

UOT 94 (479.24)

**AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ TİCARƏT ƏLAQƏLƏRİNDƏ  
ANADOLU TİCARƏT MƏRKƏZLƏRİNİN ROLU (XV ƏSR)**

**A.S.CAVADOVA**  
*Bakı Dövlət Universiteti*  
*almazjavadova@bsu.edu.az*

*Məqalədə XV əsrdə Azərbaycanın beynəlxalq ticarət əlaqələrində Anadolu ticarət mərkəzlərinin mühüm rolundan bəhs edilir. Məlumdur ki, Anadolu Uzaq Şərq ilə Avropa, Qara dənizin şimalı ilə Ərəb dövlətləri arasında bir körpü, ticarət yollarının qovşağı vəziyyətində idi. Belə ki, bir yandan Şərqdən gələrək Təbrizdən keçməklə Ərzurum-Sivas-Konya yolunu təqib edərək Antalyaya uzanan, digər yandan da Sivasdan ayrılaraq şimalda Qara dəniz sahillərində Trabzona və ya Sinopa qədər davam edən ticarət yollarının kəşfiyyəti ərazidə yerləşirdi. Qurudan karvan yolları vasitəsilə Şərqdən gətirilən mallar liman şəhərlərindən İtaliya dövlətləri tərəfindən Qərbi Avropaya ixrac edilirdi. Qərbdən gələn mallar da eyni yollardan keçərək Şərqə doğru istiqamətlənirdi. Bu ticarətdə Anadolu ərazilərindəki mühüm ticarət mərkəzləri əhəmiyyətli rol oynayırdı. Osmanlı dövləti tərəfindən işğalnadək Şərqi Anadolu Bayandurlu sülaləsinin hakimiyyəti altında idi və Azərbaycanın beynəlxalq ticarət əlaqələrində mühüm rola malik idi.*

**Açar sözlər:** Azərbaycan Anadolu, ticarət mərkəzləri, Asiya, ipək, beynəlxalq əlaqələr

Osmanlı dövləti tərəfindən işğalnadək Şərqi Anadolu Bayandurlu dövlətinin tərkibində idi və Azərbaycanın Osmanlı imperiyası ilə ipək ticarətində mühüm rola malik idi. XIV əsrdən başlayaraq Osmanlı bəyliyi Anadolu torpaqlarını vahid şəkildə birləşdirmək məqsədi ilə türk əmirlikləri ilə kəskin mübarizə aparırdı. Lakin bu mübarizədə Osmanlı tərəfi yerli qüvvələrin, xüsusən hakim mövqelərini itirmiş qüvvələrin müqavimətinə məruz qalırdı. Anadoluda antiosmanlı qüvvələrinin əksəriyyətini zadəganlar və iri torpaq sahibləri təşkil edirdilər.

Osmanlı dövlətinin siyasətinə qarşı çıxan həmin qüvvələr bu mübarizədə müxtəlif türk dövlətlərinə arxalanırdılar. 1402-ci ildə Ankara yaxınlığında əmir Teymurun ordusu ilə Osmanlı sultanı I Bəyazidin qüvvələri arasında baş verən döyüşdə əmir Teymur tərəfdən Anadolu bəyliklərinin çoxsaylı qüvvələrinin döyüşməsi haqda məlumat vardır. Nəticədə döyüşdə qələbə qazanan əmir Teymur bir sıra Anadolu bəyliklərinin - Aydın, Məntəşə və digərlərinin hakimiyyətini yenidən bərpa etmiş oldu [11, 56]. Lakin əmir Teymur Osmanlı

dövlətinin əzəmətini qəti olaraq qıra bilmədi. Sultan I Mehmed (1411-1421) və II Muradın (1421-1451) hakimiyyəti dövründə bu ərazilər hissə-hissə əvvəlki sərhədləri daxilində bərpa olundu. Osmanlı qüvvələrinin Şərqə doğru genişlənməsi Sultan II Mehmedin (1451-1481) hakimiyyəti dövründə daha da gücləndi. Məhz II Mehmed Sinop və Kostamonu kimi Qaradəniz ticarət mərkəzlərinə sahib olan İsfəndiyar oğulları bəyliyi, Trabzon imperatorluğunu (1461-ci ildə), Qaraman bəyliyi (1466-cı ildə) işğal etdi [3, 31].

