BAKI UNİVERSİTETİNİN XƏBƏRLƏRİ
№4 Humanitar elmlər seriyası 2009

XVI-XVII ƏSRLƏRDƏ QƏRBİ AZƏRBAYCANIN (ÇUXUR-SƏDİN) SƏFƏVİ TRANZİT TİCARƏTİNDƏ YERİ VƏ XARİCİ TİCARƏTİN VƏZİYYƏTİ HAQQINDA

V.B.BAXIŞOV
Azərbaycan Respublikasının Milli Məclisi

Bildiyimiz kimi, tədqiq olunan dövrdə dövlət xəzinəsinin və Səfəvi şahlarının gəlirlərinin əhəmiyyətli hissəsi xarici ticarətdən əldə edilirdi.

Bu baxımdan Çuxur-Səd ərazisi olduqca əlverişli coğrafi mövqeyə sahib idi. Məntəqənin Səfəvi-Osmanlı sərhədində qədim dövrlərdən bəri fəaliyyət göstərən karvan yollarının üzərində yerləşməsi ticarətin inkişafını stimullaşdırmaqla, bölgənin tranzit ticarətinin mühüm həlqələrindən biri kimi həm siyasi, hərbi-strateji, həm də iqtisadi əhəmiyyətini xeyli dərəcədə artırırdı. Səfəvi dövlətinə səfər etmiş Rəfael dü Manının Səfəvi dövlətini biri Türkiyə, digəri isə Bəndər-Abbas tərəfdən olmaqla, iki darvazası olan karvansaraya bənzətməsi [7, 56] bölgənin Səfəvi tranzit ticarəti üçün önəmli məntəqələrdən olmasına dəlalət edir. Belə ki, müəllifin məlumatında Səfəvi ticarətinin yönəldiyi başlıca iki istiqamət qeyd edilməklə, həmin istiqamətlərdən birinin Osmanlı ərazisi olmasına işarə edilir. Təbii ki, bu zaman idxal və ixrac olunan bütün mallar Çuxur-Səd üzərindən keçməklə daşınırdı. Bu da bölgənin iqtisadi əhəmiyyətini xeyli dərəcədə artırırdı. Məntəqə qədim zamanlardan fəaliyyət göstərən əsas ticarət yollarının üzərində yerləşirdi. Doğrudur, avropalıların Hindistana yeni dəniz yolunu kəşf etmələri (1498) yeni dünya düzəninin formalaşmasına, əsrlər boyu mövcud olmuş, köhnə ticarət yollarının iqtisadi gərəkliyinin azalmasına təsirini göstərsə də, tədqiq olunan dövrdə Çuxur-Səd üzərindən keçən ənənəvi şərq-qərb ticarət yolu hələ də aktuallığını saxlayırdı. Səfəvi şahlarının dünya ticarətini yeni şimal – Xəzər-Volqa istiqamətinə çəkmək və bununla da şimal-cənub ticarət dəhlizinin yaradılması kimi bu gün də aktual olan ideyası «Moskva» şirkətini yaratmış (1561) İngiltərə [8, 184] və digər avropa ölkələrinin dəstəyinə rəğmən nəzərəçarpacaq uğur əldə etmədi. Bir sıra siyasi və iqtisadi reallıqlar bütün ticarətin bu istiqamətə yönəlməsinə mane oldu. Yenə də ticarət dövriyyəsinin əhəmiyyətli hissəsi Çuxur-Səd üzərindən keçən əski ticarət yolunda cəmlənmişdi. Bölgə ölkənin müxtəlif əyalətlərindən başlayaraq, Osmanlı ərazisinə və Aralıq dənizi sahillərinə uzanan karvan yolları şəbəkəsinin mərkəzində yerləşirdi. Bölgədən keçən ticarət yolları haqqında müfəssəl məlumat verən Əylisli Zəkəriyyə [11, 15-30] Əylis kəndindən İzmir şəhərinə getmək üçün Çuxur-Səd əyalətinə daxil olan Naxçıvan, Qarabağ (burada Naxçıvan ərazisindəki Qarabağ nəzərdə tutulur V.B.) Şərur, Sədərək, Vedi, Rəvan, Üçkilsə, Şaqriar məntəqələrindən keçmək lazım gəldiyini və bu marşrut üzərində beş gömrük məntəqəsinin fəaliyyət göstərdiyini bildirir [11, 16-17]. Bu ticarət yolu Tokat şəhəri ərazisində iki qola ayrılırdı [11, 13-26]. Onlardan

