

BÖYÜK İPƏK YOLUNUN İNKİŞAF MƏRHƏLƏLƏRİ VƏ AZƏRBAYCANA TƏSİRLƏRİ

Şamil Əzizov

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, Bakı, Azərbaycan
e-mail: azizov_shamil@yahoo.com

Xülasə. Məqalədə Böyük İpək Yolunun (BİY) formalaşması, onun iqtisadi-logistik aspektləri və Azərbaycan iqtisadiyyatı ilə qarşılıqlı əlaqələnməsi tədqiq olunur. Böyük İpək Yolunun Azərbaycan ərazisindən keçməsi ilə əlaqədar adekvat siyasi qərarların verilməsi, tarixi Azərbaycan torpağı olan Zəngəzur dəhlizi ətrafında hal-hazırda baş verən proseslər mövzusunun araşdırılmasını daha da aktuallaşdırmışdır. Məqalədə BİY-in qloballaşma proseslərinə töhfəsi, müasir dövrdə logistik əhəmiyyəti, yol boyu stabililik problemləri araşdırılır.

Açar sözlər: Böyük İpək Yolu, nəqliyyat dəhlizləri, ölkələrarası ticarət, Zəngəzur dəhlizi.

THE STAGES OF DEVELOPMENT OF THE GREAT SILK ROAD AND ITS IMPACT ON AZERBAIJAN

Shamil Azizov

*Azerbaijan State University of Economics, Baku,
Azerbaijan*

Abstract. The article examines the formation of the Great Silk Road (GSR), its economic and logistical aspects, and its interaction with the economy of Azerbaijan. Adequate political decisions regarding the passage of the Great Silk Road through the territory of Azerbaijan, the processes taking place around the Zangezur corridor, which is the historical land of Azerbaijan, have made the investigation of the topic even more urgent. The article examines the contribution of GSR to globalization processes, its logistical importance in modern times, and problems of stability along the way.

Keywords: Great Silk Road, transport corridors, cross-country trade, Zangezur corridor.

ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ВЕЛИКОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА АЗЕРБАЙДЖАН

Шамиль Азизов

*Азербайджанский Государственный Экономический
Университет, Баку, Азербайджан*

Резюме. В статье рассматривается формирование Великого шелкового пути (ВШП), его экономические и логистические аспекты, а также его взаимодействие с экономикой Азербайджана. Адекватные политические решения относительно прохождения Великого шелкового пути через территорию Азербайджана, процессы, происходящие вокруг Зангезурского коридора, являющегося исторической землей Азербайджана, сделали исследование темы еще более актуальным. В статье рассматривается вклад ВШП в процессы глобализации, его логистическое значение в наше время и проблемы стабильности на этом пути.

Ключевые слова: Великий Шелковый Путь, транспортные коридоры, кроссовая торговля, Зангезурский коридор.

1. Giriş

Böyük İpək Yolu (BİY) Şərqlə Qərbi birləşdirən möhtəşəm ticarət yolu olmaqla bu marşrut üzərində yerləşən ölkələrin və xalqların iqtisadi çiçəklənməsinə böyük töhfə vermişdir. Bu yolun keçdiyi ərazilərdə müasir insanları da heyrətə gətirən şəhərlər, mədəniyyət inciləri olan tarixi abidələr meydana gəlmiş, mədəniyyətlərin qarşılıqlı

çulğalaşması nəticəsində mənəvi dəyərlər, adət-ənənələr formalaşmışdır. Bu mənada İslam dininin böyük coğrafiyaya malik olması, ən əsası isə dinc şəkildə yayılmasında İpək yolu üzərində ticarətin əhəmiyyətli rolu olmuşdur.

Bir neçə il bundan əvvəl qədim İpək yolu üzərində olan ölkələr UNESCO-ya müraciət edərək, bu yolu dünya irsi siyahısına salmağı təklif etmişlər [1].

Min ildən çox bir müddətdə Şərqlə Qərbi birləşdirən bu yola Böyük İpək yolu adını ilk dəfə orta əsrlərdə venesiyalı tacir Marko Polo işlətsə də, hesab olunur ki, bu termini məhz elmi ədəbiyyata ilk dəfə 1877-ci ildə alman coğrafiyaşünası Ferdinand Freyher fon Rixthofen özünün “Çin” əsərində gətirmişdir [2].

2. Böyük İpək Yolunun formalaşmasının obyektiv ilkin şərtləri

Böyük İpək yolunun yaranması e.ə. II əsrə aid edilir. Bu dövrə qədər qədim Çin sivilizasiyası ilə Yaxın Şərq və Avropa arasında yol, hətta Hindistanla əlaqə Asiyanın dağ silsilələri (Tyan-Şan, Himalay və s.) ilə qırılırdı (şəkil 1). Çin özündən qərb istiqamətində münasibətlərdən, demək olar ki, təcrid olunmuşdu. Sözsüz ki, həmin dövrdə Çin sivilizasiyasının sürətli inkişafı yeni məkənlərlə nüfuz etmək zərurətini yaratmaya bilməzdi. Çin sərkərdəsi ağır Təklə-Məkan yaylasını və Tyan-Şan dağını çətinliklə keçərək gəldiyi Fərqanə vadisində 70 böyük və kiçik şəhərləri, inkişaf etmiş kənd təsərrüfatı və sənətkarlıq onu heyratə gətirir. O, vadisinin Hindistanla, Yaxın Şərq və Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələrinin də şahidi olur. Belə bir tarixi reallıq Şərqlə Qərb arasında ticarətin qədim tarixi köklərinin mövcud olduğunu – Mərkəzi Asiyadan, bir tərəfdən İran, Mesopotamiya, hətta Misirlə, digər tərəfdənsə Çinin şimalı ilə ticarət mövcud idi. Qeyd edilən tarixi ticarət əlaqələrindən sonra hər iki yol birləşərək, Böyük İpək yolunu formalaşdırdı [3].

