

UOT 94(479.24)

<https://doi.org/10.59849/2218-4783.2026.1.44>

XVIII-XIX ƏSRLƏRDƏ NAXÇIVAN DİYARINDAN KEÇƏN TİCARƏT YOLLARI

TRADE ROUTES PASSING THROUGH THE NAKHCHIVAN REGION
IN THE 18th-19th CENTURIES

Sara HACIYEVA*

XÜLASƏ

Məqalədə XVIII-XIX əsrlər dövründə Naxçıvan diyarından keçən ticarət yollarının əhəmiyyətindən bəhs edilmişdir. Qeyd edilmişdir ki, bəhs edilən dövrdə bölgədə olan bərələr, körpülər, karvansaralar daxili və xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı və genişlənməsi üçün xüsusi əhəmiyyətə malik olmuşdur. Körpülər üzərindən tacirlər öz mallarını xaricə çıxardığı kimi, karvansaralarda da tacirlərin qalması, gecələməsi, o cümlədən də mallarının saxlanması üçün şərait yaradılmışdır. Xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı sayəsində Naxçıvan diyarı dünya dövlətləri tərəfindən tanınmış və diqqəti cəlb edən bir region kimi xüsusi əhəmiyyət kəsb etmişdir. Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, bu dövrdə Naxçıvan bölgəsi ticarətin inkişafı baxımından Azərbaycanın digər bölgələrindən geridə qalmır, əksinə xeyli irəli gedərək, Şərqlə-Qərbi, Şimalla-Cənubu birləşdirən və karvan yollarının kəsişmə nöqtəsində yerləşən mühüm bir məntəqə rolunu oynamışdır.

Açar sözlər: *Naxçıvan bölgəsi, bazar münasibətləri, iqtisadiyyat, ticarət əlaqələri.*

ABSTRACT

This article discusses the significance of trade routes passing through the Nakhchivan region during the 18th-19th centuries. It notes that the passes, bridges and caravanserais existing in the region at that time were of particular importance for the development and expansion of domestic and foreign trade relations. Bridges enabled merchants to export their goods, while caravanserais provided facilities for merchants to stay overnight and store their merchandise. Thanks to the development of foreign trade ties, the Nakhchivan region gained recognition and acquired particular significance as an area that attracted the attention of world powers. Research shows that during this period, Nakhchivan was not lagging behind other regions of Azerbaijan in terms of trade development; on the contrary, it advanced considerably, serving as an important point at the crossroads of caravan routes connecting East with West and North with South.

Keywords: *Nakhchivan region, market relations, economy, trade relations.*

GİRİŞ

Məlumdur ki, hələ qədim və orta əsrlər dövründən Naxçıvan diyarı, Şərqlə-Qərbi, Şimalla-Cənubu birləşdirən mühüm strateji əhəmiyyətə malik bir bölgə hesab olunurdu. Bölgədə gedən ictimai-siyasi proseslər həm idarəetmədə, həm də əhalinin təsərrüfat həyatının inkişafına və yaxud zəifləməsinə təsir göstərirdi kimi, ticarətin də ümumi vəziyyətinə təsir göstərirdi. Naxçıvan diyarının təbii coğrafi şəraiti ilə əlaqədar olaraq burada əhalinin əksər hissəsi kəndlərdə məskunlaşmış

* AMEA Naxçıvan Bölməsi, Naxçıvan Müəllimlər İnstitutu, e-mail: hacyevasara@yahoo.com
ORCID: 0009-00094025-3110

və məşğuliyyət sahələri də ilk olaraq əkinçilik və heyvandarlıq məhsullarının istehsalına yönəldilmişdir. Bölgədə demək olar ki, kənd təsərrüfatının bütün sahələrinin inkişafı üçün təbii resurslar vardır. Bəhs edilən dövrdə bu resurslardan istifadə edərək, təsərrüfatın digər sahələri üçün də şərait yaradılırdı. Kənd təsərrüfatının inkişafı bəzi sənət sahələrinin, o cümlədən də, ticarətin inkişafına yol açır və bunun üçün də mühüm stimula yaradırdı. Təbii ki, bu həm də ictimai-siyasi vəziyyətlə tənzimlənirdi.