XV əsrin II yarısında Osmanlı dövlətinin Qərbbə doğru genişlənməsi və Azərbaycan tacirlərinin Avropa dövlətləri ilə ticarət etdikləri Qara, Aralıq və Egey dənizinin mühüm ticarət mərkəzlərini bir-birinin ardınca işğal etməsi ilə Azərbaycanın ipək ticarətinə zərbə vurulmuş oldu. Osmanlı dövlətinin Avropa-Asiya ticarətinə maneçilik törətməsi, daha doğrusu Osmanlı bazarlarında avropalılarla ticarətin məhdudlaşdırılması və ağır gömrük siyasəti Azərbaycan tacirlərinin avropalılarla ipək ticarətinə böyük zərbə vurmuş oldu. Bu kimi tədbirlər hər şeydən öncə Şərqlə ölkələrindən, xüsusən Azərbaycandan gətirilən xam ipəyin Osmanlı bazarlarından Avropaya aparılmasının qarşısının alınmasına yönəldilmişdir [16, 200]. Şərqlə olan ticarətdə üstünlüyü ələ almaq üçün, həmçinin inkişaf edən ipək sənaye müəssisələrinin daima xammalla təmin edilməsi üçün Osmanlı dövləti iqtisadi cəhətdən əhəmiyyətli olan Şərqi Anadolunun fəth olunması və bununla Təbriz-Hələb, Təbriz-Bursa ipək yolunun ələ keçirilməsi məqsədini həyata keçirməyə çalışırdı [7, 300].

Qədim dövrdən başlayaraq Osmanlı dövlətinin yaranmasınadək olan dövrdə fəaliyyət göstərən «Gömrük qanunları»ndan bəhs edən T. Atanöz tədqiqatında Anadolu bəyliklərində baş verən siyasi hadisələr, bu bəyliklərin daxili və xarici ticarətindən bəhs edərək əsas diqqəti bu bölgələrdəki gömrük rüsumu və vergi sisteminə yönəlmişdir. O, qeyd edir ki, hələ XIII-XIV əsrlərdən karvan yolları ticarət əlaqələrinin əsasını təşkil edirdi. Anadolu ərazilərində bu karvan yollarında suriyalı, mesopotamiyalı, konyalı tacirlər Şərqlə karvanlar təşkil edirdilər. Bu yollar arasında dövlətin ən çox qazandığı iş sahəsi Şərqlə-Qərb, Cənubla-Şimal arasındakı Anadolu karvan yolları idi. Şərqlə-Qərb yolu Antalya və Alanyadan başlayaraq Konya üzərindən Aksaray-Qeysəriyyə-Sivas-Ərzincan-Ərzurumdan keçərək Azərbaycana bağlanırdı. Bu yolu Sivasdan ayrılan bir qolu Malatya-Diyarbakir-Mardin-Musul üzərindən Bağdad və Bəsrəyə çatırdı. İstanbuldan gələn digər bir yol İzmit-İznik-Əskişəhr-Akşəhr-Konya-Ulukişla-Adana-Hələb-Şam üzərindən Misirə və Hələbdən ayrılan digər bir qol Kiliş-Nusaybin-Musul-Bağdad və Bəsrəyə gedirdi. Ayrıca Antalya və Alanyadan gəlib Konyadan şimala doğru istiqamətlənən yol Ankara-Çankiri-Kostamonu-Sinop üzərindən keçib Krıma uzanırdı [1, 118].

Anadolunun Şərqlə-Qərb və Cənub-Şimal yolları üzərində yerləşməsi və hələki, yeni yolların tapılmaması bu ərazinin ticarət nüfuzunun artmasına səbəb olurdu. Aralıq, Qara, Egey dənizi sahillərindəki ticarət mərkəzlərindən başqa iç Anadoluda Sivas, Qeysəriyyə və Konya əhəmiyyətli ticarət mərkəzi idi. İldırım Bəyazidin hakimiyyəti dövründə Qərbi Anadoludakı dövlətlərə son verilincə

Egey və Aralıq dənizi ticarəti osmanlılara keçdi [1, 125-126].

