

**V-VII ƏSRLƏRDƏ AVRASIYANIN  
BEYNƏLXALQ TİCARƏT YOLLARI****Y.H.GÖZƏLOVA***Bakı Dövlət Universiteti*

Danışdığımız dövrdə Avrasiya, bütün yaşadığı təlatümlərə rəğmən sıx karvan və dəniz yolları ilə örtülmüş olaraq qalırdı. Mühüm cəhət ondan ibarət idi ki, bu yolların həm quru, həm dəniz istiqamətləri bir-birilə çulğışırdı: istənilən iri karvan magistralı okeana çıxan yollara qovuşurdu.

V-VII əsrlərdə fəaliyyət göstərən beynəlxalq əhəmiyyətli karvan yollarını şərti olaraq dörd qrupa ayırmaq olar:

- 1) Mərkəzi Asiyayı Şərqi və Cənubi Asiya ilə əlaqələndirən karvan yolları;
- 2) Mərkəzi Asiyanın Cənub-Qərbi Asiya ilə ticarət yolları;
- 3) Birinci iki yolu əlaqələndirən magistrallar;
- 4) Orta və Cənubi Avropanı Asiya ilə bağlayan yollar.

Birinci qrup karvan yollarında əsas rolu Çinin, Hind-Çin yarımadasının və Hindistanın şəhərləri oynayırdı ki, bu həmin şəhərlərin həm sənətkarlıq mərkəzləri kimi təşəkkülü, həm də Sakit və Hind okeanı dənizlərinə coğrafi yaxınlığı ilə bağlı idi. Hələ eramızın II əsrindən başlayaraq Çinin Loyan şəhəri Koqurö (Koreya) ölkəsinə, Hind-Çin yarımadasına, onun vasitəsilə Hindistana gedən yolların başlanğıc məntəqəsinə çevrilir. Yançyou – Kayfın – Loyan şimal-şərq istiqamətində Lolan (Pxenyan) – Lyaodun – Yan (Pekin) – Tayyuan xətti ilə davam edirdi (9, s.540); bu xətt Tayyuyandan yenidən cənuba istiqamət götürərək Çanana gəlirdi. Çan-andan Çinin daxili yolları (Çan-an – Xançjun – Çendu – İçjou) ikiye haçalanırdı: birincisi Fanyuy – Tszyaoçji xətti idi ki, o, Çinin daxili bölgələrini əlaqələndirirdi, digər xətt isə İçjoudan Birmanın Prome şəhərinə yönəlmişdi. Prome – Pequ yolu ilə Çin tacirləri Benqal körfəzi sahili şəhərlərinə çıxış əldə edirdilər və bu, Mərkəzi Asiyanın Cənubi Asiya ilə nəhəng ticarət yolları sistemini yaradırdı. Nəzərdən keçirdiyimiz magistral Pequnun vasitəsilə Tamralipti – Çampa – Pataliputra (Patra) – Benares – Madxura (Madra) – İndraprastxa (Dehli) – Txanesar – Taksila – Puruşapura (Peşavar) – Kabil xəttinə qatılaraq (9, s.540) Orta Asiyaya istiqamət götürürdü. Doğrudur, bu yol məsafəcə «Böyük İpək Yolu»ndan uzun və ağır idi, amma fil sümüyü, səndəl ağacı, ədviyyat, şəkər və pambıq parçalarla məşhur olan Hindistan şəhərləri ilə ticarət böyük gəlir gətirdiyindən, tacirləri cəlb edirdi. Üstəlik, Hindistanın Malayya ilə sıx əlaqələri var idi: Malayya isə Hind okeanından Sakit okeana və əks istiqamətdə gedən dəniz yollarının qovşağı olub Cənub-Şərqi Asiyanın qitə hissəsi ilə adaları arasında vasitəçi

funksiyasını yerinə yetirirdi.

