofor Kolumb həqiqi Hindistanı kəşf edə bilmədi. Əvəzində İspaniyaya yeni torpaqlar bəxş etdi. İşğal olunan ərazilərdəki yerli hindlilər məhv edildilər. Hindliləri vəhşi adlandıran avropalılar ən qəddar vəhşiliklə adaların əhalisini son nəfərinə kimi qırdılar.

Xristofor Kolumb 1506-cı ildə vəfat etmişdi. Kolumbdan sonra yeni dünyanın kəşfi ilə əlaqədar müasir Amerika qitəsinə gələn avropalılar bu ərazilərdə məskunlaşdılar.

Hindistana dəniz yolunun açılması şərti olaraq beş mərhələyə bölünür. Birinci mərhələ 1415-1434, ikinci mərhələ 1434-1462, üçüncü mərhələ 1470-1475, dördüncü mərhələ 1782-1487-ci illəri əhatə edir. Beşinci mərhələ 1497-ci ildən başlayır.

1497-i il iyul ayının 8-də 28 yaşlı gənc dənizçi Manuel Vaska da Qamanın rəhbərliyi altında 4 gəmi 118 nəfər heyətlə Lissabondan Hindistana yola düşür. Ekspedisiya 1498-ci il mayın 20-də Hindistanın Kəlküt şəhərinə çatır.

Manuel Vaska da Qamanın Hindistana ikinci səyahəti 1502-ci ildə olmuşdu. 1524-cü ildə o Hindistana vitse - kral təyin olunsa da, əcəl ona planlarının həyata keçirilməsinə imkan vermir. Kəşf olunmuş bu yol 90 il portuqallara, sonra isə ingilis və fransızlara xidmət etmişdir. Vaska da Qamadan bəhs edən akademik Kraçkovski bildirmişdi ki, «Onun adı Əhməd ibn – Məcid idi. Nəsillikcə dənizçi ailəsindən olmaqla ərəb mənşəlidir».

Doğrudur, Hindistana dəniz yolunun kəşfi Manuel Vaska da Qamanın adı ilə bağlıdır. Ancaq müəlliflər göstərir ki, eranın 14-37- ci illərində Tiberiya dövründə Hippal adlı tacir Hindistana üzə bilmişdir. B.e. 117-138-ci illərində yunan və italyanlar üzərək Hindçinə çatmış, Çinə birbaşa dəniz yolunun olduğunu müəyyənləşdirmişlər. Sonralar ilk Avropa və yunan mənşəli Evdakos Hindistanda olmuşdu. Başqa sözlə, Hindistana dəniz yolunun açılmasının kimə məxsusluğu mübahisəlidir.

Xristofor Kolumbun «Hindistan»ı kəşf etməsi portuqalları narahat etməyə başladı. Lakin ispanlar Amerika qitəsinin şimallı – cənublu öyrənməkdə davam edirdilər. Yeni dünyanın tədqiqində Ameriqo Vespuççi önəmli yer tutur. O, 4 dəfə – 1497, 1499, 1501, 1503-cü illərdə Amerikada olmuşdu.

1499-cu ildə ispan ekspedisiyası tərkibində «Hindistan»a səyahətə çıxan A. Vespuççi Amazon çayının şimal hissəsinə yaxınlaşmış, daha sonra Karib dənizində sahil boyu üzmüşlər.

Səyahətdən qayıdan Vespuççi Portuqaliya donanmasına keçmişdir. 1501-ci ildə o, yenidən portuqal gəmisində astronom kimi iştirak etmiş, Rio - de Janeyro (Yanver çayı) mənsəbinə çatmış, ancaq okeana dönərək Afrika istiqamətində üzmüşdür. Ekspedisiya üzvlərinə məlum olur ki, kəşf olunmuş quru hissə Asiya deyildir.

1503-cü ildə Vespuççi daha bir səyahət edir və kəşf olunmuş torpaqların Hindistan olmadığını dəqiqləşdirərək İtaliyadakı dostuna yazdığı məktubda bu qurunun «Yeni Dünya» adlandırılmasını məsləhət görür.

1507-ci ildə Vespuççinin «Yeni Dünya» haqqında iki məktubu ingilis və fransız dillərinə tərcümə olunur. Həmin ildə onun «Kosmoqrafiyaya giriş» («Dünyanın təsviri») kitabı çap olunur. Kitaba iki məktub da əlavə olunur. İlk dəfə olaraq «Amerika» adına bu kitabda rast gəlinir.

1507-ci ildə Laxorengiyalı coğrafiyaşünas Martin Valdzemüller kəşf olunmuş materikin Amerika adlandırılmasını təklif edir.

1538-ci ildə dünyanın xəritəsində, 1641-ci ildə isə holland kartoqrafı Herart Merkatorun qlobusunda artıq şimal materiki də cənubla birlikdə Amerika adlandırılır. XVI əsrin II yarısında bu ad tərtib olunan bütün xəritələrdə əksini tapır. Sonralar Kolumbun adını əbədiləşdirmək üçün Cənubi Amerikada bir dövlətə – Kolumbiyaya onun adı verildi.

Kəşf olunmuş ərazilərin gizli saxlanılmasına baxmayaraq artıq Şərq dövlətlərinə «dəniz hücumu» başlayır. Vasko Balboanın Panama bərzəxindən qərbdə «dənizin» olması, Ameriko Vespuççinin Cənubi Amerika materikinin cənub istiqamətində cənub – qərbə sıxılması kimi əsaslı tədqiqat işləri materikin cənubundan keçməklə Hindistana çatmağın mümkünlüyünə əsas verirdi.

Növbəti cəhdi Fernando Magellan etdi. 1480-ci ildə anadan olan Magellan Portuqaliya donanmasında xidmət etmiş, lakin rütbəsindən narazı olduğu üçün ispan donanmasına

keçmişdi. Asiya dəniz yolunu tapmaq layihəsini təqdim edən Magellan İspaniya – Portuqaliya mənafeləri toqquşan demarkasiya xəttini pozmadan tədqiqat işləri aparmağı təklif edir. Layihəyə əasən Magellan «Trinidad» (Üçlük - Qələbə) gəmsisində 265 nəfər heyətlə 1519-cu ilin sentyabr ayının 20-də Qvadalkvikir çayının mənsəbindən qərb istiqamətində yola düşür. Magellanın səyahətinin detallarına toxunmadan bildirək ki, Sakit okeana daxil olan Magellan əvvəl şimal istiqamətində üzür, sonra şimal – qərbə istiqamət götürür. 1521-ci il yanvarın 24-də ilk dəfə okeanda quruya rast gəlirlər. Puka – Puva adlanan bu adadan sonra martın əvvəllərində hazırki Marian adalarına çatır və Sevu adasında bir müddət dayanmalı olur. 1521-ci ilin aprelin 27-də yerli əhali ilə toqquşmada Motan adasında həlak olur. Ekspedisiya üzvləri Magellandan sonra Barbozanı komandan sneçirlər. Lakin Barboza və astronom San – Martin Sevu adasının hökmdarının vida mərasimində 27 nəfərlə birlikdə öldürülür. Sağ qalmış 120 nəfər üç gəmini idarə edə bilmədiyindən «Konsepsion» gəmisi yandırılır. Ekspedisiyanın başçısı əvvəl Karvalano, sonra isə Espinosa seçilir. Heyət geri qayıdarkən «Trinidad» gəmisi portuqallar tərəfindən tutularaq Hindistan ərazisinə sürgün edilir və gəmi heyəti əsirlikdə məhv olur.

Nəhayət, 1522-ci il oktyabrın 6-da «Viktoriya» gəmisi 18 nəfər heyətlə Qvadalkvikvir çayının mənsəbinə daxil olur. Gəminin kapitanı Xuan Sebastian El-Kano bir sıra fəxri mükafatlara layiq görülür.

Magellanın dünya səyahəti nəticəsində məlum oldu ki, Afrikanın cənubundan başqa qərb istiqamətində də üzməklə şərq ölkələrinə çatmaq mümkündür. Magellan Vasko Balboanın gördüyü Sakit okeanın mövcudluğunu təsdiq etdi.

Ekspedisiya kəşf etdikləri ölkələrin təbii şəraitini, iqtisadiyyatını və iqtisadi inkişaf səviyyəsini, təbii sərvətlərini Portuqaliya üçün aşkar etdi.

Magellandan sonra Sakit okeandakı Yeni Qvineya, Mərcan, Marşall, Soloman, Markiz adaları aşkar olundu. Qeyd edək ki, avropalılar bu yerləri kəşf edənədək bu adalarda əhali məskun idi. Avropalıların gəlişi ilə adaların əhalisi məhv edildi, avropalılar orada məskunlaşdılar. Yeni Zelandiya əhalisi məhv edildi, Tasmaniya adasının aborigen əhalisi yer üzündən silindi.

Məşhur Ərəb dənizçisi və coğrafiyaşünası Əhməd ibn Məcidin yaxından köməkliyi ilə Vasko da Qama 1498-ci il mayın 20-də Hindistana dəniz yolunu kəşf etdi. Bundan az sonra bir-birinin ardınca Hind okeanına göndərilən Portuqaliya hərbi dəniz ekspedisiyaları (Pyedru Karbol -1500-1501; Vasko da Qama-1502-1503; Fransisku Almeyda -1505-1509; Alfonsu d` Albukerki -1503- 1515 və b.) Şərqi Afrika, Hindistan, Seylon və Cənub - Şərqi Asiyada çox mühüm hərbi strateji və ticarət mərkəzlərini ələ keçirdilər. 1507-ci ildə Ədən körfəzinin girəcəyindəki Sokotra adasını fəth edən və 1513-cü ildən isə Ədəni ələ keçirmək uğrunda müharibələrə başlayan portuqaliyalılar əslində Hind okeanı hövzəsini, Qırmızı dəniz və Misir vasitəsilə Aralıq dənizi sahilləri ilə əlaqələndirən məşhur ticarət yolunu bağlayırlar. Bu yolun bağlanmasından, Şərq ticarətinin okean yolu ilə Qərbə doğru yönəlməsindən Venesiya respublikası narahat olur.

1507-ci ilin oktyabrında Alfonsu d` Albukerkinin başçılıq etdiyi Portuqaliya donanması Hörmüzə hücum edir. Portuqaliya artilleriyasının təpgisinə davam gətirməyən şəhər təslim olur. Hörmüz hakimi təzminat olaraq Portuqaliyaya 5 min əşrəfi qızıl pul və hər il 15 min əşrəfi xərac verməyi öhdəsinə götürür. Artıq Portuqaliya hakimiyyət orqanlarının icazəsi olmadan heç bir ölkənin ticarət gəmisi İran körfəzinə daxil ola bilməzdi. Hörmüz alındıqdan sonra Portuqaliyanın ticarət faktoriyası açılır və qarnizon üçün qala inşa olunmasına başlanır. Bununla da, əslində, Hind okeanı ilə (Hörmüz – İran körfəzi – Bağdad vasitəsilə) Aralıq dənizi sahillərini əlaqələndirən ikinci mühüm karvan yolu da bağlanmış oldu.