biri İzmir limanı vasitəsilə Aralıq dənizi üzərindən keçməklə Avropaya, digəri isə İstanbul istiqamətinə uzanırdı. Rəvandan başlayaraq Ərzurum üzərindən keçən digər yolun [11, 26-27] bir qolu Qara dəniz sahilindəki Trabzon limanına, digəri isə Aralıq dənizi sahilinə, liman və ticarət şəhəri olan Smirnaya aparırdı. Ərzurum, Ağşəhər, Tokat, Qarahisar və Smirna bu yol üzərində yerləşən böyük şəhərlər idi [11, 138]. Tokat şəhərindən isə artıq qeyd etdiyimiz kimi, ölkənin paytaxtı İstanbula gedən qol ayrılırdı. Bundan başqa Əylisdən cənub istiqamətinə, Təbriz üzərindən keçməklə ölkənin mərkəzi vilayətlərinə - İsfahana aparan ticarət yolu mövcud idi. Rəvanlı Simeonun əsərində «Bazırqan yolu» (ticarət yolu) istilahına rast gəlinir [5, 172]. A.D.Papazyan «Ərzurum yolu» və ya «Bazırqan yolu» adlanan bu yolun Culfa şəhəri yaxınlığında Araz çayı ilə kəsişərək, Naxçıvan, Rəvan, Üçkilsə və Kağızvandan keçməklə Qarin istiqamətinə uzanaraq Təbriz üzərindən bölgəni ölkənin mərkəzi vilayətləri, eləcə də Hindistan və Orta Asiya ilə birləşdirdiyini qeyd edir. Bu yol Əylisli Zəkəriyyənin qeyd etdiyi Eqvard, Baş-Aparan, Alagöz dağlarının ətəklərindən, Qars və Həsənqaladan keçən Rəvandan Ərzuruma uzanan həmin yolla kəsişirdi. Bu yola paralel olaraq Üçkilsə kəndindən şimal istiqamətinə Qazax çayının sağ sahili boyu uzanaraq Kərbidən keçən digər yol Baş-Aparanda həmin yolla kəsişirdi. Onun qollarından biri Baş-Aparandan Loriyədək uzanaraq, Borçalıdan keçməklə Tiflisədək uzanırdı. Bu yol tarixi qaynaqlarda «Gürcüstan yolu» adlandırılmaqdadır. J.Şardən Rəvandan Tiflisə uzanan digər yolun mövcudluğu haqda məlumat verir. Müəllif həmin yol üzərində yerləşən məntəqələrin – Bcini, Qarakeşiş, Dilican, Şənkər, Məlik-kənd və Körpü-kənd adlarını çəkir [9, 62]. F.Kotov Şamaxıdan Osmanlı ərazisinə gedən ticarət yolunun Gəncə ətrafında iki qola – Gürcüstan və Osmanlı istiqamətlərinə ayrılması haqda məlumat verir. Tacirin qeydlərinə əsasən Şamaxıdan başlanan həmin yol Ərəş, Gəncə, Rəvan, Malazgirt, Ərzurum, Ərzincan, Qarahisar, Voyloqar, Tokat, Turxal, Amasya şəhərlərindən keçməklə Şamaxını Osmanlı paytaxtı İstanbul şəhəri ilə birləşdirirdi. F.Kotovun hesablamalarına əsasən, Şamaxıdan dəvə, at və eşşəklə yola çıxan tacir 10 gündən sonra Rəvan, 48 gün yarımdan sonra isə İstanbul şəhərinə yetişməli idi. Gürcü torpaqları Gəncə şəhərindən iki günlük məsafədə yerləşirdi [6, 92-93]. Bütün qeyd edilmişləri ümumiləşdirərək, belə bir qənaətə gəlmək olar ki, tədqiq olunan dövrdə Çuxur-Səd ərazisi Səfəvi tranzit ticarətinin mühüm həlqələrindən olmaqla, dövlətin müxtəlif əyalətlərindən Osmanlı ərazisinə və Aralıq dənizi hövzəsi ölkələrinə aparan başlıca ticarət yolu üzərində yerləşirdi.