Cənub-Qərbi Asiyanın daxili rayonlarını Mərkəzi Asiya ilə əlaqələndirən yollar böyük bir məkanı əhatə etdiyindən, onları müstəqil, ikinci qrupda birləşdirməyi lazım bildik. V-VII əsrlərin ən iri iki dövlətinin – Sasani şahlığının və Şərqi Roma imperiyasının (oxu: şərq əyalətlərinin) şəhərləri arasındakı yolları əhatə edən bu qrup çoxşaxəli olub İran körfəzi, Ərəbistan dənizi və Qırmızı dəniz ticarəti ilə əlaqələnirdi. Mərvdən başlayan bu karvan yolu şimala, qərbə və cənuba haçalanırdı (şərq istiqaməti üçüncü qrupda veriləcək). Şimala yönələn yollar aşağıdakı xətt üzrə gedirdi: Mərv – Tahiriyə – Dərgan – Xəzərasp – Xivə – Ürgənc, buradan isə Xəzər dənizinin cənub-şərq sahili boyunca Dehistan – Curcan – Amul xətti Rey şəhərində yekunlaşırdı (20, s.4). Mərvdən qərbə yönələn Tus – Nişapur yolu da Reyə gəlirdi və Reydən ticarət yolları 4 yerə ayrılırdı: 1) Rey – Ərdəbil – Partav (Bərdə); 2) Rey – Qazaka (Cənzə) – Dvin (Dəbil); 3) Rey – Həmədan – Ktesifon – Veh-Ərdəşir (Selevkıya) – Kufə – Nəcəf – Xirə – Qadisıyyə – Yəsrib – Məkkə – Ciddə və ya Məkkə – Taif – Səna – Mokka və ya – Səna – Ədən. Bu yolun böyük əhəmiyyəti onda idi ki, Ktesifondan həm Ərəbistanın nəzərdən keçirdiyimiz daxili bölgələrinə, həm də Ktesifon – Şiraz – Hörmüz xətti ilə İran körfəzi limanlarına çıxmaq olardı; 4) Rey – İsfahan – İstəxr – Şiraz – Dərabçird – Hörmüz yolu da İran körfəzi limanları ilə əlaqələnirdi. Nəhayət, Mərvdən cənuba Xorasanın, Kuhistanın və Kərmanın şəhərlərini ehtiva edən yollar ayrılırdı ki, onlar da əsasən aşağıdakı kimi idi: Mərv – Herat – Zərənc – Kərman – Dərabçird – Hörmüz və ya birbaşa – Kərman – Hörmüz (20, s.4).

Bu iki mühüm karvan sistemini (Qərbi və Şərqi Asiya magistrallarını) əlaqələndirən yolları isə, üçüncü qrupda birləşdirmək məqsəduyğundur; əslində bu qrupu şərti olaraq «Böyük İpək Yolu» adlandırmaq da olar: e. ə. III əsrdən başlayaraq fəaliyyət göstərən «Böyük İpək Yolu» həqiqətən, Asiyanın ən ucqar nöqtələrini onun daxili vilayətləri də daxil olmaqla böyük bir ticarət sisteminə qatmışdı və tarixi əhəmiyyətli hadisə idi.

Bütün ənənələrinə baxmayaraq «Böyük İpək Yolu»nu mühafizəkar saymaq olmaz; yarandığı yüzilliklərdən orta əsrlərin sonunadək onun istiqamətləri və vasitəçi məntəqələri xeyli dəyişkən olmuş, hətta bir neçə yüzillik ərzində o, ya tamamilə karvan, ya da yalnız dəniz istiqamətində fəaliyyət göstərmişdir. Məsələn, e. ə. III-II əsrlərdən eramızın III əsrinin ortalarında «Böyük İpək Yolu»nun Çin bölməsi təxminən aşağıdakı kimi idi: Laulan – Xotan – Qaşqar (19, I, s.260). Lakin Xan imperiyasının süqutu (220-ci il), «Üçşahlıq»ın başlanması (220 - 280-ci illər), hunların və tanqutların artan hücumları təxminən 250-ci ildən başlayaraq Laulan marşrutunun dayanmasına və Turfan marşrutunun fəallaşmasına gətirib çıxarmışdı. IV əsrdən etibarən «Böyük İpək Yolu»nun çinlilər üçün başlanğıc məntəqəsi Çan-an (Sian) olur. Çan-andan qərbə yönələn yol Xuanxe çayının orta axarını bölərək Nan-Şan dağ silsiləsinin şimal yamaqları ilə An-siyə gəlirdi və An-sidə haçalanırdı: birinci yol Tyan-Şan dağları ilə qərbə yönəlib İli çayı vadisinin istiqamətində davam edirdi və Balxaş gölü ətrafı düzənliklərə çıxırdı. Çinlilər bu yolu «Tyan-Şan bey-lu» (Şimali Tyan-Şan yolu) adlandırırdılar (12, s.11).