XV əsrin II yarısında Anadolunun cənub qərbində yerləşən Qaraman bəyliyi xüsusilə güclənmişdi. X.İnalcık qeyd edir ki, yerləşdikləri və hakim olduqları məntəqələrin ictimai və iqtisadi şəraiti, Egey və Mərmərə dənizi sahillərində yerləşməsi ilə bu bəyliklər sürətlə zənginləşdilər [12, 266].

Qaraman bəyliyi Ərəb ölkələrindən və Hindistandan Anadoluya gələn ticarət yolları üzərində yerləşməklə Osmanlı imperiyasının həmin ölkələrlə ticarətinə mane olurdu. 1474-cü ildə Konyada olan M.Anciolella Suriyadan Anadoluya gələn böyük ticarət yolunun Qeysəriyyədən keçdiyini və bu yolun da Qaraman oğullarının əlində olduğunu qeyd edir. Bu bölgə avropalıların hind, ərəb, Azərbaycan tacirləri ilə ticarət etdikləri əhəmiyyətli bir mərkəzidi. Belə bir mühüm ticarət mərkəzinin getdikcə güclənməsi Sultan II Mehmedi heç cür qane etmirdi. Onun əsas məqsədi Ön Asiyada mövcud olan bütün xırda feodal dövlətlərini (Qaraman, İsfəndiyar oğulları, Alaiyyə, Şimali Anadoludakı Kenuya müstəmləkələrini, Trabzon və Ağqoyunlu dövlətlərini) aradan qaldırmaq, bütün Anadolu yarımadasını öz hakimiyyəti altında birləşdirmək, Təbriz-Toqat-Bursa ipək yolunu ələ keçirmək idi [4,120].

Osmanlılar Aralıq dənizi sahilindəki mühüm ticarət limanı olan Antalya ilə Bursa arasındakı ticarət yolunda öz əllərinə keçirməyə çalışırdılar [6, 515]. Onlar hələ Qaraman oğullarının Osmanlı dövləti tərəfindən işğal olunmasından öncə Ərəb dövlətləri ilə münasibətlərini başqa bir yoldan - Antalya dəniz yolundan təmin etməyə çalışırdılar. İskəndəriyyə-Antalya-Bursa yolu erkəndən əhəmiyyətli ticarət yollarından biri halına gəlmişdi. Antalya-İsgəndəriyyə yolu Venesiya və Bayandurlularla əlaqədə olan Kipr kralının və Rodos cəngavərlərinin təhdidi altında idi. X.İnalcık qeyd edir ki, bu yol Osmanlı dövlətinin ilk dövrlərində Bursa ticarəti üçün əhəmiyyətli idi. Misir və Rodosun fəthindən sonra İskəndəriyyə-Antalya-Bursa yolu əvvəlki əhəmiyyətini itirmiş kimi görünürdü [5, 48-50].

Qaraman oğulları Konyaya bağlanan ticarət yolunun əsas keçidlərini nəzarət altında tutur və bu yollardan keçən tacirlərdən vergi alırdılar. Bu vergilər bəylik üçün əhəmiyyətli gəlir mənbəyi idi. Qaraman bəyliyinə xarici ticarət əlaqələrindən, xüsusilə Venesiya ilə olan ticarət əlaqələrindən bəhs edən Turhan Atan qeyd edir ki, 1453-cü ildə Venesiya ilə Qaraman bəyliyi arasında müqavilə imzalandı. Müqaviləyə görə venesiyalı tacirlər Qaraman ərazisində hər hansı bir vergi ödəmədən sərbəst ticarət edə bilirdilər və əlavə olaraq bir sıra imtiyazlara malik idilər [1,131]. Bu müqavilə Venesiya diplomatı Covani Moçeniço və Qaraman əmiri İbrahim bəy arasında imzalanmışdır. Bu müqaviləyə əsasən mühüm keçidlərin Osmanlı dövləti tərəfindən tutulması ilə əlaqədar olaraq Qara dəniz ticarətindən məhrum olmuş Venesiya, Şərqi dövlətlərlə ticarət əlaqələrini Qaraman ərazilərində həyata keçirirdi və bu bölgələrdə mühüm ticarət imtiyazlarına malik idi. Bu müqavilə həm də siyasi xarakter daşıyırdı. Baxmayaraq ki, İ.Uzunçarşılı və S.Tansel bu müqavilənin yalnız xarici ticarətlə bağlı olduğunu qeyd etsələr də, Osmanlı dövlətinə qarşı mübarizədə Venesiya və Qaraman bəyliyinə mənafelərinin uyğun olması bağlanan bu müqavilənin