TİCARƏT YOLLARI

Hələ orta əsrlər dövründən Naxçıvan diyarı qonşu ölkələrlə – İranın, Gürcüstanın, Kiçik Asyanın, Beynəlnəhrin bir sıra şəhərləri, Qara dəniz limanları ilə olan ticarət əlaqələrində əhəmiyyətli yer tuturdu. Diyarın qonşu vilayətlər və ölkələrlə ticarətində Araz çayı üzərindəki Ziyaül-Mülk və Culfa körpülərinin də rolu böyük idi [Piriyev, 2004, s. 47]. Orta əsr səyyahlarının verdiyi məlumatlara görə, Şərqlə-Qərbi, Şimalla-Cənubu birləşdirən Naxçıvan diyarından keçən ticarət yolları yalnız tranzit yükləri üçün deyil, həm də bölgədə istehsal edilən kənd təsərrüfatı və sənətkarlıq məhsullarını xaricə çıxarmaq üçün əlverişli idi. Bunun üçün çaylar üzərində körpülər, bərələr salınır daxili və xarici ticarətin genişlənməsinə şərait yaradılırdı. Bunlardan ən mühümü Şamaxı-Qarabağ-Naxçıvan-İrəvan və Türkiyəyə gedən yol; Təbriz-Mərənd-Naxçıvan-İrəvan-Ərzurum-İstanbul yolu; Əylis-Naxçıvan-İrəvan-Kars-Ərzurum-Tokat-İzmir-İstanbul-Venetsiya yolu idi. Təbrizdən Qara dəniz sahili şəhərlərinə gedən ən qısa yol da Naxçıvan ərazisindən keçirdi [Məmmədov, 1976, s. 109-110].

XVII əsrin sonundan başlayaraq XVIII əsrin ortalarına qədər davam edən iqtisadi tənəzzül Səfəvilər dövləti ərazisində təsərrüfat həyatının bütün sahələrinə, o cümlədən də ticarət həyatına mənfi təsir etmişdi. Bununla belə, Naxçıvan diyarı Qərb ilə Şərq arasında, həm xammal bazası, həm də magistral ticarət yolu kimi əhəmiyyətini hələ də itirməmişdi [Məmmədov, 1976, s. 111]. Lakin Böyük İpək yolunun əhəmiyyətinin azalması XIX əsrin əvvəllərində demək olar ki, ticarət yolları ilə hərəkət edən karvanların sayını azaltmış, xarici ölkələrdən bölgəyə daxil olan məhsulların ixtisarına səbəb olmuşdu. Göstərilən dövr ərzində bölgədə müharibələrin və daxili çəkişmələrin geniş miqyas alması da ticarət dövriyyəsinin azalmasına, karvan yollarının əvvəlki əhəmiyyətinin itirməsinə təsirsiz ötürməmişdi. Bu dövrdə Təbriz-Naxçıvan-Qara dəniz ticarət yolu öz əvvəlki əhəmiyyətini müəyyən qədər saxlasa da, onunla daşınan malların çeşidi olduqca yoxsullaşmışdı [Muradov, 2017, s. 195]. Buna misal olaraq XVII əsrə aid Ordubad şəhərinin mərkəzində salınmış bazarı nümunə göstərmək olar. Həmin dövrə aid Ordubad bazarında təsərrüfatın müxtəlif sahələrinə aid malların satışı, ticarətin ümumi vəziyyətindən xəbər verir.

Naxçıvan diyarında təsərrüfatın bütün sahələrinin inkişafı bir tərəfdən cəmiyyətin iqtisadi inkişaf səviyyəsinin, digər tərəfdən, ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsində mühüm rol oynamışdır. Naxçıvanda təsərrüfatın inkişafı onun ayrı-ayrı sahələrinin həm istehsal etdiyi mallara olan tələbatını, həm də ticarət əlaqələrinin səviyyəsinin yüksəlməsinə kömək edirdi. Yəni kənd təsərrüfatı və sənətkarlıq və onun ayrı-ayrı sahələri bir tərəfdən yerli əhalinin iqtisadi inkişaf səviyyəsini qaldırırdısa, digər tərəfdən ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsinə kömək edirdi [Hacıyeva, 2017, s. 154-160]. Bu isə o dövrdə səyyahların, tacirlərin və digər insanların bölgəyə marağını artırırdı. Azərbaycan, o cümlədən də Naxçıvan diyarı ticarət əlaqələrinin həyata keçməsinə ən əlverişli məntəqə sayılırdı. Çünki, Yaxın Şərqlə daxil olmaq üçün Qafqaz dağlarından keçən ən əhəmiyyətli yol Azərbaycan və onun ayrılmaz hissəsi Naxçıvan ərazisindən keçirdi.