İkinci yol Tarım vadisi ilə Tyan-Şanın cənubundan keçirdi və Qaşqar- Dəryaya çıxırdı. Karvanlar bu çayın axarı ilə yuxarı qalxırdı və so-

nra Fərqanə vadisinə istiqamət götürürdü. Çinlilər bu yolu «Tyan-Şan nan-lu» (Cənubi Tyan-Şan yolu) adlandırırdılar (12, s.12). Bu yolun əsas məntəqələrinin ardıcılığı belə idi: Çan-an – Lancjou – Dunxuan – Hami – Turfan (Astana) – Kuça - Qaşqar və ya – Dunxuan – Xotan – Yarkənd – Qaşqar. Qaşqardan bir neçə istiqamətdə Mərvə gəlmək olurdu, lakin «Böyük İpək Yolu»nun bu xətt üzrə ən məşhur davamı belə idi: Qaşqar – Üzgən – Axsıqət – Xocənd – Bəncikənd – Səmərqənd – Buxara – Amul – Mərv. Mərvdən Xorasanın Tus və Nişapur şəhərlərinə keçən yol Rey – Həmədan (Ekbatan) – Ktesifon – Veh-Ərdəşir (Selevkiya) xətti ilə başa çatırdı. İpək, həmçinin Şərqi digər nəfis malları Sasani imperiyasından keçərək Nisibinə gətirilirdi. Beləliklə, Çan-andan Nisibinə gəlib çıxan «Böyük İpək Yolu» təxminən 230 gün davam edirdi (9, s.542; həmçinin bax: 8, s.42).

Asiyanın əksər bölgələrini əhatə edən daha bir nəhəng ticarət sistemi – «Ətir Yolu» idi. Hind okeanı vilayətlərlə dəniz əlaqələri saxlayan Ədən bu yolun başlanğıc məntəqəsi rolunu oynayır (15, s.186). «Ətir Yol»u aşağıdakı xətt üzrə hərəkət edirdi: Ədən – Mokka – Səna və ya birbaşa Ədən – Səna – Taif – Məkkə – Yəsrib. Bu sonuncudan «Ətir Yol»u bir neçə yerə haçalanırdı: 1) Yəsrib – Petra – Cəzza, oradan dəniz yolu ilə İsgəndəriyyəyə və Konstantinopola; 2) Yəsrib – Petra – Dəməşq – Antioxiya, oradan dəniz yolu ilə Konstantinopola, ya da karvan yollarının davamı olaraq – Meletina – Sevastiya – Amis; 3) Yəsrib – Qadiyyə – Xirə – Nəcəf – Kufə – Veh-Ərdəşir (Selevkiya) – Ktesifon (20, s.4). «Ətir Yol»unun əhəmiyyəti, miqyası və gəlirliliyi danılmaz idi. Digər tərəfdən, Cənubi Ərəbistan ticarətini şərtləndirən əsas amil də elə «Ətir Yol»u olmuşdur.\*

«Böyük İpək Yolu» və «Ətir Yolu» ilə yanaşı, Asiyanın şərq və qərb ucqarlarını birləşdirən digər ticarət yolları da fəaliyyətdə idi. V-VII əsrlərdə Tamralipti – Çampa – Pataliputra (Patra) – Benares – Matra – İndraprastxa (Dehli) - Txanesar – Taksila – Puruşapura (Peşavar) – Kabil xətti Pəncvey – Zərənc – Kərman – Dərabçird – Şiraz – Şapur – Ərrəcən – Ktesifon yolu və ya Herat – Nişapur – Rey – Həmədan – Ktesifon yolu ilə birləşirdi (20, s.4). Bu, çox məşhur magistral idi.