Tədqiq olunan dövrdə ticarətdən əldə edilən gəlirlərin mühüm hissəsi ticarət rüsumlarının payına düşürdü. Bu səbəbdən də ölkənin irili-xırdalı bütün ticarət yolları üzərində gömrük məntəqələri fəaliyyət göstərirdi. Ölkə ərazisində və əyalətlərdə bir maldan bir neçə dəfə ticarət rüsumu alınırdı [7, 98]. M.Heydərov tədqiq olunan dövrdə iki cür ticarət rüsumunun olmasını qeyd edir: 1. Adi rüsum (gömrük). Bu rüsum şəhər gömrükxanasında mal bazara çıxarılanadək alınırdı. 2. **«Rəhdari»** adlanan və ticarət yolları üzərində yerləşən müxtəlif gömrük məntəqələrində alınan yol rüsumu. Bundan başqa, ticarət yollarının qorunması üçün toplanan rüsum da **«rəhdari»** adlanırdı. Sadalanan rüsumlardan başqa tacirlərdən əlavə olaraq, xidmət haqqı (**«xuddamiyə»**), malların böyük tərəzilərdə çəkilməsi üçün **«rəsm-i qapan»** kimi digər rüsumlar da toplanırdı. Mal bazara çıxarıldıqdan sonra, onun kəmiyyət və keyfiyyəti nəzərə alınaraq, **«rüsum-i mizan»** adlanan bazar rüsumu alınırdı [7, 98]. Bu və ya digər şəhərə daxil olan malların yoxlanılması gömrük məmurları tərəfindən