təkcə ticarət deyil, həm də siyasi xarakter daşdığıını göstərir.

Osmanlıların Kiçik Asiyada genişlənməsi Qaraman bəyliyi narahat etməyə bilməzdi. Odur ki, Qaraman bəyliyi osmanlılara qarşı onun ən qüdrətli düşmənləri olan Bayandurlular, Venesiya respublikası, Misir sultanlığı, Rodos, Kipr və Balkan dövlətləri ilə əlaqə saxlayırdı. Qeyd etmək lazımdır ki, Qaraman bəyliyi hərb-strateji mövqeyi nəticədə bu bəyliyin Bayandurlu sülaləsi üçün mühüm əhəmiyyət kəsb etməsinə səbəb olmuşdur. Qaraman əraziləri vasitəsilə Azərbaycan tacirləri avropalılarla ticarət əlaqəsi saxlayırdılar. Azərbaycan tacirləri üçün ən əlverişli ticarət mərkəzi (dövrün siyasi hadisələri ilə bağlı olaraq - A.C.) Suriyanın Hələb şəhəri və Qaraman bəyliyi ticarət mərkəzləri idi. Qaraman Azərbaycanın Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqəsi saxladığı mühüm məntəqə idi [2, 105].

Qaraman oğulları Toros keçidləri vasitəsilə tacirlərdən almış olduqları rüsumlardan mühüm miqdarda gəlir əldə edirdilər. Bu rüsumlar Anadolu ilə ticarət münasibətlərində olan Kipr və Genuya tacirlərindən alınır. Qaraman bəyliyinə məxsus olan Lamos, Silivke, Anamur, Manavqat kimi limanlarda təsis edilən gömrük rüsumundan da mühüm gəlir əldə edilirdi [11, 36].

Qaraman bəyliyi Azərbaycan üçün hərbi strateji məntəqə kimi də əhəmiyyəti daha böyük idi. Bayandurlu hökmdarı Uzun Həsən Fateh Sultan Mehmedə qarşı Venesiya respublikası və başqa Avropa dövlətləri ilə Qaraman bəyliyi vasitəsilə əlaqə saxlayırdı. Osmanlıları məğlub etmək üçün həlledici şərt olan odlu silahları Venesiya respublikasından almaq üçün yeganə məntəqə Qaraman bəyliyi idi. Anadoluda II Mehmedlə rəqabətə girən Uzun Həsən osmanlıların Qaramanda möhkəmlənməsini istəmirdi. Bu bölgənin həm də Osmanlı dövləti üçün mühüm ticarət əhəmiyyəti vardı. Tavr dağının mühüm keçidlərini əhatə edən «diaqonal yol» adlanan qədim ipək yolunun bu ərazidən keçməsi Osmanlı dövlətinin Anadolunun bu bölgəsinə diqqətini çəkmişdir. Hələb, Adana, Konya, Ağşəhr, Qarahisar, Kutahya, Bursa və Egey dənizi sahillərindəkə uzanan bu ticarət yolu Şərqlə Qərb arasındakı ipək ticarətində çox mühüm əhəmiyyətə malik idi [10, 208].