Göründüyü kimi, dünya ölkələri və xalqları arasındakı əsrlərdən bəri davam edən ənənəvi tarazlıq artıq pozulmağa başlamışdı. Uzaq dəniz səfərlərinə çıxan İspaniya, Portuqaliya, Hollandiya, sonralar isə İngiltərə və Fransa gəmiləri Hindistan və Ərəbistan ölkələrindən, Afrika və Amerikadan Avropaya xam ipək və zərif ipək parçalar, xalça - palaz, ədviyyat məhsulları, daş-qaş, zərgərlik məmulatı və qiymətli əşyalar qaşıyırdılar.

İndi Avropanı ucuz xammal mənbələri və Avropada istehsal olunan malların sərfəli satış üçün bazar tapmaq düşündürürdü. Bu sahədə Avropa ölkələri qarşısında maneə Osmanlı Türkiyəsi idi. Türk Sultan Səlim 1514-1517-ci illərdə Türkiyənin Yaxın və Orta Şərqdəki qüdrətli iki rəqibindən birinə ağır zərbə vurmuş, Misir sultanlığını aradan qaldırmışdı. Ərazisini iki dəfədən çox artıran Osmanlı imperiyası Asiya, Afrika və Avropanı əlaqələndirən, çox əlverişli əraziləri və su hövzəsini əhatə edən qüdrətli dünya dövlətinə çevrilmişdi. Sultan Səlimin hərbi əməliyyatları nəticəsində Avropanı Suriya və Misir, eləcədə Şərq ölkələri ilə əlaqələndirən karvan yolları Türkiyənin nəzarətinə keçmişdi.

Misirin işğalı və Əlcəzairin asılı hala düşməsi ilə Osmanlı imperiyası Şimali Afrika və Aralıq dənizi hövzəsində möhkəmləndi. Beləliklə, İspaniya və Portuqaliya ilə münasibətlər pisləşdi. Hicazın işğalı ilə Qırmızı dəniz Osmanlı imperiyasının daxili gölünə çevrildi. Sultan Səlimin göstərişi ilə Qırmızı dənizdə qüvvətli donanma yaradılmasına başlandı, Cəddə limanında türk qarnizonu yerləşdirildi, Hind okeanında möhkəmlənmək üstündə Türkiyə - Portuqaliya rəqabətinin yeni dövrü başladı.

Portuqaliya XVI əsrin əvvəllərində hind okeanında möhkəmlənərək Şərqi Afrika, Hindistan, Seylon və Cənub-Şərqi Asiya ölkələrindən Hörmüzə və Ədənə gələn su yollarını nəzarət altına almış və bununla Aralıq dənizi vasitəsilə Avropa-Şərq ticarətinə ağır zərbə vurmuşdur. Əvvəllər Hind okeanı hövzəsindən, Cənub-Şərqi Asiyadan, habelə Çindən və

Yaponiyadan İran körfəzi və Qırmızı dəniz vasitəsilə Aralıq dənizi sahillərinə gətirilən nadir şərq mallarını – istiot, darçın, mixək, zəncəfil, məsqət qozu, müşk, nefrit, səndəl ağacı, fil dişi, yaqut, çini qab-qacaq, gümüş, pambıq, xam ipək, cürbəcür zərgərlik məmulatları, şəkər tozu və bir çox başqa qiymətli məhsulları portuqaliyalılar indi okean yolu ilə müxtəlif Avropa ölkələrinə aparır, çoxlu qazanc götürürdülər. Portuqaliyalılar "qızıl diyarı" adlanan Hindistana gedən dəniz yoluna ancaq öz mülkiyyətləri kimi baxırdılar. Bu isə Avropa-Şərq ticarətindən böyük qazanc götürən Türkiyəyə zərbə idi.

Türkiyənin Portuqaliyanı Hind okeanında sıxışdırmaq və ədviyyat ticarətinin istiqamətini yenidən Aralıq dənizi sahillərinə yönəltmək siyasəti Venesiyanın da mənafeyinə uyğun idi. Digər tərəfdən Suriya, Livan, Fələstin və Misir ərazisinin də Türkiyənin əlinə keçməsindən sonra Venesiya özünün Şərq ticarətini sahmanda saxlamaq üçün Osmanlı imperiyası ilə razılığa gəlməyə məcbur idi.

XV əsrin II yarısı və XVI əsrin əvvəllərində Sultan II Mehmet (1451-1481) və Yavuz Səlimin (1512-1520) apardıqları müharibələr nəticəsində Cənubi Qafqaz, İran, Orta Asiya, Çin, Hindistan, İran körfəzi və Cənubi Ərəbistanı Aralıq dənizi və Qara dəniz sahilləri ilə əlaqələndirən bütün beynəlxalq karvan yollarının son məntəqələri Osmanlı imperiyasının əlinə keçmişdi. Sultan Süleymanın Macarıstanı məğlub edib Belqradı (1521) və Budanı (1526) ələ keçirməsi ilə Mərkəzi və Qərbi Avropa ölkələrini Şərqlə əlaqələndirən məşhur İstanbul yolunun da mühüm hissəsi türklərin nəzarətinə düşür. Radosun fəthi ilə (1522) Aralıq dənizində Osmanlı imperiyasının mövqeyi daha da möhkəmlənir.

Böyük coğrafi kəşflər nəticəsində beynəlxalq ticarət yollarına zərbə vuruldu. Hindistana dəniz yolunun kəşfi, Avropa ölkələrinin Amerika ilə əlaqələrinin genişlənməsi Aralıq və Qara dənizin beynəlxalq ticarətdəki əvvəlki mövqeyini zəiflətdi. O biri tərəfdən Portuqaliyanın Hindistan-Avropa ədviyyat ticarətini öz inhisarına al-

ması, həmçinin Hörmüzdə, İran körfəzində, Ərəbistan yarımadasının cənubunda - Qırmızı dənizin lap girəcəyində möhkəmlənməsi Hindistanı Aralıq dənizi sahilləri ilə əlaqələndirən karvan və su yollarının əhəmiyyətinə təsir etdi. Osmanlı imperiyası ilə münasibətləri son dərəcədə kəskin olan Səfəvi dövləti Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələrini qaydaya salmaq üçün Volqa-Xəzər yoluna və Hörmüz vasitəsilə Avropaya gedən okean yoluna daha çox meyil göstərməyə başladı.

2.6. Orta əsrlərdə Azərbaycan və Xəzər dənizi yolu ilə ticarət uğrunda Rusiya - İngiltərə rəqabəti

Orta əsrlərdə Şərq ölkələri ilə Avropa arasında ticarət əlaqələri başlıca olaraq Qara dəniz və Aralıq dənizi sahillərindəki ticarət mərkəzləri vasitəsilə həyata keçirilirdi. Asiyanın içərilərindən, Uzaq Şərqdən, Hindistandan, Qara dəniz və Aralıq dənizi sahillərinə gələn karvan yolunun əksəriyyəti, Rusiyanı və Volqaboyunu Dərbənd keçidi vasitəsilə Cənubi Qafqaz, İran, Kiçik Asiya və Hindistanla əlaqələndirən məşhur "Böyük İpək Yolu" da Azərbaycan ərazisindən keçirdi.

Orta əsrlərdə Azərbaycanda olmuş avropalı səyyahlar Azərbaycanın Avropanın müxtəlif regionları ilə həyata keçirilən çoxtərəfli əlaqələri haqqında qiymətli məlumatlar verirlər. Azərbaycanın bir sıra şəhərlərini gəzmiş I Lerx Avropa və Asiya arasında aparılan ticarətin təqribən aşağıdakı yollarla getdiyini göstərmişdi: Həştərxan – Qızlar - Tərki - Dərbənd - Bakı-Şamaxı - Cavad-Rəşd və s.

Kastiliya səfiri Rui Qonzales de Klavixo "Teymurun Səmərqənd sarayına səyahəti" adlı gündəliyində (1414- cü il) Şamaxıda ipək istehsalından bəhs edərək "Burada çoxlu ipək toxunur, oraya ipək almaq üçün hətta Genuya və Venesiya tacirləri də gəlirlər" deyə yazırdı.

Səyyah Şiltbergen (1394-1427) şahidlik edir ki, "ipəyin ən yaxşı növü" Şirvandan aparılır və ondan Dəməşqdə, Kaşanda, Bursada yaxşı parçalar toxunurdu. İpək qismən Venesiyaya və Lukkaya da ixrac olunurdu və bu yerlərdə ondan əla məxmər toxuyurdular.

XV-XVI əsrlərdə əlverişli liman kimi Bakının əhəmiyyəti artmağa başlayır, Xəzərsahili ölkələrlə ticarət mübadiləsi genişlənir, ticarət malları içərisində neft, duz, boyaqotu, ipək üstünlük təşkil edirdi. Bu mallar Bakıdan və Bilgəhdən dəniz və quru yolla uzaq ölkələrə daşınırdı.

Orta əsrlər dövründə Şamaxı, Quba, Bakı, Gəncə, Naxçıvan, Təbriz, Nuxa və s. şəhərlər böyümüş, əsas ticarət mərkəzlərinə çevrilmişdilər. Avropadan Asiyaya mal aparan tacirlər əksər vaxtlar bu şəhərlərdə öz mallarını satır, xammal, yaxud digər məhsullarla dəyişirdilər. Azərbaycan ərazisindəki ticarət mərkəzləri Avropa-Asiya ticarət əlaqələrinin həyata keçirilməsində də mühüm rol oynayırdı. Ağqoyunlu dövləti zamanında xəzinənin əsas gəlir mənbəyi ölkə ərazisindən keçən karvanlardan alınan gömrük haqqı idi. Uzun Həsən Avropa ticarət əlaqələrinə çox böyük əhəmiyyət verirdi. Səfəvilər dövlətinin yaradıcısı Şah İsmayıl da babası kimi Qərb ölkələri ilə Qaraman, Suriya, Rados, Kipr vasitəsilə əlaqələr saxlayırdı. Səfəvilərin Venesiya, Portuqaliya, Osmanlı dövlətləri ilə əlaqələri bu dövlətin Qərb və Şərq arasındakı ticarətlə bağlılığını sübut edir.

Yuxarıda qeyd edildiyi kimi, Hind okeanı hövzəsindəki ölkələrlə ticarət əlaqələrinin məhdudluğundan Volqa - Xəzər yolunun, yəni Rusiya ilə ticarətin əhəmiyyəti artmağa başladı. Bu yol Azərbaycan - Rusiya əlaqələrinin inkişafını sürətləndirdi . XVIII əsrin 40-cı illərində xam ipək mənbələrini ələ keçirmək, hazır mallar üçün əlverişli bazar tapmaq, Şərq ilə Qərb ölkələri arasında ən rahat yol sayılan Volqa-Xəzər ticarət yolunda hakim mövqe tutmaq uğrunda İngiltərə və Rusiya arasındakı rəqabət gücləndi. Çünki bəhs olunan dövrdə bütün Cənubi Qafqaz və İranda 3 əsas xam ipək mənbəyi mövcud idi. Bunlardan biri paytaxt Rəşt olmaqla Gilanda, ikincisi paytaxt Şamaxı olmaqla Şirvanda, digəri isə paytaxt Gəncə olmaqla Ərəş mahalında yerləşirdi. Hazır mallar üçün əlverişli bazarlar isə Azərbaycan şəhərləri idi. Azərbaycanın Təbriz, Şamaxı, Gəncə, Ərdəbil və digər şəhərləri Şərq ilə Qərb arasında coğrafi nöqteyi-nəzərdən əlverişli mövqe tutur, tranzit ticarətində mühüm rol oynayırlar.