BİY-in müxtəlif istiqamətləri üzrə Mərkəzi Asiyadan Qərbə - İran, Mesopotamiya, Misirə və Çinin şimal bölgələrinə firuzə, lazurit, nefrit kimi qiymətli daşlar, yun parça, xalçalar, cins atlar, zinət əşyaları ixrac olunur, Çindən ipək parçalar, nikel, dəmir, çay, barıt, kağız, xəz gətirilirdi. Hindistandan ətirli maddə və ədviyyatlar ixrac olunurdu. Şərq malları Xarəzm vasitəsilə Şərqi Avropaya, İrandan isə Romaya daşınırdı. Çin ipəyi Romada qızıl qiymətinə satılırdı [4].

İlk dövrlərdə BİY Çinin qədim paytaxtı olan Çanyandan başlayıb Tyan-Şan dağları boyunca Böyük Çin səddinin sonuna qədər uzanaraq, burada Təklə-Məkan yaylasını cənubdan və şimaldan əhatə edərək üç əsas qola ayrılırdı [6]:

- Şimal yolu Turfandan keçərək, İli çayı vadisinədək uzanırdı.
- Cənub yolu (buna orta yol da deyirlər) İsık-Kulun cənubundan keçərək Əfqanıstanın şimalına aparır, burada iki istiqamətə haçalanırdı: biri Hindistana, o birisi isə şimal yolu ilə birləşərək, Qərbə – Parfiyanın paytaxtı Nisaya, İrana, Mesopotamiyaya, oradansa Aralıq dənizi sahillərinə – Bağdad və Dəməşqə gedirdi.



Şəkil 1. BİY-nun əhatə olunduğu Avropa-Asiya məkanı [5]

- Çöl yolu adlanan və ən mürəkkəb sayılan üçüncü karvan yolu iki istiqamətə haçalanırdı: biri Tyan-Şandan Fərqanə vadisi və Daşkənd oazisi vasitəsilə Səmərqənd, Buxara, Xarəzmdən keçərək, Xəzər dənizi sahillərinə, o biri isə Əfqanıstanın şimalından keçərək, Kaşkadərya vadisi ilə Termezə, oradansa Amudəryadan Yaxın Şərq və Hindistana gedirdi.

Qeyd edilən 3 başlıca qollardan əlavə onlarla əlaqələnən aşağıdakı yollar da fəaliyyət göstərirdi [6]:

- Su yolu. Bu yol Misirdə İsgəndəriyyədən Qırmızı dəniz vasitəsilə Hindistanın Qərb sahillərinə, oradan Termezə, sonra Amudərya çayı vasitəsilə Xəzər dənizi sahilində Xarəzmə, buradan Xəzər dənizi vasitəsilə Albaniyaya (Azərbaycan), sonra İveriya və Kolxidadan (Gürcüstan) Qara dənizə və oradan Romaya qədər uzanırdı. Bu, Hindistandan Cənubi Qafqaza ən qısa yol idi.

- Qafqaz İpək yolu. Bu yol Səmərqənddən başlayıb Xarəzmə, oradan Xəzərin şimal çöllərindən keçərək, Sxuma (Suxumi) və Oradan da Qara dəniz vasitəsilə Bizansa qədər uzanırdı.

- Dərbənd yolu – Volqa çayının cənubundan başlayaraq, Xəzərin Dəmir qapısı sayılan Dərbənddən Albaniya və Parfiyaya qədər uzanırdı (müasir Şimal-Cənub dəhlizi ilə müqayisə et).

Beləliklə, müxtəlif dövrlərdə bu marşrutların detalları dəyişsə də və yolun həddində uzun olması səbəbi ilə ona tam nəzarətin həyata keçirilməsi mümkünsüz olsa da, dəyişməz olan bu idi ki, Böyük İpək yolunun əhəmiyyətli hissəsi həmişə türk dövlətlərinin nəzarətində olsada, hət halda BİY-in tarixini mərhələlərlə araşdırsaq bu yola əsasən aşağıdakı dövlətlər nəzarət etmişdir [3]:

1-ci mərhələ: V-XIII əsrlərdə Türk xaqanlığı və onun varisi olan dövlətlərin BİY-in tam formalaşmış təşəkkül tapması və beləliklə böyük ərazidə Türk Xaqanlığında özünün ən yüksək intibahını yaşadığı dövrdür. VI əsrin sonlarında Türk Xaqanlığı üç böyük ərazidə

yaşayan xalqları – Altay türklərini, Mərkəzi Asiya və Yeddisu xalqlarını, qədim dövrlərdən Soqd və Buxarada yaşayan oturaq xalqları bir imperiyada birləşdirərək, tarixdə ilk dəfə olaraq Avrasiya çöllərində vahid dövlət yaratdı. Xüsusən Soqd və Buxara tacirlərinin ənənəvi ticarət sərəştəsi Çinlə Aralıq dənizi arasında intensiv iqtisadi əlaqələrin qurulmasında böyük rol oynamışdır. 627-647-ci illərdə Çində xaqanlığın 9 ticarət səfirliyi yaradılmışdı. Xaqanlığın ərazisindən keçməklə Çindən Bizansa və əks istiqamətdə külli miqdarda ipək və digər parçalar, zinət şeyləri, dəri məmulatları, şüşə məmulatları daşınırdı. Sözsüz ki, bu malların bir hissəsi xaqanlığın BİY üzərində böyük şəhərlərində - Səmərqənd, Buxara, Mərv, Daşkənd, və digərlərində satılırdı. Sözsüz ki, bu xaqanlığın BİY-dən əldə etdiyi əsas səmərə deyildi, burada yaradılmış güclü logistika infrastrukturunu – ticarət faktoriyaları, karvansaralar xəzinəyə böyük qazanclar gətirirdi. Bundan başqa əldə edilən bu yüksək gəlirlər nəticəsində ölkədə tikilən çoxlu məbədlər, saraylar və digər sənətkarlıq abidələri, həmçinin inkişaf edən incəsənət, o cümlədən rəssamlıq, memarlıq və musiqidəki yeni istiqamətlər xaqanlığın turizm cəlbəediciliyini artırır ki, bu da ölkəyə əlavə gəlirlər gətirirdi [7].

2-ci mərhələ: XIII-XIV əsrlərdə Çingiz xan imperiya yaratmaq üçün etdiyi səlib yürüşlərindən bilavasitə öncəki dövr Ərəb xilafətinin çiçəklənməsi və ekspansiyası, bunun nəticəsində İslam dini və mədəniyyətinin bu coğrafiyada geniş yayılması ilə səciyyələnir [7]. Ərəb tacirlərinin Dəməşq vasitəsilə Bizansla tarixi əlaqəsi Avropa ilə Hindistan və Çin, hətta slavyan ölkələri arasında mükəmməl ticarətin qurulmasına şərait yaratdı. İspaniyadan Çinə qədər əsas ticarət mərkəzlərində müsəlmanlar özlərinin ticarət icmalarını yaratmaqla Çin və Monqolustan ticarətini tamamilə əllərinə keçirməyə nail oldular. Xüsusən karvan yollarında onlar çox aktiv fəaliyyət göstərir, hətta siyasi təlatümlər ərəblərin ticarətinə çox da mənfi təsir göstərə bilmirdi [8].

BİY-in artıq əsrlər boyu çiçəklənməsi və İslam dini və Ərəb xilafətinin bu coğrafiyada möhkəmlənməsi səbəbindən Çingiz xan imperiyasının möhtəşəmliyinə baxmayaraq, başa düşürdü ki, bütün İpək yoluna, onun budaqlarına, xüsusən də ərəblərin güclü olduğu cənub yollarına tam nəzarət etmək iqtidarında deyil. Buna görə də, o, yolun şimal istiqamətini ələ keçirdikdən sonra cənub budaqda yerləşən ərəb və türk şəhərlərini məhv etməyə başladı. Beləliklə, Çingiz xan yalnız özünün nəzarətində olan şimal yolla ticarətə imkan verir, qalan yollarda isə hərbi əməliyyatlar keçirərək, ticarətə əngəllər yaradırdı. Nəticədə XIII-cü əsrin ortaları XV əsrlər arasında artıq formalaşmış Qızıl Orda imperiyasının paytaxtı Saray-Berke qitələrlərarası ticarətin mərkəzinə çevrilir [9].

Lakin bu dövrdə dəniz naviqasiyasının formalaşması və inkişafı, Hindistana dəniz yolu ilə nəqliyyata üstünlük verilməsi səbəbindən tədricən BİY-in tənəzzülünün başlamasına səbəb olur.

3-cü mərhələ: XIV-XVI əsrlərdə Teymurun imperiyası dövründə Rusiyanın BİY ticarətində fəal iştirak etdiyi dövrdür. Moskva Rusiyasından xəz, morj dişləri, metal məmulatlar, emal olunmuş dəri, mum və bal, şunqar və şahin ixrac olunurdu. Qərbi

Avropadan Moskva əyaləti vasitəsilə Silah, güzgü və parça, Buxaraya isə çarın xüsusi icazəsi ilə sikkə və gümüş daşınırdı. Mərkəzi Asiyadan Moskva Rusiyasına isə yun, ipək və pambıq parçalar, xam ipək, quru meyvələr, ədviyyat, xalça və quzu dərisi aparılırdı. Teymurun dövründə onun imperiyasının paytaxtı İpək yolunu ticarət mərkəzinə çevrəndə hər halda bu dövr BİY-in süqut uğramasına səbəb olur ki, bu prosesdə iki amil həlledici rol oynamışdır.