şəhər darvazalarının ağzında və yaxud karvansaralarda həyata keçirilirdi. Tranzit rüsumu «**rəhdari**» dən fərqli olaraq, bazara çıxarılan maldan alınan adi gömrüyün miqdarı təkcə yükə görə deyil, həmçinin keyfiyyətə (qiymətinə) görə müəyyən edilirdi. Bu malın konkret qiymətinin müəyyənləşdirilməsi deyil, sadəcə olaraq, bu və ya digər əmtəə qruplarının bazar qiymətləri ilə az-çox uyğun gələn orta qiymətinin müəyyənləşdirilməsi yolu ilə həyata keçirilirdi. Qeyd etdiyimiz kimi, Səfəvi dövləti Şərq-Qərb ticarət yolunun mərkəzində yerləşirdi. Bütün bu yol üzərində, o cümlədən Səfəvi dövləti ərazisində onlarla gömrük məntəqəsi fəaliyyət göstərirdi. Ticarətin inkişafı bir çox hallarda dövlətin vergi və gömrük siyasətindən də xeyli dərəcədə asılı idi. Ticarət yolları üzərində fəaliyyət göstərən rəhdərxanaların sayı və tətbiq edilən rüsumun miqdarı həmin yolda ticarət dövriyyəsinin həcminə, habelə qiymətin formalaşmasına öz təsirini göstərirdi. Kənəkirli Zəkəriyyə, Çuxur-Səd bəylərbəyi Xosrov xan (Keyxosrov xan 1647-1653 V.B.) tərəfindən «**cizyənin**» miqdarının azadılması, habelə yol rüsumunun («**rəhdari**») ləğvinin istehsal münasibətlərinin inkişafına təkan verdiyini qeyd edir. Onu bu vəzifədə əvəz etmiş Məhəmmədqulu xanın (1653-1660) zamanında isə Xosrov xan tərəfindən həyata keçirilmiş islahatlar ləğv edilərək vergilərin miqdarı artırılmış, yol rüsumu bərpa edilmişdi. Bu da öz növbəsində buğda və digər məhsulların qiymətlərinin artmasına səbəb olmuşdu [12, 144-145; 1, 198]. Bir ticarət yolu üzərində yerləşən ayrı-ayrı dövlətlərin həyata keçirdiyi gömrük siyasəti dövlətlərarası münasibətlərdə ziddiyyətlərin meydana gəlməsinə səbəb olurdu. Belə ki, uzun illər ərzində savaşlarla müşayiət olunan Səfəvi-Osmanlı ziddiyyətlərini doğuran səbəblərdən biri də Osmanlı hakim dairələrinin Səfəvi tacirlərinə münasibətdə yürütdüyü gömrük siyasəti idi. Ümumiyyətlə, Səfəvi gömrük sistemi quruluşuna görə Osmanlı dövlətində mövcud olan anoloji sistemlə müqayisədə daha sadə və ticarətin inkişafı üçün daha əlverişli idi. Səfəvi dövlətində tranzit ticarətdən yalnız yol rüsumu «**rəhdari**» almaqla kifayyətləndikləri halda, Osmanlı dövlətində əsas rüsumdan başqa «**kasabiyye**», «**yasakiye**» kimi bir sıra digər əlavə rüsumlar da alınırdı. Rüsumlar haqqında 1546-cı il qanununa əsasən Osmanlı dövlətində xarici tacirlərin malından 5%, yerli xristian və yəhudi tacirlərin mallarından 4%, türk tacirlərin mallarından isə 2% rüsum alınırdı. Digər ölkələrdən gələn müsəlman tacirlərdən elə türk tacirlərdən alınan miqdarda (2%) rüsum toplanırdı. Səfəvi dövlətindən Osmanlı ərazisinə gəlmiş ermənimənşəli tacirlərdən isə 5% miqdarında rüsum toplanırdı [7, 109]. Tarixi qaynaqlarda tədqiq olunan dövrdə ticarət yolları üzərində çoxsaylı gömrük məntəqələri - rəhdərxanaların fəaliyyəti haqda məlumatlar yer alır. Təkcə Əylisdən Kağızmana qədər yolboyu altı, Əylisdən İzmirədək olan yolda isə on rəhdərxana fəaliyyət göstərirdi [11, 16-19]. Naxçıvandan Tokatadək yolboyu aşağıdakı şəhər və yaşayış məskənlərində rəhdərxanalar var idi. Naxçıvan, Şərur, Üçkilsə, Qars çayı üzərindəki Aqadqala, Kağızman, Çoban Körpü, Həsənqala, Ərzurum, Tokkat, İzmir [11, 16-18]. Digər müəlliflər kimi J.B.Tavernye də tranzit rüsumunun (rəhdari V.B.) yükə görə alındığını qeyd edir. Yüklər açılmadığından rəhdarinin miqdarının müəyyənləşdirilməsində malın dəyərliliyi (qiymətliliyi) həlledici rol oynamırdı. Bununla belə, bəzən rəhdarinin miqdarı müəyyənləşdirilərkən malın keyfiyyəti və kəmiyyəti də nəzərə alınırdı [7, 104]. Rəhdərxanalar çox zaman ayrı-ayrı şəxslərə dövlət xəzinəsinə müəyyən məbləğin ödənilməsi müqabilində icarəyə verilirdi ki, bununla da həmin şəxslər il ərzində ticarətdən toplanan rüsumları toplamaq hüququ əldə edirdilər. Bəzən rəhdərxanaların icarəsindən əldə edilən gəlir büdcənin formalaşmasında əsas mənbə rolunu oynayır və