Volqa - Xəzər ticarət yolunda Azərbaycanın liman şəhərləri olan Dərbənd, Niyazabad, Bakı, Lənkəran böyük

iqtisadi əhəmiyyət kəsb edirdi. Elə bu səbəbdən də, bu yol uğrunda İngiltərə və Rusiya mübarizə aparırdılar. İngiltərə Xəzər ticarət yolundan əldə olunacaq gəliri heç vəchlə Rusiyaya güzəştə getmək istəmirdi. İngilislər üçün Xəzər ticarətinin diğər əhəmiyyəti də vardı. İspaniya və Fransa ilə münasibətlərin pozulması İngiltərənin toxuculuq sənayesini xammalsız qoya bilərdi. Məhz buna görə də, İngilislər belə bir vəziyyətin qarşısını almağın yeganə yolunu Volqa-Xəzər ticarəti yolundan istifadə etməkdə görürdü.

XVIII əsrin 40-cı illərində Xəzər dənizi ticarətində hakim mövqe tutmaq uğrunda İngiltərənin apardığı birtərəfli siyasət ingilislərin tam məğlubiyyəti ilə nəticələndi. Təbii ki, Rusiya-İngiltərə arasında Xəzərdə ticarət uğrunda aparılan rəqabətin başlıca təsirini Azərbaycan hiss etdi.

III FƏSİL

“BÖYÜK İPƏK YOLU”NUN BƏRPASI

3.1. “Böyük İpək Yolu”nun bərpası Heydər Əliyev zəkasının təntənəsi kimi

Müstəqil Azərbaycan dövlətinin iqtisadiyyatının möhkəmləndirilməsi və yeni istiqamətdə inkişaf etdirilməsində “TRASEKA” proqramı üzrə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin – “Böyük İpək Yolu”nun bərpa edilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edən zəruri məsələlərdən olmuşdur.

İpək Yolunun yenidən bərpa edilməsinə dair ilk addımlar 1991-ci ildə atılmışdı. Belə ki, həmin ildə Avropa Şurası tərəfindən TASİS – yardım proqramı qəbul edilmiş və bu proqramda yeni müstəqil dövlətlərdə demoktatik islahatların keçirilməsini sürətləndirmək, milli dövlətlərdə bazar iqtisadiyyatı sistemini formalaşdırmaq, xüsusilə iqtisadi əlaqələrin genişlənməsinə xidmət edən yeni nəqliyyat dəhlizi layihələrinin yaradılması və həyata keçirilməsinə kömək göstərmək nəzərdə tutulmuşdur.

TRASEKA proqramı 1993-cü ilin may ayında Brüsseldə 8 dövlətin (5-i Mərkəzi Asiya, 3-ü isə Qafqaz respublikaları olmaqla) nəqliyyat və ticarət nazirlərinin iştirak etdiyi konfransda təsis edilmişdir. Bu proqram Avropadan qərb-şərq istiqamətində - Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər dənizindən Mərkəzi Asiyaya qədər nəqliyyat dəhlizinin inkişafına görə Avropa Birliyinin sadalanmış dövlətlər üçün nəzərdə tutduğu strategiyasının bir hissəsidir.

Bu proqramda yuxarıda qeyd edilən yol Mərkəzi Asiyadan bütün dünya bazarları ilə əlaqələri olan limanlar arasında ən qısa, başlıcası isə ən sürətli və ucuz yol kimi qəbul edilir. Avropa Birliyi komissiyasının təklifi ilə Azərbaycan, Gürcüstan,

Qazaxıstan, Qırğızıstan, Ermənistan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistan nümayəndələrinin Brüsseldə görüşü olmuş, bu görüşdə regionun nəqliyyat infrostrukturunun inkişafı ilə bağlı məsələlər müzakirə edilmiş, Brüssel Bəyannaməsi" adlı sənəd qəbul edilmişdir. "Brüssel Bəyannaməsi" Avropa – Qafqaz – Asiya nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyətini, onun inkişaf etdirilməsi sahəsində əməkdaşlığın konkret istiqamətlərini, forma və mexanizmlərini müəyyənləşdirmiş ilk beynəlxalq sənəd olmuşdur. Layihənin əsas cəhəti mövcud şimal yolunun nəzarətindən uzaqlaşmaqla ticarət və nəqliyyat yollarının yenidən qurulması və Qərbə yeni yolların açılmasıdır. "Brüssel Bəyannaməsi" qəbul olunandan sonra region dövlətləri arasında iqtisadi əməkdaşlıq çərçivəsində əlaqələr dinamik xarakter almışdır.

1996-cı ilin dekabr ayında Odessada Azərbaycan, Gürcüstan və Ukrayna respublikaları başçılarının Avrasiya nəqliyyat dəhlizi yaradılması haqqında saziş imzalaması bu işə qüvvətli təkan vermişdir. Ümummilli lider, prezident Heydər Əliyevin uzaqgörən siyasətinin məntiqi nəticəsi olan bu saziş və müqavilələrin imzalanması müstəqil Azərbaycan dövlətinin nəqliyyat blokadasına alınması təhlükəsini aradan qaldırdı. 1997-ci ilin martında Rusiya Federasiyası Azərbaycanla sərhəddəki məhdudiyyətləri götürdü, şosse, dəmir və su yollarını açdı. Üçillik fasilədən sonra 1997-ci ilin may ayında Bakı-Moskva, Bakı-Kiyev, Bakı-Mahaçqala, Bakı-Həştərxan qatarları yenidən işləməyə başladı. Bakı-Poti limanı arasında etibarlı dəmiryol əlaqəsi yaradıldı.

Uzun müddət aparılan danışıqların nəticəsində Azərbaycan hökuməti 1998-ci ilin yanvar ayında Bakı yaxınlığında Orta Asiya neftinin Xəzər dənizi, Azərbaycan və Gürcüstandan keçməklə Qara dənizin Batumi limanına çatdırılması üçün nefti tankerlərdən dəmiryolu sisterninə yükləməyə imkan verən Dübəndi terminalının istifadəyə verilməsinə nail oldu. Bu vaxta qədər Qazaxıstanın Tengiz ya-

tağından çıxarılan neft tankerlərlə Bakıya gətirilir, Azərbaycan və Gürcüstan dəmiryolları vasitəsilə Avropaya ixrac olunurdu. Dübəndi terminalının istifadəyə verilməsi Müstəqil Azərbaycan dövlətinin xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafında böyük uğur idi.

Ümumiyyətlə, 1993-96-cı illər ərzində Azərbaycanın Böyük Britaniya, Fransa, Almaniya, Norveç, Belçika, o cümlədən Şərqi Avropa dövlətləri ilə əlaqələri möhkəmləndirilmişdir ki, bunun da səbəbi Azərbaycanın əlverişli mövqedə yerləşməsi idi. Azərbaycanın bu mövqeyindən H.Əliyev çox böyük məharətlə istifadə etdi.

3.2. «Bakı Bəyannaməsi»

"Böyük İpək Yolu"nun bərpasında beynəlxalq Bakı konfransının keçirilməsi mühüm mərhələ olmuşdur. Bakı konfransının çağırılmasına dünyanın aparıcı dövlətləri, xüsusilə ABŞ böyük hazırlıq işləri görmüşdü. Bu baxımdan, 1998-ci il iyunun 23-də ABŞ senatının xarici əlaqələr komitəsi tərəfindən senator Sem Braunbeqin təklif etdiyi "İpək Yolu strategiyası haqqında akt" adlı qanun layihəsinin müzakirə edilib qəbul olunmasının əhəmiyyəti xüsusi qeyd olunmalıdır.

Aparılmış məqsədyönlü işlərin nəticəsi olaraq Prezident H.Əliyevin təşəbbüsü ilə region ölkələri və böyük dövlətlər tərəfindən 1998-ci il sentyabr ayında Bakıda "Böyük İpək Yolu"nun bərpa edilməsinə dair beynəlxalq konfransın keçirilməsi qərara alındı. 1998-ci il sentyabrın 8-də səhər saat 10-da iştirakçı ölkələrin dövlət bayraqları ilə bəzədilmiş "Gülüstan" sarayında "Tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfrans" təntənəli şəkildə öz işinə başladı.

Konfransda Azərbaycan, Avstriya, Ermənistan, Belçika, Bolqarıstan, Macarıstan, Böyük Britaniya, Almaniya, Yunanıstan, Gürcüstan, İran, İspaniya, İtaliya, Qazaxıstan, Çin, Qırğızıstan, Moldova, Monqolustan, Niderland, Norveç, Polşa, Rusiya, ABŞ, Tacikistan, Türkiyə, Rumıniya, Ukrayna,

Özbəkistan, Finlandiya, Fransa, İsveç, Yaponiya, Birləşmiş Millətlər Təşkilatı, Avropa Birliyi Komissiyası, Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı, Müstəqil Dövlətlər Birliyinin İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı, Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı, Dünya Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatçıları İttifaqı, Avropa Nəqliyyat Nazirləri Konfransı, Avropada Təhlükəsizlik və Əməkdaşlıq Təşkilatı, Dəmir Yollarının Əməkdaşlığı Təşkilatının nümayəndə heyətləri iştirak etmişlər.

Ümumilikdə konfransda 32 ölkənin və 13 beynəlxalq təşkilatın nümayəndə heyətləri iştirak etmişdir. Konfransda 9 ölkəyə dövlət başçıları – prezidentlər, bir ölkədən nümayəndə heyətinə baş nazir rəhbərlik etmişdir. Təkcə nümayəndə heyətlərinin üzvlərinin sayı 180 nəfər olmuş, konfransa 20 ölkədən 210 mətbuat nümayəndəsi – jurnalistlər, kütləvi informasiya orqanlarının nümayəndələri dəvət olunmuşdur.

Konfransı giriş sözü ilə Azərbaycan Respublikasının prezidenti Heydər Əliyev açaraq bildirmişdir ki, konfrans müstəqil dövlətlərə kömək sahəsində Avropa Birliyinin göstərdiyi səmərəli səylərin nəticəsidir. H.Əliyev 1993-cü ilin mayında qəbul olunmuş «Avropa – Qafqaz – Asiya Transqafqaz nəqliyyat dəhlizi», TRASEKA proqramından bəhs edərək Avropa Birliyi komissiyasının təklifi ilə Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Ermənistan, Tacikstan, Özbəkistan nümayəndələrinin Brüsseldə görüşdüyünü, Avropa – Qafqaz – Asiya Transqafqaz nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyətini, onun inkişaf etdirilməsi sahəsində əməkdaşlığın konkret istiqamətlərini, forma və mexanizmlərini müəyyənləşdirən ilk beynəlxalq sənəd olduğunu bildirmişdi.