Səfəvi-Osmanlı münasibətlərinin müəyyən qədər yaxşılaşması Türkiyə, Aralıq dənizi vasitəsilə Qərb ölkələri, qismən Venetsiya, Qenuya və digər ticarət şəhərləri ilə ticarət etməyə şərait yaradırdı. Osmanlılar Azərbaycanın ticarət rəqibi kimi bu zaman qoşqu və yük heyvanlarını almağa çox maraq göstərirdilər. Azərbaycan ilxılarında yetişdirilən əla yorğa və döyüş atlarına Türkiyədə böyük ehtiyac var idi. Həmçinin Azərbaycandan Türkiyəyə çoxlu sayda dəvə də göndərilirdi. Bununla yanaşı, osmanlılar Azərbaycan ipəyini, boyaq maddələrini, toxuculuq məmulatlarını və digər bu tipli

məhsulları avropalılara satmaqla xeyli gəlir əldə edirdilər. Azərbaycan tacirləri İtaliya, Fransa və s. ölkələrlə sıx iqtisadi əlaqə yaratmaq məqsədilə türk tranzit ticarət yolundan istifadə edirdilər. Həmin dövrün məlumatlarına görə İstanbul, İzmir, Hələb şəhərləri Şərq tranzit ticarətinin son dayaq nöqtələri idi. Buradan mallar dəniz yolu ilə Avropaya çatdırılırdı. Həmin şəhərlər Avropanın Şərq ölkələri ilə tranzit ticarətində “yolasalma məntəqəsi” vəzifəsini yerinə yetirirdi. Azərbaycanın cənub bölgəsi ilə də ticarət əlaqələri quru və dəniz yolu ilə aparılırdı: quru yol Dərbənd və Şimali Qafqazdan, dəniz yolu isə Xəzər-Volqadan keçirdi. Quru yol Dərbənd-Şabran-Muğan düzü-Ərdəbil-Xalxal-Zəncan-Sultaniyyə-Əbhər və İsfahana qədər uzanırdı. Bu yoldan Gəncə, Ərəş, Naxçıvan, Mərrənd, Təbriz və Marağaya şaxələr ayrılırdı. Dəniz yolu isə Dərbənd-Bakı, Lənkəran, Astara, Gilan və İranın daxili rayonlarından keçirdi [Ömərov, 2012].

Bəhs olunan dövrdə Naxçıvan diyarından Azərbaycanın digər bölgələrinə, xüsusən Qara-bağ, Qazax və Şəmşəddil mahalına qədər uzanan karvan yolları var idi. Lakin bir çox sənətkarlıq və kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalının mühüm mərkəzlərindən olan Dərələyəz mahalını istər Naxçıvan şəhərinin özü, istərsə də Azərbaycanın digər bölgələri ilə birləşdirən ticarət yolları da karvanların hərəkəti üçün elə də yararlı deyildi. Mahalın Naxçıvanla əlaqəsi yalnız 4 dağ cığırı vasitəsilə mümkün idi. Belə yollardan biri də Dərələyəz mahalının həliyədə Əzizbəyov rayonu adlanan bölgəsindən keçirdi. Əzizbəyov rayonunun vaxtilə Soylu adlandırılması da təsadüfi deyildi. Həmin bölgədən qaçqın düşmüş yerli əhalinin verdiyi məlumata görə, bu rayonun adı vaxtilə Soylu (yəni soyğunçuların olduğu bölgə – S.H.) adlanmışdır. Bunun mənası isə bölgədə olan iki dağ arasındakı cığırla keçən karvan yolu ilə bağlıdır. Əhalinin verdiyi məlumata görə Cənubi Azərbaycandan gələn karvan yolu bu ərazidən keçərkən həmin cığırda karvanı soyan qaçaq-quldurlar olduğundan bölgənin adı Soylu adlanırmış. Onu da qeyd etmək olar ki, bu cığırlardan yalnız biri – Tanap kəndindən keçən cığır bütün il boyu karvanların hərəkəti üçün yararlı olurdu. Yerdə qalan 3 cığır qış aylarında qalın qarla örtüldüyündən yük heyvanlarının hərəkəti üçün yararsız hala düşürdü [Шонен, 1852, s. 270].