həmin gəlirlər hesabına divan vergiləri ödənirdi. Bu Rəvan xanı Qulam Əli xanın ticarət mallarından toplanan gömrük vergilərini azaltmağı xahiş edən Kartli-Kaxet çarı II İrakliyə cavabından da aydın duyulur. «Sizin cənablara aydın olmalıdır ki, Rəvan ölkəsinin gəlirlərinin əsas hissəsi həmin rəhdərxanaların icarəsindən formalaşır. Əgər mallardan alınan rüsum məsələsində dəyişiklik və güzəşt edilsə, mənim ölkəmin işləri pozulacaq və mən çıxılmaz vəziyyətdə qalaraq, ali divana illik məbləği ödəyə bilməyəcəyəm» [9, 63].

Tranzit ticarətin inkişafına təsir göstərən başlıca amillərdən biri də ölkə hüdudları içərisində ticarət karvanlarının təhlükəsizliyinin təmini idi. Əylisli Zəkəriyyə 1655-ci ildə Bursadan Tokat istiqamətində olan Saruca aşırımını keçən zaman karvana hücum edildiyini, nəticədə iki nəfərin öldüyünü, 7-8 nəfərin isə yaralandığını bildirir. Yenə həmin müəllif, 1667-ci ilə aid qeydlərində Osmanlı ərazisində karvanlara edilən hücumların artdığını, karvanlara edilmiş 8-9 hücum nəticəsində çoxlu insanın öldürüldüyünü, xeyli miqdarda malın qarət olunduğunu bildirir. «Sonra qızılbaş ölkəsində (Səfəvi dövlətində V.B.) 2-3 karvanı qarət edərək malları apardılar» [11, 45]. Karvan yollarının təhlükəli olması, həmçinin uzaqlığı və çətinliyinin doğurduğu problemləri birgə həll etmək məqsədilə Səfəvi şəhərlərində **«məlik-ət tüccar»** adlanan şəxslərin rəhbərlik etdikləri xüsüsi tacir təşkilatları təsis edilmişdi. **«Məlik-ət tüccar»** ların başçılıq etdikləri təşkilat **«urtaq»** (**«ortaq», şərik**) adlanırdı [7, 64]. V.V.Bartold tacir birliklərinin belə adlandırılmasının, tacirlərin nə dərəcədə həmrəy və necə mükəmməl bir təşkilata malik olmalarının göstəricisi olmasını qeyd edir [2, 700; 3, 64; 7, 64]. Korneli de Bryünə istinad edən V.F.Minorski, «məlik-ət tüccar»ların tacir yığıncaqlarında seçildiyini qeyd edir [10, 149; 7, 64]. J.Şardən «məlik-ət tüccar»ların bütün şəhərlərdə mövcud olması haqda məlumat verir [7, 64]. «Məlik-ət tüccar»lar bu və ya digər istiqamətlərdə karvanların təşkili işləri ilə məşğul olurdular. Karvanlara karvan ticarətində iştirak edən tacirlər tərəfindən seçilən **«karvanbaşı»** adlanan şəxslər başçılıq edirdilər. Onlar karvanı idarə edir, karvanın yoladüşmə vaxtını müəyyənləşdirir, karvan üzvləri arasındakı mübahisələri aradan qaldırır, yolboyu müxtəlif ödənişlərin həyata keçirilməsini nizamlayırdı. Çavuş adlanan şəxslər karvanların hərəkəti haqda məlumat verir və malların qorunmasına nəzarət edirdilər ki, bunun da müqabilində hər yükə görə ¼ piastr alırdılar [7, 65]. Karvanların təhlükəsizliyi istiqamətində tədbirlər Səfəvi dövlətində Osmanlı dövlətinə nisbətən daha yaxşı təşkil edilmişdi. Bu istiqamətdə fəaliyyət Şah I Abbasın (1587-1629) zamanında xüsusilə geniş miqyas almışdı. Onun qoyduğu qaydaya əsasən, əyalət hakimləri ərazilərindən keçən karvanların təhlükəsizliyinin təminatı üçün cavabdeh idilər. Hər hansı bir tacir qarətə məruz qalardısa, hadisənin baş verdiyi əyalətin hakimi tacirin ziyanını ödəməli idi [7, 65].