1468-ci ildə Fateh Sultan Mehmed Qaramanı işğal etmək üçün Anadoluya hücum edir. Nəticədə Qaraman bəyliyi mərkəzi olan Konya tutulur. Anadolu karvan yollarını tam nəzarəti altına alan Osmanlı dövləti bu karvan yolları üzərində yerləşən ticarət mərkəzlərində mövcud olan bir sıra gömrük rüsumlarını ləğv etdi. Qaraman bəyliyi ərazisində dörd dağ keçidlərində gömrük ödənməli idi. İki dağ keçidində qoyulmuş olan gömrük rüsumu osmanlılar tərəfindən ləğv edilir, yeni qaydalara görə yalnız Kyülək keçidində rüsum ödənməli idi. [2, 106]

H.Özönder Qaraman bəyliyi və onun mərkəzi olan Konyanın sosial və iqtisadi həyatından bəhs edərək bu ticarət mərkəzinin Osmanlı dövlətinin sosial-iqtisadi həyatında xüsusi yer tutduğunu qeyd edir. O, göstərir ki, Konya şəhəri ticarət üçün hər cür şəraitə malik idi. Burada qurulan açıq və bağlı müxtəlif ölçülərdə hazırlanmış bazar yerləri, karvansaraylarda müxtəlif yerlərdən gətirilən mallar satılırdı. Alınıb-satılan mallar içərisində ən qiymətli ipək və ipəkdən olan toxuma malları idi. Mənbələrin məlumatına istinad edən müəllif

qeyd edir ki, hələ XIII əsrin 90-cı illərində Konyada ipək ticarəti ilə məşğul olan Ahi Əhməd şah adlı bir tacirin həm Konyada və həm də Təbrizdə ipək hazırlayan ticarətxanaları vardı [13, 557]. Osmanlı dövləti tərəfindən işğal edildikdən sonra bu mühüm ticarət mərkəzi əvvəlki kimi olmasa da, ipək ticarəti sahəsində xüsusi rola malik idi.

Qədim dövrdən bəri Anadolunun Asiya ilə Avropanı, Aralıq dənizi ilə Hind okeanını və Qara dənizi bir-birinə bağlayan əhəmiyyətli bir ticarət yolları üzərində yerləşdiyi məlumdur. Anadolu üzərindəki ticarət yolları hər dövrdə bəzi dəyişikliklərə uğramışdır. Asiya içlərindən gələrək Azərbaycan ərazisindən keçən Ərzurum-Sivas-İstanbul istiqamətində uzanan yol ilə, Bəsrədən Anadoluya yönələrək Anadolu içlərində ikiye ayrılıb İstanbul və Qara dənizə bağlanan yol iki ana xətti təşkil etməkdədir. Bu yollara daha bir yolu İstanbul-Əskişəhr-Konya-Adana-Hələb-Şam istiqamətində uzanan və Suriya ilə Anadolunu birləşdirən üçüncü əhəmiyyətli bir yolu da əlavə etmək olar.

Azərbaycanın Osmanlı imperiyası ilə ticarət əlaqələri mühüm ticarət mərkəzi olan Təbrizdən keçən iki karvan yolu vasitəsilə mümkün idi. Bu, Təbrizi Bursa ilə birləşdirən Təbriz-Diyarbəkir-Mardin-Maraş-Qeysəriyyə-Ankara-Əskişəhr-Bursa və ikinci yol Təbriz-Ərzurum-Ərzincan-Tokat-Amasya-Ankara-Bursa karvan yolları idi. Bu dövrdə Şərqi-Qərbi ticarətində Təbriz, Sultaniyyə, Ərdəbil, Bakı, Şamaxı və digər Azərbaycan şəhərləri mühüm rol oynayırdılar [9, 82]. X.İnalcık qeyd edir ki, Osmanlı dövləti yüksəlinə Bursa müsəlman tacirlərinin gələ bildikləri və İslam dünyasının Şərqi-Qərbi mühüm ticarət mərkəzi halına gəlmişdir. Onun bir mənbə kimi əsaslandığı Bursa «Sicil dəftərləri»ndəki vəsiqələrin bir çoxu Azərbaycan tacirlərinin Bursada tam hüquqla ticarət etdiklərini göstərən vəsiqələrdir. Bu vəsiqələrdə Bursaya ipək karvanıyla müntəzəm gələn azərbaycanlı tacirlər arasında təbrizli, gilanlı, şirvanlıların olduğunu göstərən faktlar diqqəti cəlb edir [5, 50-52].