Eramızın I-II əsrlərində Aralıq dənizinin Roma imperiyasının daxili gölünə çevrilməsi beynəlxalq ticarət üçün iri əhəmiyyətli hadisə olmuşdu: Romanın əyalətlərinə çevrilən ayrı-ayrı dövlətlər arasında sərhədlərin silinməsi, pul sisteminin vahidləşməsi, müharibələrə və dəniz hücumlarına son qoyulması iqtisadi və mədəni əlaqələri asanlaşdırmışdı. Güclü ellinist ənənələri və böyük iqtisadi imkanları, Asiyanın ən ucqar şərq əraziləri ilə daim ticarət əlaqələri olan bu bölgə Roma üçün, dəqiq desək, Qərbi Avropa üçün nəhəng qənimət idi. İndi Britaniyadan tutmuş Suriyayaqədək, Reynboyu torpaqlardan Mavritaniyayaqədək iri məkanda ticarət üçün geniş imkanlar açılırdı. Qərbi Avropanın Avqusta Trever, Karnunt, Avqusta Emerita, Sezareya Avqusta kimi şəhərlərinin yüksəlişi məhz bu transkontinental yollar hesabına baş vermişdi (11, s.243-244). Eyni zamanda Aralıq dənizinin şərq sahillərinin əvvəllər beynəlxalq əhəmiyyət daşımayan bəzi kiçik şəhərlərinin (Palmira, Petra və başqaları) çiçəklənməsi də II əsrə təsadüf edir (11, s. 245). Həmin dövr-

---

\* Məhz Cənubi Ərəbistan ticarətinin süqutunu bəzi tarixçilər İslamın və Xilafətin yaranmasında mühüm amil sayırlar (bax:15, s.186).

də Avropanı Asiya ilə bağlayan yolların kifayət qədər mükəmməl sistemi meydana çıxmışdı.

Lakin orta əsrlərin başlanğıcında Qərbi Avropanın yaşamış olduğu böhran, konkret ticarət əlaqələri üçün – natural təsərrüfatın bərqərar olması, şəhər həyatının durğunluğu, vahid pul sisteminin dağılması kimi amillər qitənin ticarət yollarının fəaliyyətinə neqativ təsir göstərməyə bilməzdi. Bu yolların bir çoxu V-VI əsrlərdə yararsız vəziyyətə düşdü. Həmin yolların üzərində duran sənətkarlıq və ticarət məntəqələri də tənəzzül keçirirdi. 476-cı ildən VII əsrin ortalarınaq olan dövrdə Qərbi Avropanın əsas dövlət qurumları barbar krallıqları idi: Pireneydə Vestqot krallığı, Qalliyada burqund və frank krallıqları, İtaliyada Odoakrinin dövləti (daha sonra Ostqot krallığı). Bu dövlətlərin tərkibinə keçən Korduba (Kordova), Tuluza, Narbonn, Mediolan (Milan), Akvileya, Ravenna, Roma, Neapol kimi antik şəhərlər saxlansa da, aralarındakı yollar yararsız vəziyyətə düşmüşdü. Bu səbəbdən, Qades (Kadis) – Korduba – Burdiqala – Lütəsiya – Vezantion – Luqdu – Massiliya, Burdiqala – Tuluza – Narbonn, Vezantion – Mediolan – Ravenna – Roma – Neapol – Tarent, Mediolan – Avqusta Vindelik – Vindobona – Akvileya, Vindobona – Sirmiy – Toma – Tira – Olviya kimi imperiyadaxili ticarət yollarının fəaliyyəti dayanmışdı.

Şərqi Roma imperiyasının Konstantinopol, Nikeya, Smirna, Efes, İkoniy, Tars, Sinopa, Amis, Trapezund, Fasis, Arxeopol, Sevastopol, Feodosiopol kimi şəhərləri aşağıdakı ticarət arteriyaları ilə Asiyanın ticarət mərkəzlərinə bağlanırdı:

**«Ətir Yolu» ilə bağlı olan (Yəsrib – Petra):** Petra – Dəməşq – Hələb – Edessa – Amid – Melitina – Sevastiya – Amis (11, s.245).

**«İpək Yolu» ilə bağlı olan (Nisibin – Edessa):** Edessa – Zevqma – Tars və ya Antioxiya – Tars – İkoniy – Nikeya – Nikomediya – Konstantinopol (11, s.245).