Tarixi qaynaqlar qeyd edilən dövrdə bölgədə çoxsaylı karvansaraların fəaliyyət göstərməsi haqda məlumat verir. XVII əsrdə Səfəvi dövlətinə səfər etmiş xaricilərin mütləq əksəriyyəti Şərqdə ən rahat və gözəl karvansaraların bu ölkədə olduğunu qeyd edirlər [7, 25]. Karvansaralarda əsasən xarici tacirlərin dayandığını nəzərə alsaq, karvansaraların çoxluğu bizdə bölgənin, ölkənin xarici ticarət dövriyyəsindəki payı barədə aydın təsəvvürlərin formalaşmasında yardımçı olar. Bu dövrdə karvansaralar ticarətdə əsas nəqliyyat vasitəsi olan karvanların dayanacaq yeri olmaqla, həm daxili, həm də xarici ticarət dövriyyəsində önəmli rol oynayırdı. Karvansaralar dayanacaq yeri olmaqdan başqa, həm də alış-veriş mərkəzi funksiyasını da yerinə yetirirdilər. Ölkənin və dünyanın müxtəlif yerlərindən gələn tacirlər burada görüşür və istirahətlə

yanaşı alver edirdilər. İri ticarət mərkəzlərində ayrı- ayrı ölkələrə mənsub tacirlər özləri üçün karvansaralar əldə edir və həmin karvansaralarda yalnız bu ölkəyə məxsus tacirlər dayanır, gətirdikləri mallarla alver edirdilər. Məsələn, əgər hər hansı bir şəxs hind qumaşı, firuzəsi və s. əldə etmək istəyirdisə, o bütün bu malları hind tacirlərinin dayandıqları karvansarada əldə edə bilərdi [7, 25].