Naxçıvan diyarının xarici ticarətinin inkişafında XVI-XVII əsrlərdən yenidən yüksəliş dövrü keçirən Azad (Aza) şəhəri beynəlxalq ticarətdə mühüm rol oynayır. Azad şəhəri və ona yaxın bölgələrdə istehsal edilən biyan kökü əhalinin xarici ticarət əlaqələrində mühüm əhəmiyyət kəsb edirdi. Şəhərin xarici ticarət əlaqələrində mühüm əhəmiyyətə malik olduğunu burada dörd karvansaranın mövcud olması da bir daha sübut edir. Azad şəhəri XVII əsrin ikinci yarısında Naxçıvan bölgəsinin çiçəklənən şəhərlərindən biri olduğundan səyyahların diqqətini cəlb etmişdi. XVII əsrə aid mənbələrdə şəhərin adı müxtəlif formalarda – Azad, Azadciran və s. şəkillərdə verilir. Fransız səyyahı Tavernye bu şəhəri Əsədabad, Məcidəddin əl-Hüseyni isə Azadabad adlandırırlar [Budaqova, 1995, s. 29]. Naxçıvan diyarında istehsal olunan təsərrüfat mallarını (kənd təsərrüfatı və sənətkarlıq məhsullarını) tacirlər başqa ölkələrə aparır və oradan da bu bölgəyə müxtəlif ölkələrin mallarını gətirirdilər. Karvan yolları vasitəsilə Orta Asiyadan, Azərbaycandan, Çindən Avropaya ipək parçalar, metal əşyalar, saxsı qablar, zərgərlik məmulatları aparılırdı. Çinə isə dəvə karvanları ilə qiymətli daşlar, şüşə məmulatları, ətir və s. gətirilirdi. Böyük İpək yolunun qovşağında yerləşən Təbriz şəhəri o zamanlar Asiya-Avropa ticarətini tənzimləyirdi. Təbrizdən keçən ticarət karvanları Azərbaycanı Trabzon, Bursa, Hələb, Beyrut, Dəməşq və s. kimi o dövrün ticarət mərkəzləri ilə əlaqələndirirdi. Bütün bu geniş şaxəli İpək yollarının köməyi və həmçinin əlverişli təbii şəraiti nəticəsində Azərbaycan, o cümlədən də Naxçıvan uzun illər dünyanın iri ipək istehsalçısı və ticarət mərkəzi rolunu oynamışdır [Məhərrəmov, 2015, s. 10-11].

Dünyanın bir çox ölkələrindən, xüsusən də Qərbdən gələn tacirlər öz ölkələrindən gətirdikləri malları sataraq, buradan şərq mallarını, xüsusən Hindistan ədviyyatlarını, nadir boyaları, qiymətli daş-qəş, xam ipəyi və ipək parçaları alırdılar. Bərdə və Ərəş mahallarından başlayan İpək Yolunun mühüm bir istiqaməti Araz boyunca Naxçıvana və Culfaya qədər uzanır, oradan isə Təbrizə və yenə də Qərbə yönəlirdi. Digər ticarət mərkəzləri olan şəhərlərdə olduğu kimi, Culfada da anbarlar tikil-

mişdir. Ticarət mallarını saxlamaq üçün tikilən anbarlarda ən çox digər yerlərdən gətirilən ipək məhsulları saxlanılırdı. Bu ticarət yolu ilə avropalıların ən çox alıb apardıqları Azərbaycan və İran ipəyi idi. Azərbaycandan, o cümlədən Naxçıvandan Böyük İpək yolunun keçməsi kənd təsərrüfatının bir çox sahələrinin inkişafına təkan vermişdir. İpəkçilik ipək qurdunun yeni, keyfiyyətli növlərinin Naxçıvana gətirilib yayılmasına və onun yem bazası olan yeni tut sortlarının əkilməsinə səbəb olurdu. İlk növbədə ticarət yolunun üzərində yerləşən yaşayış məntəqələrində heyvandarlığın – qoyunçuluq, maldarlıq, dəvəçilik, atçılıq və b. növləri inkişaf etməyə başlamışdı. Təbii ki, yaranan tələbat Naxçıvanın başqa ərazilərində də baramaçılığın və heyvandarlığın inkişafına zəmin yaradırdı [Məhərrəmov, 2015, s. 10, 11].