**Cənubi Qafqazın vasitəsilə İrana və Orta Asiyaya bağlı olan: (Qazaka (Cənə) – Dəbil, Partav (Bərdə) – Dəbil, Partav – Tiflis)** Dəbil – Feodosiopol – Trapezund, Dəbil – Valarşapat – Arxeopol – Sevastopol, Dəbil – Xalxal – Tiflis – Mtsxeta – Arxeopol – Sevastopol və Tiflis – Mtsxeta – Fasis (11, s.245).

Şərqi Roma imperiyasını Asiyanın karvan ticarəti ilə bağlayan bu yollar həm də nəhəng su ticarətinə – Qara dəniz, Xəzər dənizi, Aralıq dənizi, Qırmızı dəniz, İran körfəzi və Hind okeanı ticarətə də çıxış idi ki, onların xarakteristikasına aşağıda baxılır.

Dəniz ticarəti qədim tarixə sahib olduğu qədər, onunla sıx bağlı olan naviqasiya da zəngin ənənələrə malik sahələrdəndir. Maraqlıdır ki, naviqasiyanın özünün inkişafı ticarətə dayanır. Tarixə məlum olan ilk gəmi Misir fironu Xeopsa məxsus gəmidir (e. ə. III minillik) (23, s.62); «firon gəmi»nin nə məqsədlə qurulması məlum deyil. Aşkar olunmuş Misir ticarət gəmilərinin isə Afrikanın bütün sahilboyu ərazilərində – Qırmızı dənizdən tutmuş, Hind okeanı, Atlantik okeanı və Aralıq dənizində üzməsi məlumdur (23, s.61). E. ə. I minillikdə isə dənizçilikdə finikiyalılar irəli çıxmışdır ki, onlar qədim dünya xalqları üçün bu sahədə «müəllim» olmuşlar. Finikiyalıların gəmiləri Afrika sahillərindən tutmuş Cəbəllütariqə, Kanar adalarına, hətta İngiltərəyədək üzmüşlər (12, s.23-24); finikiyalıların əsasını qoyduğu Karfagen isə Aralıq dənizi

zində uzun müddət hegemon şəhər olmuşdur.

Aralıq dənizində gəmiçiliyin sonrakı inkişafı romalılarla bağlıdırsa, Egey və Qara dənizlərdə bu rol yunanlara məxsus olmuşdur. Yunan triyerası və bireması, Romanın trireması həm hərbi, həm ticarət məqsədi daşıyırdı. Romanın Misirdə erkən hakimiyyəti dövründə İsgəndəriyyəli Hipal qərb mussonundan istifadə etməklə Qırmızı dənizdən Qərbi Hindistan sahillərindəki açıq okeanla üzüb gələ bilmişdi (16, s.279). Bu səyahət Cənubi Ərəbistan limanları vasitəsilə olan yoldan daha qısa və daha təhlükəsiz idi. Məhz bu hadisə Hind okeanında Roma və yunan ticarətini 6 dəfə artırmışdı – illik 20 gəmidən 120-dək! (18, XVIII, I, 13; II, V, 12).

Naviqasiyanın və dəniz ticarətinin inkişafında antik dünyanın daha bir xidməti *vahid dünya okeanı* nəzəriyyəsinin yaranması ilə bağlıdır. Hələ e. ə. III əsrdə Eratosfen bu ideyanı irəli sürmüş (12, s.44), Posidiniy (e. ə. II əsrin sonu I əsrin əvvəlləri) və Strabon (e. ə. 60 – e. 20 ci illəri) inkişaf etdirmişdir. Belə bir böyük uğur (həm elmi-nəzəri, həm praktik baxımdan) tezliklə Ptolemeyin nəzəriyyəsi sayəsində əhəmiyyətini itirir: vahid dünya okeanının mövcudluğunu qətiyyətlə inkar edən Ptolemey orta əsrlərin uzun bir dövrü üçün – Böyük Coğrafi kəşflərdəki ən nüfuzlu coğrafiyaçı kimi qalır.