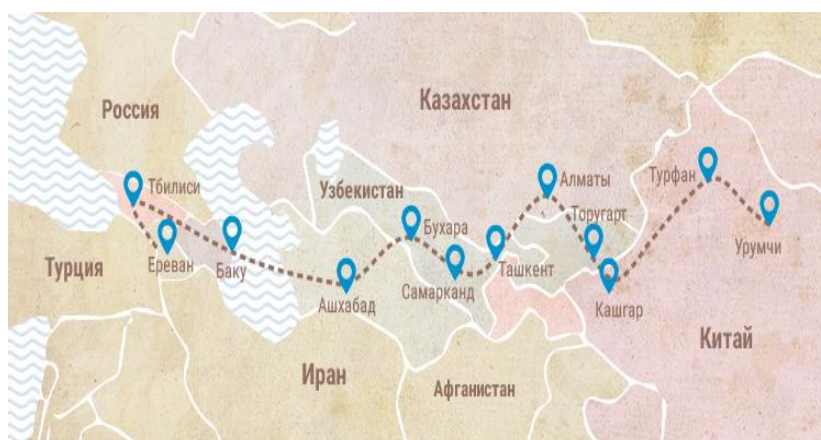
1) Əvvəla yuxarıda göstərilən dəniz gəmiçiliyin inkişafı ilə əlaqədar XV əsrdə Amerika qitəsinin digər coğrafi ərazilərin kəşfi Dəniz nəqliyyatının nisbətən yüksək sürəti və daşımaların nisbətən ucuzluğu və daha böyük miqdarda yük daşıma qabiliyyətinin olması.

2) Teymur dövründə Mərkəzi Asiyada hərbi münaqişələrin yenidən başlaması bununla da alternativ dəniz yollarından istifadənin daha da sürətlənməsi [10].

BİY-in XVI əsrdə süqut etməsi hər halda bu yolun müxtəlif hissələri dövrümüzə qədər mövcud olmuş və tarixin müəyyən mərhələlərində önəmli rola malik olmuşdur. Olduqca yeksək dağlardan keçən və Çini, Əfqanıstanı, Hindistanı, Pakistanı və Tacikistanı birləşdirən yoldan XX əsrə qədər istifadə olunmuşdur. 1939-cu ildə Yaponiyanın bütün Çin limanlarını ələ keçirməsindən sonra Çin hökumətinin xahişi ilə Sovet hökuməti qədim İpək yolu üzrə 3 min km-lik avtomobil xətti çəkərək, Çini quru çıxışla təmin etdi. Xüsusən də İngiltərə 1940-cı ildə Birma yolunu bağladıqdan sonra bu yol Çini silah və digər mallarla təmin edən yol olmaqla Çin Yaponiya ilə mücadilədə ayağa qalxa bildi [11].

Beləliklə, BİY-in coğrafi-siyasi və sosial-iqtisadi quruluşu haqqında aşağıdakı ümumiləşmiş nəticələrə gəlmək olar.

1. BİY-u Mərkəzi Asiyanın əsasən müasir Qırğızıstanın (əsas ticarət mərkəzləri olan Balasaqun, Borkon, Oş, Daş-Rabat, Cul, Suyab, Üzgen), Qazaxıstanın (Otrar, İcrəcab, Taraz, Türküstan), Özbəkistanın (Səmərqən, Buxara, Xiva, Ürgenc), Türkmənistanın (Mərv), Xəzərin qərb sahilində isə Azərbaycanın (Dərbənd, Bakı) ərazisindən keçmişdir [1]. Bu ölkələrdən əlavə BİY-in üstündə daimi olaraq Çin, İran və Gürcüstan əraziləri də mövcud olmuşdur (şəkil 2).



Şəkil 2. Böyük İpək Yolunun marşrutu [5]

2. BİY ilə ticarət məqsədi ilə daşınan yüklər sırasında özünün yüngüllüyü, tələbin yüksəkliyi və buna görə də bahalıq baxımından uzaq məsafələrə ticarət üçün ideal məhsul sayılan ipək və ipək məmulatları, yun və yun məmulatları xüsusi yer tuturdu. Yunun, kətanın və dəri məmulatlarının texnologiyasına bələd olmayan bir çox ölkələr üçün (xüsusən Çin) həmin məmulatlar çox dəyərli hesab olunurdu [2].

3. Sonrakı illərdə BİY üzərində yerləşən və əhalisi daha çox müalicəvi əhəmiyyət kəsb edən və eyni zamanda ekzotik sayılan kənd təsərrüfatı məhsullarını tələb edən ölkələr həmin yolla qeyd edilən məhsulların daşınmasına daha çox üstünlük verirdilər.

4. Bundan başqa Aralıq dənizi və Mərkəzi Asiyadan gətirilən qızıl, gümüş, yarıqiymətli daşlar, şüşə məmulatlar Cənubi Şərqdə xüsusən Çində dəbdəbə əşyaları hesab olunurdu. İllər keçdikcə Çindən digər ölkələrə BİY ilə yük daşımalarına xüsusən Mərkəzi Asiyaya, Aralıq dənizi hövzəsi və Avropaya ipəklə yanaşı, düyü, çay, Çin farforundan düzəlmiş məmulatlar, müxtəlif ornamentli, bürünc, keramika və metaldan düzəlmiş məmulatlar, o cümlədən, zinət şeyləri, güzgülər, ətriyyat, dərmanlar, Çində icad olunmuş kağız ixracına üstünlük verilirdi.