Təsərrüfatın müxtəlif sahələri ilə məşğul olan insanların istehsal etdikləri məhsullar vasitəsilə tacirlər Azərbaycanı və həmçinin Naxçıvanı dünyaya tanıtdırırdılar. Hələ Monqol istilasından müxtəlif ölkələrə köç edən ustalar həm burada, həm də məskunlaşdıqları yerlərdə istehsal etdikləri məhsulları bu bölgənin adı ilə bağlayaraq xaricə – beynəlxalq bazara çıxarırdılar. Azərbaycan, o cümlədən də Naxçıvandan Avropanın şəhərlərinə burada istehsal olunan qırmızı və tünd qırmızı qumaş, ipək parçalar göndərilirdi [Həvilov, 1991, s. 140]. Ordubad və ümumiyyətlə, Naxçıvan diyarında toxunan parçalara xarici bazarda da böyük ehtiyac duyulurdu [Budaqova, 1995, s. 26]. Bölgənin təsərrüfat həyatının yüksəlməsində kənd təsərrüfatı və sənətkarlıq məhsullarının inkişafı ilə yanaşı, ticarətin bir sıra üstünlüyü var idi. Əvvəlcə, sənətkarlar əsas etibarilə daxili bazarın ehtiyacını ödədikləri halda, tacirlər onların hazırladıqları əşyanı xarici bazarlara çıxarırdılar; ikincisi, kənd təsərrüfatı və sənətkarlıqla yalnız yerli əhali məşğul olduqları halda, ölkənin ticarətinin inkişafında yerli tacirlərdən (sövdəgərlərdən) əlavə, xarici ölkələrin tacirləri də əhəmiyyətli rol oynayırdılar. Bütün bu amillər təsərrüfat həyatında ticarəti ön sıraya çıxarırdı [Əliyev, 1964, s. 26].

Naxçıvan və Ordubad şəhərləri əvvəlki dövrlərdə olduğu kimi, XVIII-XIX əsrlərdə də ticarət və sənətkarlıq mərkəzləri olmuş, burada iqtisadiyyatın əsas sahələrini pambıqçılıq və ipəkçilik təşkil etmişdir. Burada istehsal olunan pambıq və bez parçalar Nijni-Novqoroda, Tiflisə, Moskvaya, Təbrizə və digər şəhərlərə ixrac edilmişdir. Bəhs olunan dövrdə Azərbaycan-Moskva ticarət əlaqələri ölkənin Avropa ilə münasibətlərində müstəsna rol oynayırdı. Baş ticarət yollarının bir xətti də Volqa-Xəzər yolu idi. İqtisadi inkişafın əsas istiqamətlərindən birini təşkil edən xarici ticarət nəinki iqtisadi, həmçinin sosial-siyasi və mədəni əlaqələrin genişləndirilməsində də mühüm rol oynayırdı. Yerli iş adamları ilə yanaşı xaricdən gələn ticarətçilərin də çalışdığı xarici ticarət ölkədən kənarda istehsal olunan məhsullara və qarşılıqlı mal mübadiləsinə olan tələbatı ödəyirdi.

Hələ qədim zamanlardan müasir Rusiya ərazilərində olan dövlətlərlə Azərbaycan arasındakı ticarət XVIII-XIX əsrlərdə daha da intensivləşmişdir. Naxçıvanın xarici ticarət əlaqələrində ipəkçiliyə aid məhsulların alqı-satqısının həcmi daha geniş olmuşdur. Yerli istehsaldan başqa ticarət əlaqələrinin inkişafında əhəmiyyətli rol oynayan ipək alveri naxçıvanlı tacirlərin əsas gəlir mənbələrindən biri olmuşdur. Burada Culfa tacirlərinin rolu xüsusi vurğulanmalıdır. Hələ XVI əsrin ikinci yarısından etibarən onlar beynəlxalq ipək ticarətindən xeyli gəlir əldə etmişlər. Bu haqda səfəvişünas-alim O.Əfəndiyev müxtəlif mənbələrə əsasən göstərir ki, Culfa tacirləri xamnanı (xam ipəyi), onun istehsal olunduğu yerlərdən – Şamaxı, Ərəş və Gilandan alır, sonra isə dünyanın bir çox bölgələrinə aparıb satırdılar [Əliyev, 2014, s. 211].