Su nəqliyyatına gəlcə, Roma imperiyası dövründən başlayaraq ticarət gəmilərinin korpusu və yelkənləri elə qurulurdu ki, onlar küləyin istiqamətində üzə bilsinlər; bu gəmilərin arxa tərəfi dalğanı tuta bilirdi, amma burnu dalğanın əksi istiqamətində üzməyə imkan vermirdi. Yeganə iri yelkən külək istiqamətində üzmək üçün yaxşı idi, amma yan və üzbəüz dalğada üzməyə yararlı deyildi (23, s. 474-477; həmçinin bax: 22, s. 6; 17). Bu səbəbdən, ticarət gəmilərinin təbiətdən asılılığı böyük idi.

Bununla yanaşı, dünya ticarəti tarixində bəzi vaxtlarda dəniz əlaqələrinin əvəzilməzliyi şübhəsizdir. Məsələn, eramızın II əsridə Çindəki mürəkkəb daxili vəziyyətlə əlaqədar *ipək bir əsrdən çox yalnız dəniz yolu ilə daşınmışdır* (19,II, s. 76).<sup>\*</sup> Üstəlik, dəniz ticarətinin özünəməxsus üstünlükləri də tacirləri cəlb edirdi. Belə ki, dəniz yolları uzaq məsafəni qəzetmə və yükdaşıma baxımından daha sərfəli idi. Məsələn, Kəşmirdən Minnaharaya (Mənsurəyə) karvan yolu ilə 70 günlük yolu Hind çayı ilə 47 günə üzüb getmək olurdu (13, s. 385, qeyd 3).

Bu cür üstünlüklərin «hesabı» da böyük idi, çünki dəniz quldurluğu dənizçiliyin ən azı özü qədər qədim tarixə malikdir. Tarixdən məlumdur ki, sahilboyu yaşayan bir çox qəbilələr dəniz quldurluğu ilə məşğul olmuşlar (14, s.7). Müxtəlif dövrlərdə bir çox hərbi-siyasi hadisələr dənizlərdə özbaşınalığın azalmasına və ya inkişafına səbəb olmuşdur. Məsələn, uzun müddət dəniz yollarında sabitliyin təminatçısı olan Karfagenin süqutu (e. ə. 146-cı il) Aralıq dənizində quldurluğun artmasına təkan vermişdi (14, s.7).

Bununla bərabər, dəniz yolları erkən orta əsrlərin başlanğıcında da dinamik fəaliyyət göstərirdi. V-VII əsrlərin dəniz yollarını da qruplaşdırmaq məqsəduyğundur. Bunlar aşağıdakılardır:

1) Qara dəniz limanları ilə Şərqi Aralıq dənizi şəhərlərinin əlaqələri;

---

<sup>\*</sup> Eyni hal 874-901- ci illərdə Çində baş vermiş Xuan Çao üsyanı ilə əlaqədar təkrarlanmışdı: bir neçə onillik Çinin Ön Asiya ilə əlaqələri yalnız dənizlə mümkün olmuşdu.

- 2) Qırmızı dəniz ticarəti yolları;
- 3) İran körfəzinin Hind okeanı bölgələri ilə dəniz yolları;
- 4) Xəzər dənizi ticarət yolları.

Şübhəsiz, bu şərti bölgüdür, çünki vahid dünya okeanının mövcudluğu şəraitində adları çəkilən məntəqələrin hamısı bir-birilə bağlı olub vahid su magistralinin tərkib hissələri idi. Əlimizdə olan məhdud məlumatlarla aşağıdakı marşrutları göstərməyi vacib bilirik:

1) Qara dənizin məşhur Trapezund limanından bu xətt üzrə Şərqi Aralıq dənizi şəhərlərinə yollar istiqamətlənirdi: Trapezund – Sinopa – Konstantinopol – Antioxiya – Beyrut – Tır – Cəzza – İsgəndəriyyə və ya – Konstantinopol – İsgəndəriyyə (20, s.4).

2) Cəzzadan və ya İsgəndəriyyədən Qırmızı dəniz boyu limanlaral Hind okeanına aşağıdakı yolla çıxmaq mümkün idi: Cəzza – Petra – Ciddə – Mokka – Ədən; İsgəndəriyyə – Adulis – Mokka – Ədən (20, s.4).