Konfransda 45 nümayəndə çıxış etmşdir.

Avropa komissiyası nümayəndə heyətinin başçısı Fransua Lyamure çıxışında TRASEKA-nın ümidverici layihə olduğunu vurğulayaraq bildirmişdi ki, bu proqramın son məqsədi nəqliyyat sistemini infrastrukturlar və daşıma sistemləri ilə birləşdirməkdən

ibarətdir. Natiq çıxışında Avropa komissiyasının TASİS, FARE, MEDA kimi texniki yardımlar proqramları ilə bütün ölkələr üçün maraq doğuran sahələrə, xüsusilə TRASEKA və İNOGEYT kimi regional layihələrə diqqəti artıracağını qeyd etmişdi.

Avstriya nümayəndə heyətinin başçısı Martin Sacinin çıxışında İpək yolu üstündə br çox əsrlər ərzində yaşamış insanlar arasında əməkdaşlıq qığılcımının yenidən alovlanmasında "Böyük İpək yolu"nun bərpasının əhəmiyyətindən, İpək yolu dirçəldilərkən mədəniyyətlərin, ideya və dəyərlərin qarşılıqlı surətdə zənginləşməsindən bəhs etmişdir. O, həmçinin qeyd etmişdir ki, beynəlxalq nəqliyyata dair saziş ətraf mühitin mühafizəsinə, əmtəə dövriyyəsinin intensivləşməsinə təsir göstərəcəkdir. Martin Sacin sazişə görə katibliyin yaradılmasını müvəffəqiyyətin əldə edilməsində mühüm addım hesab etmişdir.

Bolqarıstan prezidenti Peter Stoyanov Avropa – Qafqaz – Asiya Transkontinental nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasının Bolqarıstanın Avropa və Transatlantik inteqrasiya proseslərinə qoşulma, eyni zamanda qonşu dövlətlərlə münasibətləri inkişaf etdirmək baxımından əhəmiyyət kəsb etdiyini vurğulayaraq bu mühüm vəzifənin yerinə yetirilməsi üçün ikitərəfli və çoxtərəfli təşəbbüslər edildiyini, Gürcüstanla əməkdaşlıq barədə protokol, Özbəkistanla memorandum imzalandığını, Qara dəniz və çay limanlarını, Beynəlxalq hava limanlarını genişləndirmək və modernləşdirmək, yeni nəqliyyat terminalları və anbarları tikmək, avtomobil və dəniz yol magistrallarının çəkilişini başa çatdırmaq kimi milli və beynəlxalq layihələrin həyata keçirilməsinin nəzərdə tutulduğunu diqqətə çatdırdı. O, bildirdi ki, Bolqarıstan Burqas və Qərbi Varna limanlarının inkişaf etdirilməsini istəyir və Avropanı Qafqaz vasitəsilə Asiya ilə birləşdirən Transkontinental dəhlizin tərkib hissəsi kimi Varna – Poti dəniz yolu bərə keçidinin açılışına böyük ümidlər bəsləyir. Bolqarıstan ərazisindən keçib Makedoniya və Albaniya vasitəsilə İtaliyaya gedən 8 № li nəqliyyat dəhlizinin inkişafına xüsusi maraq göstərir.

Konfransda Gürcüstan prezidenti **Eduard Şevardnadzenin** çıxışı iştirakçılara səmimi təsir bağışlamışdır. O demişdi: «…Yeni İpək yolu daha ritorika deyildir. Bu, çoxtərəfli mənafelərin ahəngdar şəkildə uzlaşması, qarşılıqlı şəkildə nəzərə alınması və bunlara eyni şəkildə hörmət edilməsi ideyası və tərzidir. Bu, üzdəniraq «böyük oyun» un vəhşi qaydalarını dünya praktikasından sıxışdırıb çıxaran vahid bir komandanın rəmzidir. Nəhayət, bu, xalqların tarixi əməkdaşlıq magistralı haqqında aktual yaddaşıdır və müharibələr, münaqişələr həmin əməkdaşlığı dayandıra bilməmişdir..». E. Şevardnadze Gürcüstanın və Azərbaycanın "Böyük İpək yolu"nda bağlayıcı məntəqə olduğunu bildirərək bu yolun bir hissəsinin Xəzərin qərb sahillərinə gəlib çıxdığını, dənizi aşdığını, Qafqaz və Qara dəniz, daha sonra Ceyhan vasitəsilə Beynəlreynə uzandığını həmin yolun üzərində əsas məntəqənin Abşeron olduğunu bildirmişdir.

Köhnə yol Oş, Xoroq, Kaşqar, Səmərqənd, Buxara, Sərəxs və Mərkəzi Asiyanın digər məntəqələrindən keçir, sonra Qara dəniz və Xəzər dənizi hövzələrini, Qafqazı öz şəbəkəsinə qoşur, Trabzona və oradan da Romaya uzanır, Balkan ölkələrini və başqa dövlətləri əhatə edirdi. Tarixi yolu bir daha xatırladan Gürcüstan prezidenti bildirmşidi ki, məhz TRASEKA layihəsi bu ölkələrin hamısnı əhatə edir.

Konfransın keçirilməsində H.Əliyevin xidmətlərini yüksək qiymətləndirən E.Şevardnadze çıxışının sonunda XXI əsrdə bəşəriyyətin tonusunu Avrasiya kontingentinin müəyyənləşdirəcəyini diqqətə çatdırmışdı.

İran nümayəndə heyətinin başçısı Rəhman Dadman çıxışında İpək yolunun yaranması tarixinin İsa peyğəmbərin mövludundan əvvəlki dövrə əhatə edən vaxtdan başladığını, bu yolun əsas qolunun Çindən başlayaraq Sin – Kicanqdan, sonra Kaşqardan keçərək Amu-Dəryayadək gəlib çıxdığını, Səmərqənd, Buxara, Mərv, Tus, Damqan, Rey və Qəzvin kimi şəhərlərdən keçdiyini, bir sözlə tarixi imkanları olan İran İslam

Respublikasının ərazisi Orta Asiya ölkələrini Avropa ilə İran körfəzindəki cənub limanları ilə birləşdirmək üçün ən əlverişli dəhlizdir. İran nümayəndəsi bildirmişdi ki, hazırda Tehrandan keçən Sərəxs-Bəndər Abbas dəmir yolu istismardadır və bu sahədə tranzit yolunun uzunluğunu qısaltmaq məqsədilə 1.000 km. sahələri olan 780 km uzunluğunda Məşhəd – Bafor dəmir yolu– çəkmək planlaşdırılır. Bu yolun inşası Sərəxs – Bəndər Abbas yolunu 900 km qısaltmağa imkan verəcəkdir.

Rumıniyanın prezidenti Emil Konstantineski öz çıxışında qeyd etdi ki, nəzərdə tutulan əməkdaşlıq mümkün olan ehtiyatları işə salmaq üçün tələb edilən vasitələri müəyənləşdirmək səyləri ilə məhdudlaşmır. Bu əməkdaşlıq Avrasiya coğrafi məkanında sülh və tərəqqiyə mühüm töfhə vemək naminə birgə çalışmaq üçün yeni fəaliyyət tərzi və yeni çərçivələr yaradılmasına yönəldilmişdir. Sonra prezident qeyd etdi ki, bu layihədə Rumıniyanın iştirakının bəzi aşkar üstünlükləri vardır.

Birinci, Coğrafi baxımdan Rumıniya Bakı – Tbilisi – Poti dəhlizinin, sonra isə Qara dənizdən keçən marşrutun təbii davamıdır və Avropa marşrutlarının mühüm qovuşuğunda yerləşir. Rumıniya Şimal dənizindən başlayıb Reyn və Dunay çaylarından keçən 7-ci Avropa dəhlizinin Qara dənizə çıxışını təmin edir.

İkinci üstünlük artıq mövcud olan infrastruktur vasitəsilə təmin edilir. Konstansa Qara dənizdə ən böyük buxtadır. Bu buxtanın ildə 120 min ton yük ötürmək və 180 min ton neft tankerlərini qəbul etmək imkanı ilə;

Üçüncü üstünlük isə Rumıniya ərazisində bir sıra azad ticarət zonaları və nəqliyyat şəbəkələri yaradılmasından ibarətdir.

Dördüncü üstünlük isə budur ki, Rumıniyada 30 milyon tondan çox neft emal etmək gücünə malik nəhəng müəssisələr fəaliyyət göstərir. Burada neftayırma kombinatları Konstansa limanı ilə borularla birləşdirilib.

Beşinci üstünlük isə odur ki, Rumıniya qonşu ölkələrlə, həmçinin Qafqaz dəhlizindəki ölkələrlə əla münasibətlər yaradıb və bu münasibətlər qayğı ilə inkişaf etdirilir.

Konfransda çıxış edən nümayəndələr "Böyük İpək yolu"nun mühüm iqtisadi əhəmiyyət daşıdığını vurğulamışlar. **ABŞ nümayəndə heyətinin başçısı Robert Çin** çıxışında bildirmişdir ki, Xəzər bölgəsi gələcək əsrdə mühüm rol oynayacaqdır.

Konfransda Ermənistanın baş naziri Armen Darbinyanın çıxışı özünün «spesifikliyi» və «orijinallığı» ilə iştirakçıldarda maraq doğurmuşdur. O bildirmişdir ki, bu gün imzalanmağa təqdim ediləcək əsas çoxtərəfli saziş onu göstərir ki, ölkələrimiz hərtərəfli regional əməkdaşlıq olmadan, ölkələrimizin inkişaf proqramlarına güclü kommunikasiya amilini daxil etmədən, ayrılıqda götürülmüş milli iqtisadiyatların ahəngdar inkişafı mümkün deyildi. Maraqlı məntiqdir. Başqasının torpağını işğal edən, seperatçılıq yolunu tutan dövlətin nümayəndəsi kommunikasiyaların açılmasını, milli iqtisadiyyatı inkişaf etdirməyi «təklif edir».

Armen Darbinyan çıxışındakı yeni marşrutların nəzərdən keçirilməsinə dair təkliflər də maraq doğurur. O, çıxışında

1.Gürcüstanın Batumi və Poti limalarından başlayıb Yerevandan keçərək Naxçıvana, oradan isə İran Culfasından keçib Tehrana və sonra Mərkəzi Asiya və İran körfəsi ölkələri istiqamətində gedən dəmir yol marşrutu, dəmir yol marşrutuna əlavə olaraq avtomobil marşrutu çəkilməsini;

2.Türkiyənin Qars şəhərindən başlayıb Ermənistanın Kümrü şəhərindən keçərək Tbilisiyə gedən yüzillik dəmir yolunun bərpasını;

3. Yerevan – Tbilisi avtomagistralının çəkilməsini;

4. Batumi – Kümrü – Yerevan avtomagistralının çəkilməsini təklif edir.

Göründüyü kimi, erməni nümayəndəsi Ermənistanın düşdüyü ağır iqtisadi böhrandan çıxış yolları axtarır, Azərbay-

candan asıllılığını digər marşrutlar hesabına azaltmaq istəyir. Təbii ki, erməni təklifi bəyannamədə əksini tapmadı.