Böyük İpək yolunun Naxçıvan diyarından keçməsi bölgədə xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə mühüm şərait yaratmışdı. Məhz elə bu amillərin nəticəsi idi ki, bütün dövrlərdə olduğu kimi XVIII-XIX əsrlərdə də bir sıra dövlətlər bu ərazini öz maraq dairələrində saxlayırdılar. Təsədüfi deyil ki, Şərqi ən qədim şəhər mədəniyyət mərkəzlərindən olan Naxçıvan şəhərinin yaranmasının başlıca amilləri yerli coğrafi, iqtisadi və mədəni zəminlə əlaqədar olmuşdur. Naxçıvan bölgəsi nəinki Azərbaycan, eləcə də Cənubi Qafqaz üçün çox mühüm coğrafi-strateji mövqedə yerləşən ərazidir. Bunu vaxtilə bu ərazidən keçən beynəlxalq ticarət yollarının aktiv fəaliyyəti ilə daha aydın izah etmək olar. Yaxın Şərqi ticarət mərkəzləri ilə Cənubi Qafqazı, Orta Asiyayı və Uzaq Şərqi

ölkələrini əlaqələndirən əsas karvan yolları Naxçıvan ərazisindən keçmişdir [İsayev, 2015, s. 14-15]. Naxçıvanın əlverişli coğrafi mövqeyi, onun Şərqdən Qərbə və əksinə gedən ticarət yollarının üzərində yerləşməsi burada çoxsaylı karvansaraların, məscidlərin, bazarların tikilməsinə səbəb olmuş və zaman-zaman dağıdılan mədəniyyət və ticarət obyektləri yenidən bərpa edilmişdi. Dövrün digər tikililəri ilə yanaşı ticarət mərkəzlərinin (Rasta və Çarşı bazarların) tikilməsi şəhərlərin inkişafına əhəmiyyətli təsir göstərmişdir. Müxtəlif ticarət yollarının kəsişdiyi şəhərdə çoxlu sayda bazarlar, dükanlar, sənətkar emalatxanaları və s. iqtisadi baxımdan əhəmiyyətli obyektlər var idi ki, onlar sənətkarlıq, kənd təsərrüfatı və ticarət mallarının alqı-satqısını genişləndirirdi. Qeyd edək ki, bazar bütün növ məhsulların satışı və alışı üçün əlverişli olduğundan sənətkarların da çox hissəsinin əsas iş yerləri bazarlarda yerləşmişdi [Hacıyeva, 2017, s. 213, 215]. Əldə edilmiş məlumatlara görə, Azərbaycan Böyük İpək yolunun bir sıra mühüm qolları ilə xarici ticarət əlaqələrində strateji mövqe tutmuşdur [Əliyev, 1964, s. 27].

Bu ticarət yolları Həmədandan Təbrizə, Xəzər sahilindən Ərəş, Şirvan və Bərdəyə, şimal istiqamətində Dərbənd və Volqaya çıxırdı. Qərb istiqamətinə yönələn yol isə Bərdədən Tiflis və Batumi tərəfə gedirdi. Ərazidə Bərdə və Ərəş mahallarından başlayan əsas ticarət qolu Araz çayı boyunca Naxçıvana və Culfaya qədər uzanır, oradan Təbrizə və qərb bazarlarına çıxırdı. Culfada iri ipək anbarlarının mövcudluğu Azərbaycanın müxtəlif bölgələrindən gətirilən xam ipəyin toplanması və saxlanması üçün əlverişli şərait yaratmışdır. Belə geniş şaxəli ticarət yolları və əlverişli təbii-coğrafi mövqe nəticəsində Azərbaycan uzun illər ərzində dünyanın aparıcı ipək istehsalçılarından və ticarət mərkəzlərindən biri olmuşdur [Həsənov, 2001, s. 23].