5. BİY ilə ticarət əlaqələri bütün Şərq o, cümlədən Cənubi Şərqi Asiya ölkələrinin xüsusən Hindistan kimi qədim tarixi olan bir ölkənin ərazisini də öz əhatəsinə almaqla gümüş məmulatları Avropaya daşınırdı. Şərqi Avropadan Mərkəzi Asiyaya külli miqdarda xəz, dəri, xəzlik heyvan, Şimali Avropadan xəz, dəri və mis, Romadan isə dəbdəbəli əşyalar və Avropa şəkilləri daşınırdı.

3. BİY-in iqtisadi-logistik aspektləri

BİY üzərində yerləşən ərazilərin qeyri-adi təbiəti və yolların müxtəlifliyi ilə yanaşı dil və dinlərin, siyasi rejimlərin, həmçinin iqtisadi sistemlərin rəngarəngliyi ilə səciyyələnirdi. Bütün bunlar, hətta dini və etnik qarşıdurmalar yaratsada xarici iqtisadi əlaqələrin və onun mühüm komponenti olan ticarət əlaqələrinin inkişafına mane olmadı. Bir çox müəlliflər BİY-i kapitalizmin meydana gəlməsinin mühüm amili kimi qeyd edirlər [13]. Ölkə daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin xüsusən də kapitalizm münasibətlərinin inkişafı həm biznesin və xüsusi sahibkarlığın genişlənməsini, həm də dövlətin iqtisadi alətlərdən fəal istifadəsini şərtləndirirdi. Yollardakı təhlükələr tacirləri riskləri idarə etməyə - təhlükəsiz marşrutları müəyyən etməyə, bələdçilərin xidmətindən və digər vasitələrdən istifadə etməyə vadar edirdi. Bir çox mənbələrdə, Fars imperiyası ilə Osmanlı imperiyası sərhədində, həmçinin Fars imperiyası ilə Hind imperiyası sərhədində yerləşən dağların, Suriya səhralarının təhlükəli olduğu qeyd olunur [12, s. 160]. Bir qayda olaraq vergilərin yığılı, o dövrün yerli hökmdarlarına - bəylərə, tayfa başçılarına və ya knyazlara həvalə olunurdu. Əksər hallarda qeyd edilən yerli idarəedicilər öz əyalətlərində stabilliyi təmin etməyə çalışsa da, hər halda Səfəvi, Osmanlı və Monqol kimi böyük imperiyalarda ölkənin mərkəzi rəhbərliyi regionlara tam nəzarət edə bilmədiklərindən bəzi hallarda yerli hakimlər özləri də soyğunçuluqla məşğul

olurdu. Belə hallar tacirləri alternativ marşrutlar axtarmağa vadar etdiyindən XIV-XVII əsrlərdə aşağıdakı ticarət yollarının üstünlüyünə müqəddəratı məlum olmuşdur [12, s.182, cədvəl 10]:

- *Şimal yolu.* Tacirlər tərəfindən intensiv istifadə olunan bu marşrut Teymur Ləngin yürüşlərində tamamilə müflisləşmiş və karvanların hərəkəti üçün yararsız hala gəlmişdir.
- *Mərkəzi quru yolu.* Bu yolun geniş nüsət olmasının pik dövrü XIV əsrdə məhz Teymur Ləngin Şimal və Cənub istiqamətinin quru yollarına hücumlarından sonra artdı. Lakin XVI əsrdə baş verən müharibələr, həmçinin Səfəvilərin Şimal yolunu bərpa etmələrindən sonra Mərkəzi quru yol dəbdən düşür.
- *Cənub dəniz yolu.* 1511-ci ildə Malakkanın Portuqaliyalılar tərəfindən işğalından sonra Nyu-Keyp üzərindən hərəkət kəsilmiş, nisbətən yoxsul tacirlərin istifadə etdiyi “ikinci dərəcəli yola” çevrilmişdir.

Öz növbəsində hər hansı bir ölkənin ərazisindən keçən yolların təhlükəsizliyinin təmin olunması və bunun müqabilində xüsusi rüsumların tətbiqi ilə əlavə gəlirlərin əldə edilməsi istiqamətində fəallıq artırdı. Bəzi dövlətlər müəyyən ərazilə üçün tacirlərin təhlükəsizliyinə zəmanət verir, bunun müqabilində xüsusi vergi tətbiq edir, tacirlər və digər müsafirlər də təhlükəsizliyə üstünlük verərək, bu verginin ödənilməsinə razı olurdular. Məsələn, o dövrün hesabatlarına görə karvanlar vergilərin daha aşağı, lakin təhlükənin daha çox olduğu İsfahan-Kandahar (Əfqanıstan)-Lahore (Pakistanın Pəncab vilayəti) marşrutundan imtina edərək, vergi ödənişlərinin daha yüksək, lakin riskin daha az olduğu İsfahan-Qombroon (Bəndər-Abas, İran), Surat ((Hindistanın Qucarat vilayəti) yoluna üstünlük verirdi. Beləliklə, BİY Üzərində yerləşən ölkələr arasında təhlükəsizlik və vergi amilləri üzrə rəqabət meydana gəlirdi. (Bu baxımdan Azərbaycanın Beynəlxalq layihələrdə o cümlədən Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri layihələrinin, 2-ci Qarabağ müharibəsindəki zəfərli qələbə ilə torpaqlarımızın azad edilməsindən sonra isə Ermənistan ərazisindən keçən Zəngəzur dəhlizi, İrandan keçməsi nəzərdə tutulan alternativ yolun İran hökuməti ilə razılaşmasının siyasi amillə yanaşı, iqtisadi cəhətdən də önəmliliyi və məqsədəuyğunluğu səciyyəvidir).