Tədqiq olunan dövrdə xarici ticarət dövriyyəsində ipək öz birinciliyini saxlamaqla, əsas ixrac məhsulu hesab olunurdu. Hətta Səfəvi və Osmanlı dövlətləri arasında imzalanmış 1612-ci il barışının müddəaları içərisində Səfəvilərin hər il Osmanlılara 200 yük ipək vermək haqdakı öhdəliyi də yer alırdı. Lakin anlaşmanın bu müddəasına əməl edilmədiyindən osmanlılar 1615-ci ildə yenidən Azərbaycana hərbi səfər təşkil etdilər. Ancaq ipək xəracı yarıya endirilməklə tərəflər arasında yenidən barış əldə edildi [4, 20-21]. Bu dövrdə dövlət xarici ticarəti öz əlində saxlamağa səy göstərirdi. Şah I Abbasın zamanında (1587-1629) xarici ticarət demək olar ki, dövlətin inhisarında idi. Bu hər şeydən öncə onun mərkəzləşmə siyasəti, qismən Osmanlı savaşlarının nəticələri, qismən də cənubda portuqalların ticarəti əllərində saxlamaları ilə bağlıdır. Bu inhisarçılıq Şah I Səfinin (1629-1642) zamanında bir qədər zəifləmiş, onun sələfləri isə praktiki olaraq inhisarçılıqdan imtina etmişdilər. Ticarətin inkişafından təkcə iqtisadi mənfəət güdülmür, eyni zamanda ticarətdən diplomatik əlaqələrin qurulmasında vasitə kimi də istifadə edilirdi. Bu baxımdan tacirlərin ticarətlə yanaşı diplomatik missiyanı da həyata keçirmələri diqqəti cəlb edir. İsfahanda şahın da qatıldığı bir sıra kütləvi tədbirlərdə iştirak edən F.Kotovun səfir və tacirlərin şahın yanında bir sırada dayandığını qeyd etməsi tacirlərə (əlbəttə ki, xarici tacirlərə V.B.) səfirlər qədər önəm verilməsinə bir işarədir [6, 86-87]. Bəzən diplomatik xarakterli tapşırıqların icrası tacirlərə həvalə edilirdi. Bu dövrdə Səfəvi dövlətinə səfər etmiş tacirləri səfir-tacirlər adlandırsaq heç də yanılmarıq. Səfəvi dövlətinə səfər etmiş tacirlərin səyahətinin görünən tərəfi ilə yanaşı qaranlıq tərəfi də sezilir. Həmin tacir-səfirlər daha çox kəşfiyyatçı funksiyasını icra edirdilər. Əks təqdirdə bölgəyə səyahət etmiş səfir və tacirlər vətənlərinə döndükdən sonra bu gün bizim tarixi qaynaq kimi yararlandığımız hesabat xarakterli (necə adlanmasından asılı olmayaraq) səyahətnamə, gündəlik və s. tərtib etməzdilər. Bu hesabatlarda bir qayda olaraq bölgənin coğrafi mövqeyi, siyasi, sosial-iqtisadi durumu, ordunun vəziyyəti, idarəetmə aparatı, əhalinin etnik tərkibi və adət-ənənələri ciddi şəkildə analiz olunur, təmsil etdikləri ölkənin vəziyyəti və imkanları ilə müqayisələr aparılır, qarşı tərəfin zəif cəhətlərinin üzə çıxarılmasına səy göstərilirdi. Səfəvi dövlətində demək olar ki, bütün millətlərin - türklərin, yəhudilərin, farsların, ərəblərin, ermənilərin, hindlilərin və s. nümayəndələri ticarətlə məşğul olurdular [6, 7, 8]. Xarici ticarətlə məşğul olan tacirləri əsasən iki qrupa bölmək olar: 1. Şah tacirləri – bunlar şahın ticarət agentləri kimi çıxış edərək, şah xəzinəsinə məxsus mallarla alver edirdilər ki, buradan əldə edilən gəlir şahın xass gəlirlərinin bir hissəsi kimi onun şəxsi büdcəsinə daxil olurdu. İkinci qrupa isə öz malları ilə alver edən adi tacirlər daxil idi. Bu qəbildən olan tacirlər F.Kotovun qeydlərində **«tezik»** adlandırılırlar [6, 11, 78]. Şahın ticarət işləri ilə **«tacədar-i xassey-i şerife»** (xassey-i şerife tacirləri) adlanan ticarət agentləri məşğul olurdular. Bu qrupdan olan tacirlər adi tacirlərdən fərqli olaraq, gömrüksüz ticarət hüququna, eləcə də alver yerinin seçilməsi, malların alınması və satılması ilə bağlı xüsusi imtiyazlara malik idilər. Üstəlik, onlar gediş haqqı ödəmir və müftə yedizdirilirdilər. Qeyd olunan imtiyazlardan yararlanmağa çalışan bir çox tacirlər öz

mallarını şah malı kimi qələmə verərək rüsum ödəməkdən yayınmağa cəhd göstərirdilər [6, 11].

Tədqiq olunan dövrdə Qərbi Azərbaycandan, əsasən də Culfadan və Əylisdən olan tacirlərin ticarət agentləri kimi Səfəvi dövlətini təmsil etmələri müşahidə edilir. Azərbaycanın müxtəlif yerlərində istehsal olunmuş məhsulları dünya bazarına çıxaran Culfa, Əylis və digər şəhərlərdən olan tacirlər etnik mənsubiyyətindən asılı olmayaraq, Azərbaycan malları ilə alver edir, dünyada da Azərbaycan tacirləri kimi tanınırdılar. Bu da təbii idi. Hər şeydən öncə onların doğulduqları və boya-başa çatdıqları yer, alver etdikləri məhsul Azərbaycana məxsus idi və nəhayət, təmsil etdikləri ölkə də Azərbaycan idi.