XIX əsrin sonlarına dair arxiv materialları göstərir ki, Aleksandropol qəzası və ona bitişik ərazilərdə formalaşan yollar şəbəkəsi və ticarət xətləri Naxçıvan diyarının xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsi üçün mühüm baza yaratmışdır. Zaqafqaziya dəmir yoluna birləşən Tiflis-Culfa tranzit xətti, xüsusilə Aleksandropol-İrəvan-Naxçıvan istiqamətində uzanan şose yolu, bölgənin iqtisadi integrasiyasında əsas rol oynamışdır. Bu xətt vasitəsilə həm yerli istehsal məhsulları bazarlara daşınır, həm də xarici ticarət mübadiləsi həyata keçirilirdi (Materialy dlya izucheniya ekonomicheskogo byta gosudarstvennykh krestyan Zakavkazskogo kraya, 1885, s. 61). Naxçıvan diyarı üçün xarici ticarətin əsas mərkəzi Culfa qəsəbəsi idi. Arxiv sənədlərində Culfa “İranla əsas ticarət məntəqəsi” kimi səciyyələndirilir [Russian State Historical Archive [RGIA], Fond 1344, Opis 18, Delo №1847, fol. 12].

Culfa vasitəsilə Naxçıvandan İrana buğda, arpa, yun, dərilər, ipək və duz kimi yerli məhsullar ixrac edilir, əvəzində İrandan parça, ədviyyat, xalça, mis qablar və digər sənətkarlıq məmulatları gətirilirdi. Bu mübadilə Naxçıvan iqtisadiyyatında xarici ticarət balansının formalaşmasında mühüm əhəmiyyət daşıyırdı.

Bölgənin bu funksiyasını möhkəmləndirən amillərdən biri onun coğrafi mövqeyi idi. Araz çayı boyunca yerləşən Culfa həm İranla təbii sərhəd nöqtəsi, həm də Qafqazı Cənubi Asiya və Yaxın Şərq ticarət yollarına birləşdirən keçid məntəqəsi kimi çıxış edirdi. Buradan keçən karvan yolları vasitəsilə həm Rusiya imperiyası ərazisinə, həm də Osmanlı və İran bazarlarına mallar daşınırdı. Culfa ticarətində müxtəlif etnik və dini qruplardan olan tacirlər – azərbaycanlı, erməni, fars və rus mənşəli sahibkarlar – iştirak etmiş, bu da Naxçıvanın Cənubi Qafqazın beynəlmiləl ticarət mərkəzlərindən biri kimi formalaşmasına şərait yaratmışdır. Ticarət mübadiləsinin bu qədər geniş coğrafiyaya yayılması diyarın iqtisadi həyatının canlanmasında mühüm rol oynamış, kənd təsərrüfatı məhsullarının ixrac yönümlü istehsalının artmasına təkan vermişdir.

XVIII-XIX əsrlərdə Naxçıvanın xarici ticarət əlaqələrinin mərkəzində Culfa dayanmış, bu məntəqə vasitəsilə bölgə həm İranla, həm də Rusiya imperiyasının digər quberniyaları ilə iqtisadi mübadiləyə daxil olmuşdur. Ticarət yollarının, xüsusilə Aleksandropol-Culfa xəttinin fəaliyyəti nəticəsində Naxçıvan diyarı Qafqazın transsərhəd iqtisadi məkanına integrasiya olunmuş, onun təsərrüfat həyatında beynəlxalq əlaqələr mühüm yer tutmuşdur. Son orta əsrlər dövrünün tranzit və yerli

əhəmiyyətli ticarət yollarını xarakterizə edən Əylisli Zəkəriyyə qeyd edir ki, Əylisdən olan tacirlər öz mallarını Qərbi Avropa ölkələrinə çatdırmaq üçün Əylis-Naxçıvan-İrəvan-Ərzurum-Tokat-İzmir-İstanbul-Venesiya-Frankfurt-Düsseldorf-Amsterdam marşrutundan istifadə edirdilər. Geri dönərkən isə Portuqaliya, İspaniya, İtaliya və Yunanıstan üzərindən İzmirə çatır, oradan isə Türkiyə ərazisi ilə Naxçıvana qayıdırdılar [Дневник Закария Акулисского, 1939, s. 7]. Bu fakt göstərir ki, Naxçıvan yalnız regional deyil, həm də beynəlxalq ticarət mübadiləsində mühüm tranzit məkanı rolunu oynamışdır.