XV əsrin II yarısında ipək Osmanlı dövlətinə 3 istiqamətdən - Təbrizdən, Hələbdən, Trabzondan gətirilirdi. Hələb və Trabzon bazarlarında satılan ipəyin də çox hissəsi Təbrizdən aparılırdı. 1478-1500-cü illərə aid olan Bursa «Sicil dəftərləri»ndəki məlumatlarda qeyd edilir ki, hələbli və şamlı tacirlər Bursada Firəng (yəni Avropa – A.C.) tacirləri ilə ticarət edirdilər [5, 56].

Dövlətlərarası ticarətin mühüm tərəflərini əhəmiyyətli faktlarla əks etdirən və hal-hazırda Bursa muzeylərində saxlanılan mənbələrə istinad edən X.İnalcık qeyd edir ki, dövlətin keçmiş paytaxtı, mühüm ticarət mərkəzi olan Bursanın 1478-1481-ci il tarixinə dair 420 vərəqdən ibarət olan «Sicil dəftərləri» mövcuddur. Hər birində 4 vəsiqə olduğuna görə 840 səhifədə təxminən 3300 vəsiqə vardır. Bu vəsiqələrin bir çoxu maliyyə və iqtisadi məsələlər, türk tacirlərinin Misirə Bursadan ipək ixrac etməsi, Bursaya Azərbaycan və hind tacirlərinin ticarət məqsədi ilə gəlməsi, Bursa ticarət mərkəzinə hansı növ məhsulların idxal və ixrac edilməsi, alqı-satqı prosesindən əldə edilən gəlir və bu gəlirin hansı məsrəflərə sərf edilməsi kimi problemlərdən bəhs edilir [8, 694].

Türkiyə tədqiqatçısı Serap Yılmaz Osmanlı dövlətinin ticarət həyatını əks



etdirən «Qanunnamə»lərdən birinə istinadən qeyd edir ki, ticarət məqsədilə gəlmiş hər hansı bir tacir Anadolu ticarət mərkəzlərində ticarət etdiyi zaman müxtəlif mükəlləfiyyətlərə malik olur. O, qeyd edir ki, əgər bir Əcəm (İran - A.C.) taciri vəfat etmişsə, onun malı varislərinə verilməli, əgər tacirin vəfat etdiyi yerdə mirasçısı yoxdursa, onda onun malı öz ölkəsinə göndərilməli və mirasçısına təslim olunmalıdır. Ölən tacirin mallarının yanındakı tacirlərə təslim etdirilməsinə bəylərbəyi, mütəəssimlər və gömrükçülər tərəfindən əsla müdaxilə edilməməli idi [15, 193-194]. 1470-ci ildə Bursada olmuş və Bursanın ticarət imkanları ilə tanış olmuş florensiyalı Benedetto Deinin məktubunda qeyd edilir ki, florensiyalılar burada pambıq, xam ipək, ədviyyat və başqa Şərqi malları tapa bilirlər [14, 188]. Azərbaycandan gətirilən xam ipək Bursa bazarlarında istər türk və istərsə də Avropa tacirlərinin əsas alqı-satqı malı idi. XV əsrin II yarısında Bursa bazarlarında ipəyin qiyməti getdikcə yüksəlirdi. 1467-ci ildə Bursa bazarlarında ipəyin qiyməti 50 axça (1,154 qr.) olduğu halda, 1501-ci ildə 65-70 axçayadək yüksəlmiş oldu. X.İnalcığın məlumatına görə, 1501-ci ildə Tana bazarlarında ipəyin qiyməti 95-100 axça idi [5, 54].