Konfrans göstərdi ki, Avrasiya məkanında iqtisadiyyatın, ticarətin, xalqlar arasında mədəni əlaqələrin inkişafına, bu böyük regionda yerləşən ölkələrin bir-birinə yaxınlaşmasına, sülh, əmin-amanlıq və sabitliyin möhkəmləndirilməsinə təkan verəcək nəhəng layihənin reallaşması maraqlı ölkələrin bir araya gəlməsini şərtləndirir. Form iştirakçıları qədim iqtisadi əməkdaşlıq yolunun bərpa edilməsində həyati maraqlarını bir daha təsdiqlədilər. Nümayəndə heyətləri başçılarının çıxışlarında regional və beynəlxalq ticarəti canlandırmaq üçün Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən qısa yolun – avtomobil, dəmiryolu, dəniz, hava nəqliyyatı yollarının tamamilə yenidən qurulmasının və işlək ticarət yoluna çevrilməsinin vacibliyini vurğuladılar. Yeni nəqliyyat dəhlizinin təkcə iqtisadi yox, həm də mədəni əlaqələrin intensivləşməsinə, xalqların biri-birini daha da yaxından tanımasına imkan verəcəyi iştirakçıların diqqətindən yayınmadı.

Yeni nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması və nəticə etibarı ilə Yaponiya və Çindən tutmuş İspaniya, İrlandiya və İngiltərəyədək böyük bir məsafəni əhatə edən ticarət magistralının dirçəlməsinə səbəb olar, bu məkanda sülhün və sabitliyin təminatçısı kimi çıxış edə bilər.

Məlumdur ki, Qafqaz bu dövrdə də söndürülməmiş silahlı münaqişə ocaqlarından biri idi. Şübhəsiz ki, regional və beynəlxalq əməkdaşlıq ilk növbədə siyasi sabitlik tələb edirdi. Bu mənada İpək Yolunda körpü rolunu oynayan Qafqazda sülh və sabitliyin təmin edilməsi, münaqişə ocaqlarının söndürülməsi layihənin reallaşması ilə dünya siyasətinin gündəliyində ön mövqeyə çıxa bilər, münaqişələrdə təcavüzkar tərəflər 30-dan artıq ölkənin timsalında beynəlxalq birliyin iradəsi ilə hesablaşmalı olardılar. Əks təqdirdə onlar qarşılıqlı faydalı əməkdaşlıq sistemindən kənarda qalardılar.

Tarixi İpək Yolunun bərpası yalnız şərti quru sərhədlərlə bir-birindən ayrılan Avropa və Asiya qitələrini bütövləşdirirdi.

İlk baxışdan bu hardasa rəmzi məna daşıya bilər. Lakin nəzərə alsaq ki, orta əsrlərdə Avrasiya vahid sivilizasiya məkanı kimi tarix səhnəsində böyük rol oynamışdı, onda bu yolun bərpasının əhəmiyyəti bir az da aydınlaşar.

Nüfuzlu beynəlxalq konfransın Bakıda keçirilməsi müstəqil Azərbaycan üçün də böyük əhəmiyyətə malik tarixi hadisə idi. Azərbaycan, hər şeydən əvvəl, qədimdə olduğu kimi, indi də İpək Yolu üzərində mərkəzi qovşaq yolu oynadığını təsdiq edirdi.

Qədim İpək yolunun bərpa edilməsinə beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən böyük həcmdə maliyyə vəsaitləri ayrılmışdır. İpək yolunun bərpasına ayrılmış investisiyalar, ticarət qaydalarının sadələşdirilməsi, gömrük əməkdaşlığının yaxşılaşdırılması, nəqliyyat vasitələrinin sərhədləri daha asan keçməsi beynəlxalq yük dövriyyəsinin artmasına kömək etdi və müsbət nəticələr verdi. Məsələn, yeni nəqliyyat yolu ilə Azərbaycandan 1996-cı ildə 345 min, 1997-ci ildə 1 milyon 250 min, 1998-ci ildə isə artıq 4 milyon tondan çox yük daşınmışdı.

Bu nəhəng nəqliyyat dəhlizinin mərkəzində yerləşən ölkə kimi Azərbaycan Şərq və Qərbin qovuşmasında mühüm rol oynayır. Dünyanın ən böyük dövlətlərindən biri olan Çin Xalq Respublikasından tutmuş Almaniya kimi qüdrətli bir dövlətin ərazisinə qədər uzanan bu yol xalqlar arasında ən yaxşı əlaqə və vasitəyə çevrilmişdi.

"Böyük İpək Yolu" nun dirçəldilməsi təkcə Azərbaycanın deyil, bütün Türk dünyasının dirçəlişində, onun mənəvi oyanışında misilsiz rol oynayacaqdır.

Bakıda keçirilən beynəlxalq konfransın sonunda Avropa – Qafqaz – Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas çoxtərəfli saziş və onun texniki əlaqələri; "Bakı Bəyannaməsi", "Tarixi İpək Yolu"nun bərpası üzrə beynəlxalq konfransın yekun məlumatı" kimi beynəlxalq əhəmiyyət daşıyan üç sənəd imzalandı. Birinci sənəd 14 dövlət tərəfindən imzalandı. ***"Bakı Bəyannaməsi"*** ni bir çox dövlətlər imzaladı. Üçüncü sənəd

yekun rəsmi məlumatdır ki, bu sənəd 29 dövlətin və Avropa Birliyinin nümayəndə heyətləri tərəfindən imzalandı.

Tarixi İpək yolunun bərpası üzrə beynəlxalq konfransın keçirilməsi, xüsusilə belə möhtəşəm konfransın Bakıda çağırılması ölkəmiz və region dövlətlərin inkişafı istiqamətində böyük əhəmiyyət daşımışdır. Bu konfrans eyni zamanda beynəlxalq münasibətlərdə sülhsevər prinsiplərin həyata keçirilməsində və tranzit əlaqələrin möhkəmləndirilməsində mühüm rol oynamışdır. Ümumiyyətlə, beynəlxalq "Bakı konfransı"nın müzakirə etdiyi və həllinə nail olduğu bərpa ediləcək "Tarixi İpək Yolu"nun Azərbaycan respublikası ərazisindən keçən hissəsi il boyu fəaliyyət göstərməklə yanaşı ən əlverişli və qısa yoldur. Bu yol digər dəhlizlərdən 2.000 km. qısa olmaqla bərabər, həm də yüklərin təhlükəsiz daşınması cəhətdən çox sərfəlidir. Bu yolun bərpası, həmşinin Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər dənizi və Asiya regionlarında təbii ehtiyyatlardan istifadəyə, ticarətin inkişafına və qarşılıqlı faydalı əməkdaşlığa kömək edəcəkdir.

3.3. «Böyük İpək Yolu » ndan TRASEKA-ya

«İpək yolu 2000» layihəsinin onurğa sütununu 1993-cü ilin may ayında Brüsseldə 5 Orta Asiya və 3 Qafqaz ölkəsi nümayəndələrinin iştirakı ilə keçirilmiş konfransda təklif olunmuş TRASEKA proqramı təşkil edir. Həmin konfransda Avropa Birliyinin texniki yardım göstərməsi proqramı razılaşdırılmışdır. Bu texniki yardım proqramı Avropadan Qərb-Şərq oxu ilə Qara dəniz üzərindən, sonra Cənubi Qafqaz və Xəzər dənizindən Orta Asiyaya keçən nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsi məqsədinə xidmət edir. Layihənin məqsədində aşağıdakılar nəzərdə tutulmuşdur: a) Orta Asiya və Qafqaz ölkələrinin Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları vasitəsilə çıxmaq qabiliyyətlərini artırmaqla, onların siyasi və iqtisadi müstəqilliyini dəstəkləmək; b) TASİS və TRASEKA

proqramlarından katalizator kimi Beynəlxalq Maliyyə Təşkilatları və özəl investorların cəlb edilməsi üçün daha çox istifadə etimək; c) TRASEKA marşrutunu Tras – Avropa Şəbəkələri (Taş) ilə əlaqələndirmək;

TRASEKA proqramı vasitəsilə həyata keçirilən texniki yardım Beynəlxalq Valyuta Fondu (BVF), Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı (AYİB) və Dünya bankından böyük investisiyalar cəlb olunmasına köməklik etmişdir. Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı TRASEKA marşrutu üzrə bina, dəmir yolu, avtomobil yollarının tikintisinə dair əsaslı layihələr üçün 200 milyon dollar məbləğində, Dünya bankı isə Ermənistan və Gürcüstanın yollarında yeni əsaslı təmir layihələri üçün 40 milyon dollar məbləğində vəsait ayrılmasına dair öhdəlik götürmüşlər.

TRASEKA Proqramının İşçi Qrupunun ilk iclası 1995-ci ilin mayında Alma-Atada keçirildi və 4 bölmədən ibarət plan hazırlandı. Bölmələr ticarətin asanlaşdırılmasını, yol, dəmiryol və dəniz nəqliyyatını əhatə edirdi. İlkin olaraq 16 layihənin siyahısı bəyənilmişdi və 15 milyon ekyü dəyəri olan layihələr üzrə kontraktlar bağlandı və 1995- ci ilin payızından həyata keçirilməyə başlandı.

İşçi qrupunun ikinci iclası 1995-ci ilin oktyabrında keçirildi. İştirakçı dövlətlər əlavə xəritədə göstərilən marşrut üzrə TRASEKA proqramının mərkəzləşməsi razılığına gəldilər. Belə bir razılıq əldə olundu ki, marşrutdan kənara çıxan bütün hərəkətlər TASİS milli proqramları və yaxud başqa donorlar hesabına maliyyələşdirilsin.

Üçüncü iclas 1996-cı ilin mart ayında Venesiyada keçirilmişdi. İştirakçı dövlətlər Ukrayna və Monqoliya ilə əlaqlərin inkişaf etdirilməsi üçün razılığa gəldilər. İrəli sürülən təkliflər 10 milyon ekyü dəyərində 5 yeni layihədə toplandı və iştirakçı dövlətlər tərəfindən bəyənildi.

Dördüncü iclas 1996-cı ilin oktyabrında Afinada toplanmışdı. İclasda bütün cari layihələr dəyərləndirildi,

həmçinin Monqoliya təxirə salınmadan TRASEKA proqramının son benefisi olacağı bəyənildi. Komissiyada üçüncü İşçi Qrupunun təklif etdiyi 5 layihənin 1997-ci ildə həyata keçirilməsi qərara alındı.