3) Ən iri dəniz ticarəti məkanı olan İran körfəzi və Hind okeanı çox mürəkkəb yollar qovşağına malik idi; yuxarıda adı çəkilən Ədən bu yolların lap uc məntəqəsi olub aşağıdakı xətlə davam edirdi: Ədən – Məsqət – Hörmüz – Valabhi – Broç – Sopar – Muçiri (buraya Ədəndən birbaşa da üzmək olardı) – Korkay – Tancor. Qeyd edək ki, Tancordan yollar haçalanırdı, onlardan biri Tancor – Kaveripaddinam – Vengi – Puri – Tamralipti – Pequ xətti ilə Benqal körfəzi boyunca davam edirdi. Tancordan ayrılan ikinci yol Seylon adasına və oradan isə artıq Sakit okean bölgəsinə istiqamətlənirdi (20, s.4)

4) Xəzər dənizi ticarət yollarına gəlincə, bu dənizdə ticarət gəmiçiliyinin tarixi eradan əvvəlki dövrlərə gedib çıxır. Xəzərin cənub-şərq sahilləri antik dövrdən gəmiçilik mərkəzləri kimi tanınmışdı; bu dənizin sahillərindəki limanlar artıq Pliniyə və Ptolemeyə məlum idi (10, s.9). Makedoniyalı İsgəndər, daha sonra I Selevk Xəzər dənizindən ticarət məqsədilə istifadə etməyə cəhd göstərmişdilər (19,I, s.244-246). E. ə. III əsrdə Selevkilər Xəzər dənizində eskadraya malik idilər (7, s.94); hətta I Selevkin *ticarət məqsədilə* Xəzər dənizini Qara dənizlə birləşdirən kanal çəkdirmək planları da məlumdur (7, s.40).\*

Xəzər dənizi limanlarının əhəmiyyəti, bir tərəfdən, onun Volqaboyu bölgələrlə Gilan, Təbəristan və Curcan sahillərini əlaqələndirməsilə bağlı olub, digər tərəfdən, Qara dəniz vilayətlərinə yaxınlığı ilə də əlaqəli idi. Trapezunddan Fasisə və Arxeopola gələn həm karvan, həm dəniz yolları Fasis (Rion) və Kür çayları boyunca Fasis – Arxeopol – Kutaisi – Mtsxeta – Tbilisi – Xalxal – Partav (Bərdə) xətti üzrə Cənubi Qafqazın ticarət mərkəzlərindən keçir və nəhayət, məşhur Partav – Dərbənd yolu ilə Xəzər dənizi sahillərinə çıxırdı. Dərbənd isə yuxarıda qeyd etdiyimiz Volqaboyu, Gilan, Təbəristan (xüsusilə onun Amul şəhəri) və Curcanla (xüsusilə Abaskun limanı) sıx ticarət əlaqələrinə malik idi.

Belə bir məlumat da maraqlıdır ki, 568-ci ildə Bizansın Göytürk xaqanlığına Zemarxın başçılığı ilə göndərdiyi diplomatik missiya Konstantinopola geri qayıdarkən Aral dənizi sahilləri ilə *Xəzərin şimal sahilinə*, oradan Şimali Qafqaza gəlmişdi (15, s.212). Alaniyadan onlar «Da-

---

\* Xəzər dənizini Qara dənizlə birləşdirmək cəhdi orta əsrlərdə də olmuşdu: Osmanlı sultanı I Süleyman (1520-1566), daha sonra sultan II Səlim (1566-1574) Don çayından kanal çəkməklə Qara dənizi Xəzər dənizi ilə bağlamaq layihəsini həyata keçirmək planlarına malik olmuşlar (daha ətraflı bax: 1, s.199; 2, s.41).

ra yolu» ilə (Δαρεινής ἀτραπού) Apsiliyaya istiqamət götürmüşdülər (15, s.212), sonrakı yol isə bu şəkildə davam etmişdir: Apsiliya – Roqatoriya, Qara dənizlə Rionadək, daha sonra Trapezunda. Qeyd edək ki, bu yol praktik deyildi və IX əsrədək nadir hallarda istifadə olunmuşdur.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz digər 3 qrup dəniz yolları ilə müqayisədə, Xəzər dənizi ticarətinin V-VII əsrlərdə fəal olduğunu təkid etmək doğru olmazdı. Xəzər dənizi sahilində həm hərbi, həm də ticarət mövqeyi güclü olan Xəzər xaqanlığı hələ meydana gəlməmişdi,\* xəz ticarəti hələ tacirləri kifayət qədər maraqlandırmırdı ki, o beynəlxalq səciyyə alsın; bu «marağ»ın yaranmasında xüsusi yeri olan Xilafət də hələ tarix səhnəsinə gəlməmişdi; nəhayət, Qara dənizin ticarət əhəmiyyəti hələ saxlanırdı.