Bursadan qərbə və cənub-qərbə Egey dənizi sahillərində olan ticarət yolunu osmanlılar hələ XIV əsrdə tutmuşdular. Əsrin sonlarında Antalya və Alanya kimi Aralıq dənizinin mühüm ticarət limanlarını da ələ keçirirlər. Dəniz yolu quru ticarət yolu ilə müqayisədə xeyli qısa idi. Məsələn, İsgəndəriyyədən Antalyayadək olan dəniz yolunu bir həftə ərzində qət etmək olardı. Lakin dənizlərdə qaçaqçılığın geniş yayılması quru yolunun daha etibarlı olduğunu təsdiqləyir və onun əhəmiyyətini artırır [14, 188]. Bu quru yolunun Anadolu ərazisindən keçməsi bölgənin əhəmiyyətini daha da artırır. Ticarət yollarına nəzarətin kimin əlində olması siyasi mübarizədə dövlətlərin bir-biri ilə müttəfiq və ya düşmən mövqedə olduğunu təyin edirdi. XV əsrin II yarısında osmanlılar Anadolu ticarət yollarının çıxış nöqtələri olan Suriya və Misiri tabe etmiş Məmlüklərlə ittifaqda mübarizə aparırdılar. Uzun Həsən isə bu mübarizədə Kipr krallığı və Rodosla sıx əlaqə saxlayır və özünün başçılığı altında Qaraman bəyliyinə, Kiprin və Rodosun daxil olduğu bir ittifaq yaratmaq istəyirdi [5, 49]. Bu məqsədlə o, Avropa dövlətləri ilə, xüsusən Venesiya ilə diplomatik əlaqələr yaratmağa başladı. Fateh Sultan Mehmetin dövründə Bursa Azərbaycan ipəyi ilə Qərb mallarının böyük ölçüdə dəyişdirildiyi mühüm bir ticarət mərkəzi idi. Dövlət bu ticarətdən böyük gömrük gəliri əldə edirdi. Fateh Sultan Mehmetin gömrük qanunlarına əsasən ipəyin hər 100 axçasından 2 axça hesabı ilə gömrük alınır. X.İnalcık qeyd edir ki, bu «Qanunnamə»də göstəriləndiyi kimi, həmin şəhərdən başqa şəhərə keçib getsə hərir yükündən (ipək yükündən - A.C.) 170 axça gömrük haqqı alınması müəyyən edilmişdir [5, 52].

Beləliklə, qeyd edə bilərik ki, Azərbaycanın beynəlxalq ticarət əlaqələrində Anadolu ticarət mərkəzləri böyük əhəmiyyət daşımaqda idi. Azərbaycandan gətirilən ipək digər ticarət mərkəzlərində olduğu kimi, Amasya, Biləcik, Bursa, Diyarbəkir, Mardin və digər şəhərlərdə də daxili və xarici bazar üçün əhəmiyyətli xammal hesab edilirdi.