XVI əsrdə böyük dəniz yollarının açılmasından sonra marşrutlar Anadoluda yerləşən Ərzurum və Van, İranda yerləşən Qombroon, İraqda yerləşən Bəsrə və Əfqanıstanda yerləşən Kandahar arasında rəqabət daha da kəskinləşdi. Rəqabətdə müəyyən üstünlük qazanmaq üçün Bəsrədə vergilər 5%-ə qədər azaldıldı və maraqlı olan budur ki, faktiki alınan vergi 4% təşkil edirdi [12, s.161]. (Önəmli örnək olmaqla bu praktikadan çağdaş dövrümüzdə də geniş istifadə olunur. Ümumi məhdudlaşdırıcı qaydalara baxmayaraq, bir çox hallarda iqtisadi məqsədəuyğunluq seçimi baxımından sərhədlərdə viza və gömrük prosedurları sadələşdirilir. Müasir Türkiyə təcrübəsi bu mənada çox səciyyəvidir). Cədvəl 1-də orta əsrlərin sonu və yeni dövrün əvvəlləri ilə müqayisədə müasir dövrümüzdə bəzi dövlət və şəhərlərdə tətbiq olunan gömrük dərəcələri öz əksini tapmışdır.

Cədvəl 1. Orta əsrin sonlarında müxtəlif dövlətlərdə tətbiq olunan gömrük dərəcələri

Ölkə	Orta əsrlərin sonu yeni dövrün əvvəlində gömrük dərəcələri	XXI əsrdə gömrük dərəcələri
Portuqaliya, Hormuz boğazı	11% kral gömrüyü +1% hərbi-dəniz müdafiəsi üçün + 3% qeyri-xristian tacirlər üçün	Avropa Birliyi: 5,5% (2012)
Fars rüsumları, Hollandiyanın Ost-Hind şirkətindən	13,5% (1637-38)	İran: 26,6% (2011)
Fars rüsumları, Qombrun	10,75% + ixrac vergisi 3,6% + 1,22% + 1 tay üçün 100 dinar + 650 hədiyyə (cəmi 16%) (1682-83)	İran: 26,6% (2011)
Qahirə, natura şəklində bibər rüsumu	10%; anbarlar dolu olduğu halda imtina	Misir: 16,8% (2012)
Ərzrum rüsumları (Osman rüsumları)	Şirvandan gələn daha ucuz ipək üçün Gilandan gələn daha baha ipəklə müqayisədə daha yüksək idi. Sonuncunun daha çox marşrut variantı var idi.	Türkiyə: 9,6% (2011)

Mənbə: [12, s. 161]

4. Qədim İpək yolu və Azərbaycan iqtisadiyyatı

Hələ e.ə. I-II əsrlərdə Böyük Şərqlə varlı Avropa arasında yolun ən gur hissəsi Azərbaycan ərazisindən keçmişdir [13]. Böyük İpək yolunun da mövcudluğunun bütün dövrlərində Azərbaycan həmin yolun önəmli hissəsini təşkil etmişdir. Yazılı tarixi ədəbiyyatda “Azərbaycan” adını ilk dəfə istifadə etmiş coğrafiyaşünas Strabonun adı ilə bu yola “Strabon yolu” deyilirdi. Bəzi mənbələr Azərbaycanı Çinin və Avropanın “qızıl qapısı” da adlandırırdı [14]. Mərkəzi Asiya əraziləri vasitəsilə Çin və Hindistandan gələn bu yol Üzbəy çayı vasitəsilə Xəzər dənizinə qovuşur, buradan dəniz vasitəsilə Azərbaycan torpaqlarına keçərək iki yola ayrılırdı: birinci yol Kür çayı vasitəsilə Kolxida və İberiyadan keçərək qərbə, ikinci yol isə Dərbənddən keçərək cənuba və qismən şimala yönəlirdi. Azərbaycan Böyük İpək yolunun ən təhlükəsiz hissəsi hesab olunurdu. Gürcüstan, Kolxida və İberiya ərazindəki siyasi və hərbi sabitlik bu marşrutu tacirlər üçün cəlbedici edirdi. Marşrutun böyük bir hissəsinin ən ucuz nəqliyyat vasitəsi olan su yolu təşkil etməsi bu cəlbediciliyi daha da artırır. Bunun nəticəsidir ki, bu marşrut uzun müddət, xüsusən də bütün orta əsrlər boyu Qədim İpək yolunun ən mühüm istiqamətlərindən biri olmuşdur [13].