#### QEYDLƏR

1. Mahmudlu Y.M. Azərbaycan diplomatiyası. Bakı, 1996.
2. Yeni Rəhbər Ansiklopedisi. İstanbul, 1993, cilt 16.
3. İbn Havqəl. Kitab surat əl-ard. Leyden, 1967.
4. İbn Xordadbeh. Kitab əl-məsalik va-l-məmalik. Leyden, 1967.
5. Əl-İstəxri. Kitab məsalik va-l-məmalik. Leyden, 1967.
6. Əl-Müqəddəsi. Əhsən ət-təqasim fi mərifət əl-əqalim. Leyden, 1967.
7. Бикерман Э. Государство Селевкидов. Москва, 1985.
8. Гумилев Л.Н. Древние тюрки. Москва, 1967.
9. Диль Ш. Юстиниан и византийская цивилизация в VI веке. СПб., 1908.
10. Дорн Б. О походах древних русских в Табаристан. СПб., 1875.
11. История древнего Рима. Под ред. В. Кузищина. Изд. 2-е. Москва, 1981.
12. Магидович И.П. Очерки по истории географических открытий. Т.1. Москва, 1949.
13. Мец А. Мусульманский Ренессанс. М., 1973.
14. Можейко И.В. В Индийском океане. Москва, 1977.
15. Пигулевская Н.В. Византийская дипломатия и торговля шелком // Византийский временник, т.1 (26), Москва-Ленинград, 1947.
16. Псевдоарриан. Перипл Эритрейского моря, § 57 – BDU, 1940, 2.
17. Розенберг Н. Как Запад стал богатым. Новосибирск, 1995.
18. Страбон. География в 17-ти книгах. Перевод Г. Стратановского. Ленинград, 1964.
19. Хенниг Р. Неведомые земли. Т.1-2. Москва, 1962.
20. Atlas of the Arab World and the Middle East. Amsterdam, 1960.
21. Atlas of Islamic History. Princeton, 1954.
22. Deny T.K., Trevor I.W. A Short History of Technology. Oxford, 1960.
23. Singer et al., A History of Technology, vol.3. New York, 1957.

#### МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТОРГОВЫЕ ПУТИ ЕВРАЗИИ В V-VII ВВ.

Е.Г.ГЕЗАЛОВА

#### РЕЗЮМЕ

В V-VII вв. большинство торговых путей Евразии имело международное значение. Среди них особое место занимал «Великий Шелковый путь», объединявший Юго-Восточную Азию с Западной. Эта торговая магистраль была связана также «Путем Благовоний», масштаб и доходность которого не уступали первому. В отличие от восточ-

---

\* Rəsmi şəkildə 656-cı ildə meydana gəlmiş Xəzər xaqanlığının beynəlxalq ticarətdə əhəmiyyətli yer alması VIII əsrdə baş verir və IX əsrdə davam edir.

ных, западноевропейские города в этот период переживали застой, и торговые пути, соединявшие их, также пришли в упадок и долгое время не функционировали.

Основные водные магистрали также функционировали благодаря восточным областям Средиземноморья, портам Красного моря, Персидского залива и Индийского океана.

## **THE INTERNATIONAL TRADING WAYS OF EURASIA IN V-VII CENTURIES.**

**Y.H.GOZALOVA**

### **SUMMARY**

In V-VII centuries the majority of trading ways of Eurasia had the international value. Among them a special place « the Great Silk way », uniting occupied Southeast Asia with Western. This trading highway has been connected also « By Aromas », the scale and which profitableness did not concede to the first. As against east, the West-European cities during this period experienced stagnation, and the trading ways connected them, also came in decline and long time did not function.

The basic water highways also function due to east areas of the Mediterranean, ports of Red sea, Persian Gulf and Indian Ocean.