NƏTİCƏ

Nəticə olaraq qeyd etmək olar ki, XVIII-XIX əsrlərdə Naxçıvan diyarında müəyyən çətinliklərə baxmayaraq ticarətin inkişafı nəinki, bu ərazidə yaşayan əhalinin, həmçinin Yaxın və uzaq ölkələrin insanların həyatına, maddi rifahının təmininə köməklik göstərmişdir. Bunun şahidi karvan yollarında çoxlu sayda tikilmiş karvansaraların qalıqları, körpülər, ticarət meydanları, ovdanlar və s. kimi tarixi keçmiş özündə yaşadan dəlillərdir.

ƏDƏBİYYAT

- Budaqova, S. (1995). *Naxçıvan diyarının tarixi coğrafiyası (XVIII əsrin ikinci yarısı – XIX əsrin I qərinəsi)*. Elm.
- Əliyev, F.M. (1964). *XVIII əsrin birinci yarısında Azərbaycanda ticarət*. Azərbaycan SSR Elmlər Akademiyasının Nəşriyyatı.
- Əliyev, İ. (2014). *Naxçıvan bölgəsi Səfəvilər dövründə*. Elm və Təhsil.
- Hacıyeva, S. (2017a). XVIII-XIX əsrlərdə Naxçıvanda əkinçilik. *AMEA Naxçıvan Bölməsinin Xəbərləri (Humanitar və İctimai elmlər seriyası)*, 3, 79-85.
- Hacıyeva, S. (2017b). XVIII-XIX əsrlərdə Naxçıvanda xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı. *AMEA Naxçıvan Bölməsinin Xəbərləri*, 1, 154-160.
- Həvilov, H. (1991). *Azərbaycan etnoqrafiyası*. Azərənəşr.
- Həsənov, T., & Hacızadə, Ə. (2001). *Coğrafiya tarixi (dərs vəsaiti)*. Bakı Universitetinin Nəşriyyatı.
- İsayev, E. (2015). Tarixi və müasir İpək yolunun Naxçıvanın diplomatik, iqtisadi və mədəni həyatında rolu. *Böyük İpək yolu və Naxçıvan*, 14. Elm və təhsil.
- Məmmədov, R. (1976). *Naxçıvan şəhərinin tarixi oçerki*. Elm.
- Məhərrəmov, M. (2015). İpək yolu ticarət əlaqələrinin Naxçıvanda kənd təsərrüfatının inkişafında rolu. *Beynəlxalq İpək Yolu Konfransının materialları 16-17 oktyabr 2015*, 11-12. Naxçıvan Universiteti.
- Muradov, V. (2017). *Naxçıvan diyarında sənətkarlıq və ticarət (XVIII–XX əsrin əvvəlləri)*. Elm.
- Ömərov, V. (2012, 12 oktyabr). XVII əsrdə Azərbaycan dövlətinin sosial-iqtisadi həyatı. *Səs*.
- Piriyev, V. (2004). *Naxçıvan tarixindən səhifələr (XIII-XIV əsrlər)*. Müəllim.
- Шопен, И. (1852). *Исторический памятник состояния Армянской области в эпоху ее присоединения к Российской Империи*. Санкт-Петербург: Типография Императорской Академии Наук.

Материалы для изучения экономического быта государственных крестьян Закавказского края [Materials for studying the economic life of state peasants of the Transcaucasian region] (1st vol.). (1885). A.A.Mikhelson Typography.

Дневник Закария Акулисского [Diary of Zakaria Akulisky]. (1939). АРМ, ФАН, СССР.

Russian State Historical Archive [RGIA] (n.d.): *fond 1344, opis 18, delo №1847, fol. 12.*

(Akademik İsmayıl Hacıyev tərəfindən təqdim edilmişdir)

Daxilolma tarixi: İlkin variant 02.02.2026

Son variant 26.02.2026