Bu isə öz növbəsində Azərbaycanın iqtisadi çiçəklənməsinə böyük töhfə vermişdir. Tarixi tədqiqatlara görə V əsrdə Azərbaycanın paytaxtı olan Bərdə şəhəri BİY-in bu marşrutunda yerləşən ən böyük ticarət şəhəri, X əsrə qədər isə Qafqaz və Yaxın Şərqdə sənətkarlıq sahəsində ən böyük mərkəz olmuşdur [13]. Azərbaycanın sənətkarlıq industriyası həm xarici, həm də yerli tacirlərə ixrac üçün geniş çeşidli məhsullar – böyük sənət əsərləri olan xalçalar, yerli ipək çeşidləri, qiymətli silahlar, simli və nəfəs musiqi alətləri, böyük zövqlə işlənmiş zərgərlik məmulatları, xarici ölkələrdə çox populyar olan misdən hazırlanmış

astronomiya cihazları, şamdanlar, məcməyi və digər qab-qacaq – təklif edirdi. Bundan başqa Azərbaycandan Avropa ölkələrinə neft, civə, duz, zəy, qiymətli daşlar kimi mineral məhsullar, həmçinin pambıq, kətan, yun, müalicəvi ədviyyə, mineral boyayıcı və böyük çeşiddə digər məhsullar ixrac olunurdu [14].

İslamın Azərbaycan ərazisində rəsmi din kimi qəbulu həm Azərbaycanın tranzit ərazi kimi, həm də İslam mədəni sənət əsərlərinin ixracatçısı kimi iqtisadi inkişafına yeni nəfəs verdi. Azərbaycanın bu baxımdan rolu Mərkəzi Asiya dövlətlərinin də İslamı qəbul etdikdən və BİY-in böyük hissəsinin türk-müsəlman ölkələrinin nəzarətinə keçməsindən sonra daha da artdı. XIV-XVIII əsrlərdə, bir tərəfdən Volqa-Xəzər marşrutunun işə düşməsi, digər tərəfdən isə rus tacirləri ilə yanaşı ingilislərin də bu yoldan intensiv istifadəsi Azərbaycanın beynəlxalq roluna və nüfuzuna, həmçinin ölkənin iqtisadiyyatına daha böyük töhfə verdi – ölkə ərazisində Dərbənd, Şamaxı, Bakı, Gəncə, Naxçıvan, Təbriz, Ərdəbil, Marağa kimi böyük ticarət mərkəzləri yarandı. Şərqdən, Avropadan, Türkiyədən, Rusiyadan və Mərkəzi Asiyadan gələn karvanlar bu mərkəzlərdə dayanır, tacirlər bu şəhərlərdə toplaşırdılar. Bütün iri şəhərlərdə karvansaralar mövcud idi, məscidlərlə yanaşı, kilsələr, monastırlar, sinaqoqlar və digər məbədlər, qonaq evləri tikilirdi [13].

Azərbaycan ərazisində yüzlərlə karvansara mövcud olmuşdur. Müasir dövrümüzdə qədər saxlanılmış Bakı karvansaraları (bunların arasında XV əsrdə Mərkəzi Asiya tacirləri tərəfindən tikilmiş və 17 otaqdan ibarət Buxara karvansarası), XIV əsr Multani karvansarası, Abşeronun Pirəkəşkül kəndində yerləşən Miəcik karvansarası (sonradan Qaraçı karvansarası adlandırılmışdır), Culfa rayonunun Gülüstan kəndində yerləşən Gülüstan karvansarası, Füzuli rayonunun Qarğabazar kəndində yerləşən və Qarabağın ən böyük karvansarası olan XVII əsr abidəsi Qarğabazar karvansarası, XVII əsrin əvvəllərində memar Şeyx Bahəddin Məhəmməd Amilin layihəsi əsasında yumurta ağı ilə gil-əhəng qatışıqı və bişmiş qırmızı kərpicdən istifadə olunmaqla tikilmiş Gəncə karvansarası, XIV əsrdə Elxanilər dövlətinin hökmdarı Əbu Səid Bahadur xan tərəfindən Qərbi Azərbaycanın Dərələyəz mahalının Keşişkənd rayonu ərazisində tikilmiş Səlim karvansarası (1988-ci ildə azərbaycanlı əhali zorla qovulduqdan sonra Ermənistan hökuməti Səlim karvansarası ilə bağlı faktları tamamilə saxtalaşdıraraq, onu dünya ictimaiyyətinə erməni abidəsi kimi təqdim edir), XVIII-XIX əsrlərdə Şəkidə olan 5 böyük karvansara (bunlardan dövrümüzdə qədər ancaq ikisi Aşağı Karvansara və Yuxarı Karvansara başqa karvansaralar kimi yüksək zövqlə tikilmiş, divarlarını qədim Azərbaycan kilimləri, xalçaları, rəsm əsərləri və bəzək əşyaları bəzəyən yüksək zövqlü memarlıq abidələridir. Karvansaraların tikintisi zamanı yolçuların və tacirlərin rahatlığı, malının və öz həyatlarının təhlükəsizliyi üçün hər şey nəzərə alınmış, tacirlərin və digər səyahətçilərin üzünə qonaqpərvərliklə açılan darvazalar bağlandıqda alınmaz bir qalaya çevrilir [15].

Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, Azərbaycan Böyük İpək Yolunda yalnız tranzit və alıcı ölkə rolunu oynayırdı. Xüsusi tədqiqata əsaslanan cədvəl 2-nin sonuncu sətirində əks olunduğu kimi, Qərbdə çox böyük dəbdə olan və çox baha qiymətləndirilən ipəyin Azərbaycanda da istehsalı geniş yayılmışdı. Belə ki, o dövr üçün, xüsusən bir-birindən uzaqda

yerləşən Şirvan və Gilan kimi Azərbaycan əyalətlərində bu məhsul istehsal olunur və Osmanlı imperatorluğunda hətta onlar üçün fərqli idxal rüsumları tətbiq olunurdu.

Nəticə. Beləliklə, aparılan araşdırmalardan belə nəticəyə gəlirik ki, Böyük İpək Yolunun bəşəriyyətin tarixində, onun iqtisadi inkişafında önəmli rol oynaması danılmaz faktdır. BİY-in müxtəlif – tarixi, siyasi, iqtisadi və logistika aspektlərdən öyrənilməsi üzrə çoxsaylı tədqiqatların bu günə qədər də davam etdirilməsi, onun tarixi əhəmiyyəti ilə yanaşı çağdaş təsirləri ilə də izah olunur. Məhdudiyyət səbəblərindən biz burada bu tədqiqatların yalnız kiçik bir hissəsini əks etdirdik. Bu və əlavə araşdırmalardan alınan mühüm qənaətlərin qısaca qeyd olunması Azərbaycanın və “Bir kəmə, bir yol” dəhlizi üzərində yerləşən digər ölkələrin ətrafında baş verən və baş verə biləcək hadisələrin dərk olunması baxımından məqsədəuyğundur.

Əvvəla, bölgələrarası ticarət yolları, o cümlədən Böyük İpək Yolu planetimizin müxtəlif guşələrində inkişaf edən sivilizasiyaların iqtisadi maraqlarını uzlaşdırmaqla keçmiş dövrdə “protoqloballaşma” proseslərini stimullaşdırmışdır.

İkinci, BİY haqqında əksər məşhur araşdırmalar onun tarixi aspektlərinə üstünlük versələr də, son dövrlərdə tədqiqatçılar arasında BİY-in iqtisadi, logistika və qloballaşma əhəmiyyətini qabartma meyilləri üstünlük təşkil edir.

Üçüncü, tədqiqatçılar həmrəydir ki, “BİY-in ən güclü dövrləri onun üzərində bir neçə qüdrətli sülalənin dominant olduğu dövrlərdir” və böyük coğrafiyada ölkələrarası ticarətin vüsət almasının mühüm şərti məhz siyasi sabillik olmuşdur.

Dördüncü, müasir zamana qədərki qloballaşma prosesləri Avrasiya materikində quru yollar üzərində mövcud olmuş imperatorluqların dövründə vüsət almış, siyasi sabilliyin tələtümü və siyasi fraqmentasiyalar dövrlərində isə bölgələr və mədəniyyətlərarası mübadilənin səmərəsi azalmışdır.

Ədəbiyyat

1. Маршруты Великого Шелкового пути <https://www.advantour.com/rus/silkroad/routes.htm>
2. Товары Великого Шелкового пути <https://www.advantour.com/rus/silkroad/goods.htm>
3. Открытие Шелкового пути <https://www.advantour.com/rus/silkroad/history.htm>
4. Расцвет Великого Шелкового пути <https://www.advantour.com/rus/silkroad/history-development.htm>
5. <https://www.google.com/search?q=%D0%BA%D0%B0%D1%80%D1%82%D0%B0+%D0%B0%D0%B7%D0%B8%D0%B8&tbm=isch&ved=2ahUKEwiX4>
6. Шелковый путь в эпоху Тюркского каганата <https://www.advantour.com/rus/silkroad/history-turkic-khaganate.htm>
7. Арабский период Великого Шелкового Пути / <https://www.advantour.com/rus/silkroad/history-arabian-period.htm>

8. Монгольский период Шелкового пути <https://www.advantour.com/rus/silkroad/history-mongolian-period.htm>
9. Шелковый путь в эпоху Тимуридов <https://www.advantour.com/rus/silkroad/history-timurid-period.htm>
10. Упадок Великого Шелкового пути <https://www.advantour.com/rus/silkroad/history-decline.htm>
11. Cinar E.M., Geusz K., Johnson J. (2015). Historical Perspectives on Trade and Risk on the Silk Road, Middle East and China. Topics in Middle Eastern and African Economies, 17(2), 156-191.
12. Peters M.A. (2021). The ancient Silk Road and the birth of merchant capitalism. Educational Philosophy and Theory, 53(10), 955-961.
13. Азербайджан и Великий Шелковый путь. Роль Страны Огней в развитии Шелкового пути <https://www.advantour.com/rus/silkroad/azerbaijan.htm>
14. Böyük İpək Yolunun üzərində mövcud olan tarixi şəhərlərin dünya irsində yeri <http://www.mct.gov.az/az/umumi-xeberler/boyuk-pek-yolunun-uzerinde-movcud-olan-tarixi-seherlerin-dunya-irsinde-yeri>
15. Qədim karvansaralar https://www.azerbaijans.com/content_1773_az.html