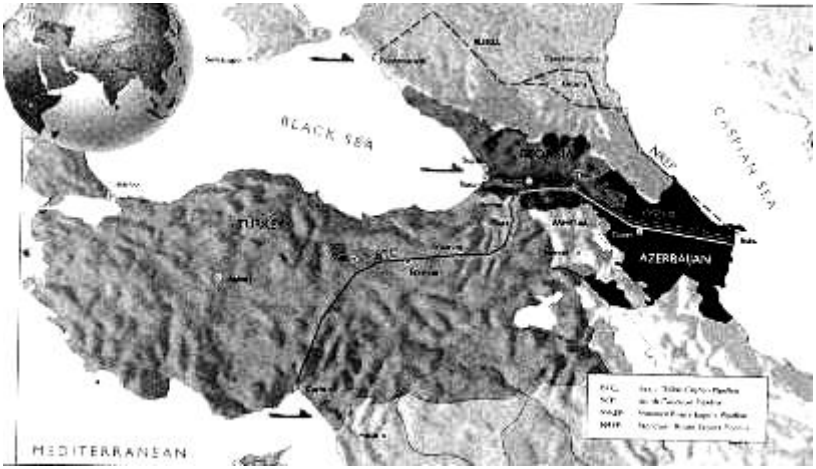
1997-ci ilin aprel ayında Avropa Birliyi TRASEKA marşrutunun Qara dəniz regionu və Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsi (ANŞ) ilə birləşdirilməsi imkanlarının araşdırılması üçün Tbilisi şəhərində nazirlər səviyyəsində Nəqliyyat konfransı çağırılır. Konfransda 16 iştirakçı dövlətin nazirləri iştirak etmişlər. Konfrans Nazirlər Komitəsinin yaradılması ilə başa çatır və 16 ölkənin 1997-ci il iyununda Helsinkidə çağırılan Pan Avropa Nəqliyyat Konfransında iştirakına şərait yaratdı. Helsinki konfransı Qara dəniz regionunu Transavropa Şəbəkəsinin Şərqə inkişaf etdirəcək Pan Avropa Nəqliyyat regionu kimi müəyyən etdi. Onu dəstəkləmək məqsədilə Avropa Birliyi Poti şəhərində RO – Ro gəmi terminalının bərpasını maliyyələşdirməyə razılıq verdi. 15 milyon ekyü dəyərindəki bu layihələr 1998-ci ildən başlayaraq həyata keçirilməli və 1999-cu ilin əvvəlində tamamlanmalı idi.

1997-ci ilin sentyabrında Azərbaycan və Gürcüstan prezidentləri görüşdülər və 1998-ci ildə Qafqazda prezidentlər səviyyəsində konfrans çağırılması təklifini irəli sürdülər. 1998-ci ilin may ayında Tbilisidə İşçi Qrupunun 5-ci görüşündə TRASEKA-nın gələcək inkişaf məsələləri müzakirə olundu.

Avropa – Asiya ölkələrinin əlaqələrinin sıx inkişafında qədim İpək Yolunun bərpasını nəzərdə tutan TRASEKA proqramının həyata keçirilməsi çox tədqirəlayiq bir hadisədir. TRASEKA proqramı çərçivəsində nəzərdə tutulan Avropa ilə Asiya arasında körpü, "Böyük İpək Yolu"nun bərpası hər bir ölkənin qarşısında daha yeni intensiv inkişaf imkanları açır. Beynəlxalq Bakı konfransında imzalanmış sənədlər böyük siyasi və iqtisadi əhəmiyyət kəsb edəcək Avropa – Qafqaz – Asiya nəqliyyat dəhlizində yerləşən ölkələrin inkişafı, onların təbii ehtiyatlarının mənimsənilməsi, iqtisadi potensialından daha

səmərəli istifadə olunması, ticarətin və iqtisadi əməkdaşlığın genişlənməsi üçün etibarlı zəmin yaradır.

TRASEKA proqramını inkişaf etdirərək Qərblə Şərq arasında neft ixracı; bütün malların həm Avropadan Asiyaya, həm də Asiyadan Avropaya daşınması üçün iki nəqliyyat dəhlizi yaradıldı.



"Böyük İpək Yolu" nun bərpası üzrə beynəlxalq "Bakı konfransı" nın qərarlarına uyğun olaraq regional və beynəlxalq səviyyədə görüşlərin keçirilməsi davam etdirildi. Özbəkistan hökuməti «Böyük İpək Yolu» nun bərpasına dair Bakıda keçirilmiş beynəlxalq konfransın Transqafqaz magistralının inkişafında əhəmiyyətini xüsusi vurğulamışdı. Özbəkistan hökuməti həmçinin qeyd etmişdir ki, "Böyük İpək Yolu" və Transqafqaz magistralı Orta Asiya, Qafqaz, Moldova və Ukraynanın iqtisadi potensialından, enerji ehtiyatlarından səmərəli istifadə üçün əlverişli imkanlar yaradır və region ölkələrini birləşdirən bu iqtisadi ittifaqın böyük perspektivləri vardır.

"Böyük İpək Yolu"nun - TRASEKA proqramı layihəsinin həyata keçirilməsi istiqamətində 2002-ci ildə irimiqyaslı tədbirlər

görülmüşdür. Belə ki, 2002-ci il sentyabrın 18-də Səngəçal terminalında Bakı – Tibilisi – Ceyhan əsas ixrac neft kəmərinin təntənəli şəraitdə təməli qoyulmuşdur. Qazaxıstan neftinin Aktau - Bakı – Tibilisi – Ceyhan marşurutu ilə nəql edilməsi barədə Londonda Azərbaycan və Qazaxıstan arasında aparılmış danışıqların nəticəsi çox uğurlu olmuşdur.

Ümumiyyətlə, "Böyük İpək Yolu"nun bərpası və Şərq-Qərb enerji dəhlizinin yaradılması XXI yüzilliyin astanasında qlobal tarixi hadisələrdəndir. Bu layihələrin reallaşması ilə yol boyunca yerləşən dövlətlər arasında iqtisadi əlaqələr möhkəmlənəcək, eyni zamanda ölkəmizdə iqtisadi islahatların həyata keçirilməsi sürətlənəcəkdir.

"Böyük İpək Yolu"nun bərpası Şərq – Qafqaz – Qərb ölkələrində mövcud olan təbii, iqtisadi və mənəvi potensial imkanlardan səmərəli istifadə etməyə və bu əsasda sənaye, kənd təsərrüfatı, tikinti, mədəni-məişət, ədəbiyyat və incəsənəti yeni inkişaf mərhələsinə çatdırmağa və beləliklə, dünyanın müxtəlif dövlətləri ilə həmin sahələrdə mübadiləni gücləndirməyə zəmin yaradır. Avropa və Asiyanın mərkəzi hissəsində yerləşən və 34-dən artıq dövlətin ərazisindən keçərək onları öz varlığında birləşdirən "Böyük İpək Yolu"nun müasir elmi-texniki inkişaf dövründə iqtisadi, siyasi və sosial baxımdan əhəmiyyəti ölçüyə gəlməzdir.

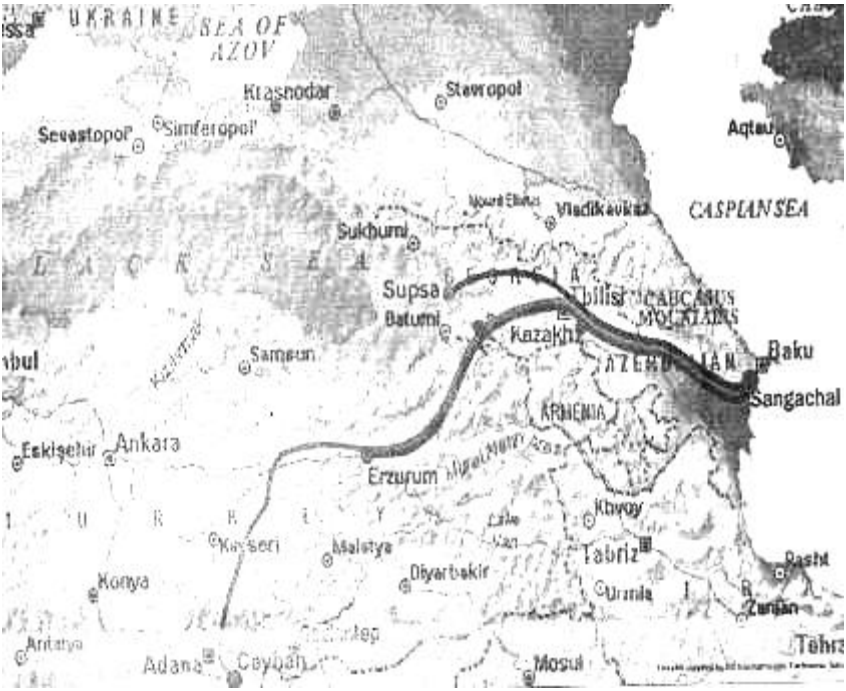
«Böyük İpək Yolu» TASİS–TRASEKA proqramı çərçivəsində Avropa, Asiya və Qafqaz xalqları və dövlətləri arasında faydalı və səmərəli əməkdaşlığın inkişafında mühüm rola malik olacaq, bu bölgələrdə, sülhün və əmin-amanlığın, dinc asayişin qorunub saxlanmasında həlledici təsir qüvvəsinə çevriləcək, böyük tarixi xidmətləri ilə beynəlxalq əhəmiyyət kəsb edəcəkdir. Müstəqil Azərbaycan Respublikası ondan bəhrələnəcəkdir.

Bakı – Tbilisi – Ceyhan əsas neft ixrac boru kəmərinin texniki göstəriciləri də heyrətamizdir. Uzunluğu 1.768 km. olan kəmərin 443 kilometrlik hissəsi Azərbaycanda, 249 km-i Gürcüstanda,1076 km-i isə Türkiyədə yerləşir. Kəmərin 8 nasos

stansiyası vardır. Gündəlik neft nəqletmə gücü 1 milyon bareldir. Kəmərin tikintisinə 110 milyon adam - iş saatı sərf olunub. 500 yaşayış məntəqəsinin ərazisindən keçən kəmərin tikintisi zamanı heç bir yaşayış məntəqəsi başqa yerə köçürülməmişdir. Kəmərlə ildə 50 milyon ton Azərbaycan neftini nəql etmək nəzərdə tutulub.

«Əsrin müqaviləsi» çərçivəsində inşa edilən BTC-nin inşası 4 milyard ABŞ dollarına başa gəlib. Bundan əlavə tikinti işlərinə, boru kəmərinin doldurulmasına da əlavə xərclər çəkilib. Beynəlxalq Maliyyə Korporasiyası və AYİB; altı ölkədən (Böyük Britaniya, ABŞ, Almaniya, Yaponiya, Fransa, İtaliya) ixrac kredit agentlikləri və siyasi risklər üzrə sığorta qurumları, ABN Amro, Citigroup, Mizuho və Sojiete Generale başda olmaqla 15 kommersiya bankı; «Bp», «Statoil», «Total» və «Konoko Filips» də sponsor kimi kredit veriblər.