ƏDƏBİYYAT

1. Baxışov V.B. XVI-XVII əsrlərdə Çuxur-Səd bəylərbəyiliyinin idarəçiliyi haqqında // ADPU-nun Xəbərləri (Hümanitar elmlər seriyası), №3, 2006, s. 194-198.
2. Бартольд В.В. Место прикаспийских областей в истории мусулманского мира. Соч. т.II, Часть I. М.: Восточная литература, 1963, с. 651- 772.
3. Bartold V.V. Müsəlman dünyası tarixində Xəzəryanı bölgələrin yeri. Bakı: Elm, 1999, 160 s.
4. Bayramlı Z., Əzizli B. Azərbaycan Evliya Çələbinin 1654-cü il «Səyahətnamə» sində. Bakı: Azərnəşr, 2000, 160 s.
5. Ереванци С. Джамбр. Памятная книга зерцало и сборник всех обостоятельств святого престола Эчмиадзина и окрестных монастрей (перевод С.С.Малхасянца). М.: Восточная литература, 1958, 399 с.
6. Хождение купца Федота Котова в Персию. М.: Восточная литература, 1958, 112 с.
7. Гейдаров М.Х. Торговля и торговые связи Азербайджана в позднем средневековье. Баку: Элм, 1999, 168 с.
8. Mahmudlu Y. Azərbaycan diplomatiyası. Bakı: Azərbaycan diplomatiyası jurnalının nəşri, 1996, 289 s.
9. Папазян А.Д. Аграрные отношения в восточной Армении в XVI-XVII веках. Ереван: АН Арм. ССР, 1972, 303 с.
10. Tadhkirat Al-Muluk. A manual of Safavid Administration (circa 1137/1725) Persian text in facsimile (B.M. or 9496) Translated and explained by V.Minorsky. London: 1943, 348 p.
11. Закария Акулийский. Дневник. Ереван: Арм. ФАН лит-ра, 1939, 159 с.
12. Закария Канакареци. Хроника (перевод с армянского и комментарий М.О.Дарбинян-Меликян). М.: Наука, 1969, 320 с.

МЕСТО ЗАПАДНОГО АЗЕРБАЙДЖАНА (ЧУХУР-СА'ДА) В ТРАНЗИТНОЙ ТОРГОВЛЕ СЕФЕВИДСКОГО ГОСУДАРСТВА И О СОСТОЯНИИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ В XVI-XVII ВВ.

В.Б.БАХЫШОВ

РЕЗЮМЕ

Как известно, значительная часть государственной казны и прибыли правителей Сефевидского государства образовалась благодаря внешней торговли. С этой точки зрения, территория Чухур-Са'да владея выгодным расположением, являлась важным звеном во внешней торговле Сефевидского государства. Расположение региона на Сефевидско-Османлинской границе стимулировало развитие торговли, а так же как

важное звено в транзитной торговле региона, в определенной степени увеличивало его политическое, военно-стратегическое и экономическое значение. Пункт распологался на основных торговых путях действующих с древних времен.

ABOUT THE POSITION OF WESTERN AZERBAIJAN (CHUKHUR-SADD) IN TRANSIT TRADE AND THE POSTURE OF FOREIGN TRADE IN THE XVI-XVII CENTURIES

V.B.BAKHISHOV

SUMMARY

As we know in the researched period the most part of the state treasury and Safavi Shah's income were gotten from its foreign trade. Taking into account Chukhur-Sadd's geographical location it was one of the main points of Safavi foreign trade. The region's location on Safavi-Osmanli border stimulated the progress of trade and as one of the main points of the region's transit trade increased its political, military, strategic and economic importance. The region was located on the trade roads that had been working since old times.