## ƏDƏBİYYAT

1. Atan T. Türk gümrük tarihi (başlanğıcdan Osmanlı devletine kadar). 2 ciltde, I c., Ankara:TTK Basımevi, 1990, 171 s.
2. Mahmudov Y.M Azərbaycanın Avropa dövlətləri ilə diplomatik əlaqələrinin genişlənməsində xarici siyasi amilin rolu. Seçilmiş əsərləri., IV c., Bakı: Təhsil, 2011, s.90-120.
- 3.Мустафаев Ш.М. Восточная Анатолия от Аккоюнлу к Османской империи. М.: Восточная Литература, 1994, 224 с.
- 4.Нəcəfli Т.Н. Qaraqoyunlu və Ağqoyunlu dövlətlərinin tarixi müasir türk tarixşünaslığında. Bakı: Çasıoğlu, 2000, 145 s.
- 5.İnalcık H. Bursa. XV asır ticaret ve sanaye tarihine dair vesikalar // TTK Belleten, 1960, cilt XXIV, sayı 93, s. 45-103
- 6.İnalcık H. Mehmed II // İslam ansiklopedisi: 12 ciltde, VII c., İstanbul: Milli Eđitim Basımevi, 1988, s. 506-535
7. İnalcık H. Osmanlılar // İslam ansiklopedisi: 12 ciltde, XI c., İstanbul: Milli Eđitim Basımevi, 1988, s. 286-321
8. İnalcık H. Fatih Sultan Mehmedin fermanları. Bursa ser'iyye sicillerinde // TTK Belleten, cilt XI, sayı 44, 1974, s. 693-696
9. İbrahimova Ü.Ə. Azərbaycan tarixi "Mücməli Fəsihi"də. Bakı: Mütərcim, 2018, 254 s.
10. Saray M. Türkiyenin Kafkazy siyaseti // Kafkaz araşdırmaları, sayı 3, 1997, s.217-220
- 11.Uzunçarşılı İ.H. Anadolu beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu devletleri. Ankara: TTK Basımevi, 1988, 297 s.
12. Yınanc M. Akkoyunlular // İslam ansiklopedisi. 12 ciltde, I c., İstanbul: Milli Eđitim Basımevi, 1988, s. 265-267
13. ÖztunaY. Başlanğıcdan zamanımıza kadar Türkiye tarihi. 12 ciltde, IV c., İstanbul: Tifdruk Matbaaçilik sanayi tarihi,1964, 285 s.
14. Орешкова С.Ф. Из истории посреднической торговли в Османской империи в конце XV-нач. XVI в. В кн: Товарно-денежные отношения на Ближнем и Среднем Востоке в эпохе средневековья. М.: Наука, 1979, с.187-195
- 15.Yılmaz S. İrani ermeni bir tüccarın terekəsi ve ticari etkinligi üzerine düşünceler // Tarih inceleme dergisi, c.7, 1997, s. 191-217
- 16.Джавадова А.С.Торговые отношения Азербайджана с Европейскими странами в XV веке в современной турецкой историографии // Кавказ и мир, Тбилиси: Иберия, 2011, №11, с.198-203

## РОЛЬ ТОРГОВЫХ ЦЕНТРОВ АНАТОЛИИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ТОРГОВЫХ ОТНОШЕНИЯХ АЗЕРБАЙДЖАНА (XV ВЕК)

А.С.ДЖАВАДОВА

### РЕЗЮМЕ

В статье рассматривается роль Анатолийских торговых центров в международных торговых отношениях Азербайджана в XV веке. Известно, что Анатолия была мостом, перекрестком торговых путей между Дальним Востоком и Европой, северным побережьем Черного моря и Арабскими государствами. Она находилась на территории, где сходились торговые пути, с одной стороны, идущие с Востока, проходящие через Тебриз, следующие по дороге Эрзурум-Сиваш-Конья, доходящие до Анталии, а с другой стороны, отделяясь от Сиваша, на севере достигающие расположенных на побережье Черного моря Трабзона или Синопа. Товары, привозимые с востока по суше караванными путями, Итальянскими государствами вывозились из портовых городов в Западную Европу. Товары с Запада по этой же дороге отправлялись на Восток. Важную роль в

этой торговле играли торговые центры Анатолии. До завоевания Османским государством Восточная Анатолия была под властью династии Баяндурлу и играла важную роль в международных торговых отношениях Азербайджана.

**Ключевые слова:** Азербайджан, Анатолия, торговые центры, Азия, шелк, международные связи

## **THE ROLE ANADOLU TRADE CENTERS IN AZERBAIJANI INTERNATIONAL TRADE RELATIONS (XV CENTURY)**

**A.S.JAVADOVA**

### **SUMMARY**

The article discusses the important role of Anatolian trade centers in Azerbaijan's international trade relations in the XV century. It is known that Anatolia was a bridge between the Far East and Europe, the north of the Black Sea and the Arab states, a junction of trade routes. Thus, on the one hand, it was located at the crossroads of trade routes from the East, passing through Tabriz, following the Erzurum-Sivash-Konya road to Antalya, and on the other hand, leaving Sivash on the Black Sea coast in the north to Trabzon or Sinop. Goods brought from the East by land by caravan routes were exported from port cities to Western Europe by Italian states. Goods from the west passed through the same routes to the east. Important trade centers in Anatolia played an important role in this trade. Before the Ottoman occupation, Eastern Anatolia was ruled by the Bayandurly dynasty and played an important role in Azerbaijan's international trade relations.

**Keywords:** Azerbaijan, Anatolia, trade centers, Asia, shilk, international relations