BTC-nin tikintisi həm də onun tikildiyi ərazilərdə məşğulluq probleminin həllinə müsbət təsir göstərib. Tikintinin qaynar dövründə təqribən 22 min adam işləyib ki, onların da 70-80% -ni yerli əhali təşkil edib.



Bir zamanlar “Böyük İpək Yolu”nun bərpasına şübhə ilə yanaşanlar, bu gün onunla bağlı layihələrdə iştirak etməyə can atır, Azərbaycanla iqtisadi əlaqələr yaratmaq üçün təşəbbüslər göstərirlər. Avropa-Asiya məkanı mövcud olduqca, bu yol yaşayacaq və hər bir dövlətin iqtisadiyyatının güclənməsinə xidmət edəcək, Azərbaycan xalqı da bunun bəhrəsini görəcəkdir. Tarix hər şeyi öz yerinə qoyur. 90-cı illərdə «Əsrin müqaviləsi»nə mane olmaq istəyənlər, yeni neft ixracı kəmərlərinin çəkilməsini utopiya hesab edənlər öz fikirlərində yanıldıqlarını başa düşmüşlər. 2006-cı il mayın 28-də Türkiyənin Ceyhan limanına çatmış Azərbaycan nefti iqtisadiyyatımızda artıq öz bəhrəsini verməkdədir.

NƏTİCƏ

1500 ildən çox bir müddətdə mövcud olmuş "Böyük İpək Yolu" Avropa və Asiya xalqlarının həyatında, iqtisadiyyatın qüdrətlənməsində əvəzsiz rol oynamışdır.

Müxtəlif zamanlarda mövcud olmuş Böyük imperiyaların və xırda dövlətlərin hər birinin "Böyük İpək Yolu"nda rolu və əhəmiyyəti danılmazdır. Bu yol vasitəsilə gələn mallar hesabına Avropa cahangirləri qüdrətli ordularını qoruyub saxlaya bilmişlər. Çində vergi əvəzinə yığılan ipək Avropa bazarlarında bəzən Çindəki qiymətindən 700 dəfə baha satılmışdı. Ordunun saxlanılmasında ipəkdən bəxşiş kimi istifadə olunmuşdu.

Çin imperiyası çalışırdı ki, qərbə gedən ticarət karvanlarına nəzarət edə bilsin. Lakin, Çindən Qərbdə yerləşən torpaqlar Hunların nəzarətində olduğundan onlar arasında başlanan və uzun sürən müharibə Çin imperiyasının üstünlüyü ilə başa çatır.

Ümumiyyətlə, Şərqdən-Qərbə uzanan bu karvan yolları uğrunda çoxlu müharibələr baş vermişdi. Ticarət yollarının əhəmiyyətinin getdikcə artması Avrasiya məkanında bir-birinin ardınca yaranan böyük dövlətlər arasında həm də dostluq və əməkdaşlıq kimi qarşılıqlı əlaqələrin təşəkkülünə də şərait yaratmışdı.

Ticarət olduqca gəlirli idi. Çinə əsl və süni Suriya daş-qaşları, Qırmızı dənizdən çıxarılmış mərcan, mirvari, Suriya və Misirdən parçalar, Kiçik Asiyadan narkotik maddələr gətirilirdi. Qədim dövrdə yenə də ən mühüm ticarət malı ipək olmuşdu.

İpək Avropaya Avqustun hakimiyyət illərindən gətirilməyə başlanmışdı. Bizansın ipəyə ehtiyacı hədsiz idi, sarayın və əsilzadələrin ehtiyaclarından başqa barbarlarla əlaqələrdən, ən başlıcası isə muzdlu qoşun tutulmasında ipəkdən valyuta kimi istifadə olunurdu.

Yustinianın dünya hakimiyyəti iddiası Bizans hökumətini anql-saks krallığı da daxil olmaqla bütün Avropa dövlətləri ilə diplomatik əlaqələr saxlamağa məcbur edir. Hədiyyə verməyə, lazımi adamları ələ almağa, muzdlu qoşun tutmağa hədsiz miqdarda ipək tələb olunurdu. İpək ticarəti sayəsində Yustinian az qala bütün Aralıq dənizi hövzəsində dünya siyasəti aparmağa nail olmuşdu.

Orta Asiyada mövcud olmuş dövlətlər və burada yaşayan tacirlər çox vaxt bu karvan yolunda vasitəçilik etməklə küllü miqdarda gəlir əldə etmişdilər.

Qədim İpək yolunun beynəlxalq əhəmiyyəti VII-X əsrlərdə ərəb – müsəlman dövlətinin Çin və Hindistandan tutmuş İspaniyayadək geniş bir ərazini öz hakimiyyəti altında birləşdirdiyi dövrdə daha da artdı. Vahid dövlət tərkibində ticarət əlaqələri çox sürətlə və yaxşı inkişafa doğru yönəldi.

"Böyük İpək Yolu"na iki dəfə zərbə dəymişdi. Birinci zərbə Əmir Teymur Şimal yolunu bağlamaq məqsədilə Ürgənc, Saray Bərkə, Həştərxan, Azov və b. böyük ticarət şəhərlərini dağıdaraq Türküstanın iqtisadiyyatını dirçəltmək məqsədi ilə Səmərqənd kimi dünya incilərindən birini yaratdığı zaman dəymişdi.

İkinci zərbəni isə "Böyük coğrafi kəşflər" vurmuşdu. Bununla belə orta əsr imperiyaları dövründə İpək Yolu əvvəlki dövrlərə nisbətən daha qüvvətli olmuşdu. Karvan yolları genişlənmiş, iri ticarət mərkəzləri olan şəhərlər meydana gəlmiş, ticarət üçün hər cür imkanlar yaranmışdı. Qara dəniz və Aralıq dənizi sahilləri başlıca ticarət mərkəzlərinə çevrilmişdi. Venesiya tacirləri ticarətdə vasitəçilikdən çoxlu qazanc əldə etdiyindən dövlət Venesiya gəmilərinin qüdrəti qarşısında dayana bilməmişdi.

1453-cü ildə Konstantinopolun Osmanlı sultanı II Mehmet tərəfindən tutulması bir sıra ticarət yollarının əhəmiyyətinin itirilməsi ilə nəticələndi. Lakin Azərbaycan şəhərləri, xüsusilə Təbriz ticarət şəhəri kimi öz əhəmiyyətini qoruya bildi. Artıq

XV əsrin sonlarına yaxın Xəzər dənizinin əhəmiyyəti əvvəlki əsrlərdə olduğundan qat-qat artmağa başladı. Volqa-Xəzər yolu Avropa-Asiya arasında əlaqələndirici məntəqələrə çevrildi. Ümumiyyətlə, əlverişli məkanda yerləşən Azərbaycan "Böyük İpək Yolu"nda "Qızıl körpü" rolunu oynamışdı.

Orta əsrlər dövrünün sonunda artıq öz əhəmiyyətini itirən "Böyük İpək Yolu" XXI əsrin astanasında uzaqgörən siyasət nəticəsində yenidən bərpa olundu. Bu yolun bərpasında Ümummilli lider H.Əliyevin xidmətləri danılmazdır. Şərq-Qərb enerji dəhlizinin yaradılması qlobal-tarixi hadisədir. Avropa-Asiyanın 34-dən çox dövlətinin ərazisindən keçərək onu özündə birləşdirən "Böyük İpək Yolu"nun əhəmiyyəti ölçüyəgəlməzdir.

Bir sözlə, İpək yolu Qərblə Şərq arasında, Avropa, Asiya və Çin, Rusiya, Aralıq dənizi arasında, mərkəzi və Şərqi Avropa arasında əlaqələrin yaradılmasında çox böyük rol oynamış və müasir dövrdə onun bərpası zamanın tələbi olmuşdur.

Qərb ilə Şərq arasında qarşılıqlı əlaqələrin möhkəmlənməsində Azərbaycanın rolu artdıqca bir daha sübut olundu ki, «tarix təkrar olunur». Ancaq tarixin yenidən dirçəlişi və bəşəriyyətin hazırladığı dəyərlərin geri qaytarılması üçün şəxsiyyətlərin rolu əvəzsizdir. Bu baxımdan «Böyük İpək Yolu» nun bərpası prosesinin Heydər Əliyevin xalqın tələbi ilə yenidən hakimiyyətə qayıdışı ilə eyni vaxta – 1993-cü ilə təsadüf etməsi, əslində təsadüf deyil, zamanın tələbi, dövrün zərurəti idi. Ümummilli lider H.Əliyevin uzaqgörənliklə söylədiyi kimi, "Azərbaycan "İpək Yolu"nun mərkəzində yerləşir... "İpək Yolu" Yaponiya, Çin və Mərkəzi Asiyadan keçib Xəzərə çıxacaqdır. Xəzərdə Şərq və Qərb vahələri arasında keçid bərəsi var və bu bərə Azərbaycana məxsusdur. Bakı "İpək Yolu" üstündə yeganə iri dəniz limanıdır. Ona görə də, Azərbaycan burada çox mühüm strateji mövqe tutur" və XXI əsrdə bu mövqeni daha da möhkəmləndirəcəkdir".

ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində

1. Abdulkadir Yuvalı. Bahəddin Ögəl, Kültür Bakanlığı. Ankara, 1993
2. Ağazadə R. Azərbaycan və "Böyük İpək Yolu"nun formalaşmasının tarixi mərhələləri. // Qobustan, 2003, № 4
3. Ağazadə R. Azərbaycanı dünyaya qovuşduran yol. // Nəqliyyat jurnalı, 2005, noyabr
4. Aşurbəyli S. Şirvanşahlar dövləti. Bakı, 1997
5. Azərbaycan tarixi üzrə qaynaqlar. Bakı, 1989
6. Azərbaycan – Böyük Britaniya əməkdaşlıq və tərəfdaşlıq əlaqələri (1991 - 2001). Bakı, 2001
7. Bahaddin Ögəl. Böyük Hun imperiyası. I kitab. Bakı, 1992
8. Bahaddin Ögəl. Böyük Hun imperiyası . II kitab. Bakı, 1992
9. Braun S. İpək yolu strategiyası. "Azərbaycan" qəzeti. 1998, 4 oktyabr
10. Brüsseldən Bakıya. // İpək yolu , 1996, № 1
11. Bünyadov Z.M. Azərbaycan Atabəylər dövləti. Bakı, 1985
12. Bünyadov Z.M. Azərbaycan VII-IX əsrlərdə. Bakı, 1989
13. Dirçələn Qədim İpək Yolu ilə üçüncü minilliyə doğru. Xalq qəzeti, 1998, 9 sentyabr
14. Əfəndiyev O. Azərbaycan Səfəvilər dövləti. Bakı, 1993
15. Əhmədov Q. Qədim Beyləqan. Bakı, 1997
16. Əliyev F.M. Şimali Azərbaycan şəhərləri. Bakı, 1960
17. Əliyev K., Əliyeva F. Azərbaycan antik dövrdə. Bakı, 1997
18. Əliyev A., Qasımov Ə., Qasımov N. Azərbaycanın sosial - iqtisadi inkişafında islahatların rolu. Bakı, 1998
19. Əliyev E. Beynəlxalq avtomobil daşımaları sahəsində əməkdaşlıq və onun hüquqi təminatı. // Dirçəliş - XXI əsr, 2002, № 52
20. Əsədov N. Azərbaycanın Asiya və Avropa dövlətləri ilə qarşılıqlı əlaqəsi. Bakı, 2007
21. Faruk Sümər. Oğuzlar. Bakı, 1992
22. Heydər Əliyev işığı – İpək yolu. Bakı, 2000

23. Həsənov Ə. Azərbaycanın xarici siyasəti: Avropa dövlətləri və ABŞ. Bakı, 1998
24. İbrahimli X. Yeni Avrasiya Qafqazı. Bakı, 2001
25. İpək Yolu: II Respublika elmi-praktiki konfransın materialları (20-27 dekabr). Bakı, 2001
26. "İpək Yolu" Projesi. Armağan Ekici. Ankara, 2002
27. "İpək Yolu" jurn., 1998-ci il
28. İsmayılova V. Şərqdən Qərbə, Şimaldan Cənuba bütün yollar Azərbaycanda kəsişir. "Azərbaycan" qəzeti, 2003, 28 sentyabr
29. Kərəmov N. Odlar yurdunun səyyah və coğrafiyaşünasları. Bakı, 1985
30. Qaffarov T. Azərbaycan respublikası: əsrə bərabər on il (1991-2001). Bakı, 2001
31. Qəmbərov C. "Böyük İpək Yolu"nun inkişafında Azərbaycan - Özbəkistan əməkdaşlığı // İpək yolu, 2001, № 1
32. Quliyev Ə.N. Azərbaycan-Rusiya münasibətləri tarixindən XV - XVII əsrlər. Bakı, 1958
33. Qumilyov L. Qədim türklər. Bakı, 1993
34. Mahmudov Y. Öyrənilməmiş səhifələr. Bakı, 1972
35. Mahmudov Y. Səyyahlar Azərbaycana gəlir. Bakı, 1977
36. Mahmudov Y. Odlar Yurduna səyahət. Bakı, 1980
37. Mahmudov Y. Səyyahlar, kəşflər. Azərbaycan. Bakı, 1985
38. Mahmudlu Y. Azərbaycan diplomatiyası. Bakı, 1996
39. Mahmudlu Y. Azərbaycan-Şərqlə Qərb arasında qızıl körpü // Azərbaycan diplomatiyası , Bakı, 1993, № 1
40. Mahmudlu Y. Heydər Əliyev: Yeni Azərbaycanın qurucusu. // Altay dünyası , Bakı: 1998, № 3.
41. Mehdiyev R. XXI əsrdə milli dövlətçilik. Bakı, 2003.
42. Məhərrəmov A. Azərbaycan-Avropa əlaqələri. Bakı, 2005.
43. Məmmədova F. Azərbaycanın siyasi tarixi və tarixi coğrafiyası. Bakı, 1993.
44. Məmmədova Z. Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti genişlənir. "Azərbaycan" qəz., 2001, 4 oktyabr
45.Məmmədov N., Bəxtiyarov H. "Böyük İpək Yolu"nun bərpası və Şərq – Qərb enerji dəhlizinin yaradılması müasir Azərbaycan dövlətçiliyinin uğurudur. // Tarix və onun problemləri , Bakı, 2005, № 2

46. Muxtarova Ə. Türk xalqlarının tarxi (qədim dövr və orta əsrlər). Bakı, 2009
47. Muxtarova Ə. Kanqlar və Kanq dövlətinin tarixinə dair. // Tarix və onun problemləri , Bakı, 1998, № 1
48. Musayev T. Azərbaycanla Hindistanın bəzi tarixi əlaqələri. Bakı, 1960
49. Nağıyev Ə. "Böyük İpək Yolu" Şərq-Qərb əlaqələrinin bel sütunu. Xalq qəzeti, 1998, 4 oktyabr
50. Niyazov X. Berlin divarlarından Çin səddinədək. // Dirçəliş - XXI əsr, 2002, № 57
51. Rəfiq Özdək. Türkün qızıl kitabı. I kitab. Bakı, 1996
52. Sadıqov H. Azərbaycan Avropa dövlətlərinin diplomatiyasında (1747 - 1829). Bakı, 2004
53. Səfərov Y. Qədim Azərbaycan: nə bilirik. Bakı, 1989
54. Səidzadə Ə. Orta əsrlərdə Azərbaycanın Hindistanla mədəni əlaqələri tarixindən. Bakı, 1958
55. Süleymenov O. İpək yolları. // Dirçəliş - XXI əsr . Bakı, 2002, № 50
56. Şklovski V. Marko Polo. Bakı, 1973
57. Tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə beynəlxalq Bakı konfransında Azərbaycan prezidenti Heydər Əliyevin yekun nitqi. "Respublika" qəz.1998, 10 sentyabr
58. Tarixi əməkdaşlıq yolunun yeni həyatı. "Azərbaycan" qəz. 1998, 13 sentyabr
59. Turan O. Səlcuklar tarihi və türk-islam medeniyyeti. Ankara, 1969
60. Vəlixanlı N. Ərəb xilafəti və Azərbaycan. Bakı, 1993
61. Vəlixanlı N. Böyük İpək Yolunun tarixi. // Azərbaycan dəmiryolçusu, 1998, 26 - 31 avqust
62. Vəlixanlı N. Böyük İpək Yolu və Orta əsr imperiyaları. "Azərbaycan" qəzeti, 1998, 24 oktyabr
63. Vəlixanlı N. Böyük İpək Yolu və Orta əsr imperiyaları. // İpək Yolu, 1998, № 4, s.97-101
64. Yesai Həsən Calalyan. Alban ölkəsinin qısa tarixi. Bakı, 1992
65. Zengin E., İbrahimov R. TRASEKA proqramının inkişafı və Azərbaycan. // Dirçəliş - XXI əsr, Bakı, 2003, № 64

Rus dilində

66. Аббасбейли А., Гасанов А. Азербайджан в системе международных и региональных организаций. Баку, 1999

67. Азербайджанский этнографический сборник. Том I, Baky, 1964

68. Алиев К. Античная Кавказская Албания. Baky, 1992

69. Ашурбейли С. История города Баку. Баку, 1992

70. Ашурбейли С. Экономические и культурные связи Азербайджана с Индией. // Великий Шелковый путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра. (Сборник статьей посвященный международной конференции по развитию транспортного коридора Европа – Кафказ – Азия): Баку, 1998, с. 31-45

71. Ашурбейли С. Экономические и культурные связи Азербайджана с Китаем в средние века // Великий Шелковый путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра. (Сборник статьей посвященный международной конференции по развитию транспортного коридора Европа – Кафказ – Азия): Баку, 1998, с. 46-53

72. Бабаев Ильяс. Великий Шелковый путь и Азербайджан // Великий Шелковый путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра. (Сборник статьей посвященный международной конференции по развитию транспортного коридора Европа – Кафказ – Азия): Баку, 1998, с. 16-30

73. История Китая. С древнейших времен до наших дней. М., 1974

74. Мамедов С.А. Азербайджан по источникам XV – первой половины XVIII вв. Баку, 1993

75. Мамедова Э. К. Азербайджан и Каспийская европейско-азиатская торговля во второй половине XVII века // Великий Шелковый путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра. (Сборник статьей посвященный международной конференции по развитию транспортного коридора Европа – Кафказ – Азия): Баку, 1998, с. 54-64

76. Мамедова Э.К. Торгово-экономические связи в Каспийском регионе с концы XVI по начала XIX веке // Великий Шелковый путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра. (Сборник статьей посвященный международной конференции по развитию транспортного коридора Европа – Кафказ – Азия): Баку, 1998, с. 65-72

77. Материалы по истории Азербайджана. Т. VI, Баку, 1963
78. Милословский. Ибн Баттута. М., 1974
79. Путешественники об Азербайджане. Т. I, Баку, 1961

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ 3

I FƏSİL. İPƏK YOLU ƏN QƏDİM ZAMANLARDAN ERKƏN ORTA ƏSRLƏRƏ QƏDƏR
1.1. İpək yolu ticarətinin yaranması (ən qədim dövr) 11
1.2. Hunların «Böyük İpək yolu»na nəzarət uğrunda mübarizəsi 18
1.3. Kuşan imperiyasının «Böyük İpək yolu» nda mövqeyi 21
1.4. Avrasiya məkanında «Böyük İpək yolu» nun rolu 24
1.5. «Böyük İpək yolu» Ərəb xilafəti zamanında 33
1.6. Azərbaycan və "Böyük İpək Yolu"..... 36

II FƏSİL. «BÖYÜK İPƏK YOLU» ORTA ƏSRLƏRDƏ
2.1. «Böyük İpək Yolu» Səlcuq və Monqol imperiyaları dövründə... 39
2.2. Hindistan və Çinin «Böyük İpək Yolu» nda mövqeyi 41
2.3. Türk dövlətlərinin «Böyük İpək Yolu»nda rolu və əhəmiyyəti ... 44
2.4. «Böyük İpək Yolu» və orta əsr imperiyaları..... 46
2.5. Böyük coğrafi kəşflər. İpək yolunun əhəmiyyətinin azalması..... 50
2.6. Orta əsrlərdə Azərbaycan və Xəzər dənizi yolu ilə ticarət uğrunda Rusiya - İngiltərə rəqabəti..... 59

III FƏSIL. "BÖYÜK İPƏK YOLU"NUN BƏRPASI
3.1. "Böyük İpək Yolu"nun bərpası Heydər Əliyev zəkasının təntənəsi kimi 62
3.2. «Bakı Bəyannaməsi» 64
3.3. «Böyük İpək Yolu»ndan TRASEKA-ya 72

NƏTİCƏ..... 80

ƏDƏBİYYAT..... 84

«Böyük İpək Yolu»

Əmrahov Mais İsrail oğlu

ADPU-nun "Türk və Şərqi Avropa xalqları tarixi və tarixin tədrisi metodikası" kafedrasının professoru, tarix elmləri doktoru

Çapa imzalanıb: 10.09.2011.
Format: 60x84 1/16. Qarnitur Times.
Həcmi: 5,25 ç.v. Tiraj 300. Sifariş № 72.
Qiyməti müqavilə ilə.

«Mütərcim» Nəşriyyat-Poliqrafiya Mərkəzi
Bakı, Rəsul Rza küç., 125
tel./faks (99412) **596 21 44**
e-mail: mutarjim@mail.ru

Böyük İpək Yolu keçmişdən başlasa da, gələcəyə doğru gedən yoldur. Mən inanıram ki, əgər biz əmək-daşlıq edə-edə bir-birimizə hörmət bəsləyərək və bir-birimizi dəstəkləyərək bu yolla birlikdə getsək, o xalqımızı firavanlığa və tərəqqiyə gətirib çıxaracaqdır.

HEYDƏR ƏLIYEV