



AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ MÜNASİBƏTLƏRDƏ BAKİ LİMANININ ROLU

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat müəssisələri arasında mühüm yerlərdən birini dəniz nəqliyyatı tutur. Dəniz nəqliyyatının ölkə iqtisadiyyatında yerini müəyyən edən amillərdən biri, bu sahənin ucuz başa gəlməsi ilə seçilməsidir. Dəniz nəqliyyatının Respublika xalq təsərrüfatındaki strateji mövqeyini göstərən cəhətlərdən biri də bazar iqtisadiyyatı şəraitində onun dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrdə rolunun artmasıdır.

Azərbaycanın əlverişli coğrafi şəraiti, zəngin təbii sərvətləri, xarici ticarət nümayəndələri maraqlanmış Respublikaya axışmasına səbəb olmuşdur. Məlumdur ki, Respublikada iqtisadi əlaqələrin çox hissəsi Xəzər dənizi vasitəsi ilə həyata keçirilir. Bu baxımdan Zaqafqaziya Respublikaları, Rusiya, Şimali Qafqaz, Orta Asiya Respublikaları, İranla olan əlaqələr böyük əhəmiyyət daşıyır və aparılan yükdaşıma əməliyyatları nəqliyyatın digər növlərinin (dəmiryolu, avtomobil və s.) fəaliyyət imkanlarının genişlənməsinə və inkişafına şərait yaradır.

Dəniz nəqliyyatının xalq təsərrüfatında əsas yer tutan cəhətlərdən biri — maye yük gəmilərinə nisbətən, gəmi-bərələrdə yükdaşımadır ki, burada yük qatırı doldurulmuş hazır vəziyyətdə gəmi bərəyə daxil olur (yükdaşıma olmadan) yola salınır. Buna görə də nəqliyyatın bu növü ilə xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması aparıcı və həlledici yer tutur. Sahənin çox çeşidli məhsulların daşınmasında da və ikişafında mühüm rol oynayır.

Xalq təsərrüfatındaki yerini müəyyən edən mühüm göstəricilərdən biri də bu nəqliyyatın dənizlə bağlı sahəsi və xüsusi yer tutan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanıdır. Dəniz yük aşırması limanın fəaliyyət göstərməsinin iqtisadi əsasını təşkil edir. Buradan aparılan yüklər yük aşırma ilə realizə edilir.

Dəniz limanı Xəzər dənizinin qərbində, Abşeron yarımadasının cənubunda Bakı buxtasında yerləşir.

Haşiyə. Bakı dəniz limanı tarixi Bakı buxtası ilə bağlıdır. Bakı buxtası bizim eranın ilk illərindən başlayaraq VII əsrə qədərki dövrdə Xəzərin səviyyəsinin qalxması nəticəsində yarandığı fikri nəzəriyyə olaraq qəbul edilmiş sayılır. Su səviyyəsi 10 m qalxmış və Bakı arxipelaqına daxil olan adaları da birləşdirən quru ərazi su altında qalmış, müasir Bakı buxtası meydana gəlmişdir.

Su səviyyəsinin 1921-1945-ci illərdə düşməsindən sualtı tikililərin qalıqlarını müşahidə etmək mümkün olmuşdur. Hətta bəzi tədqiqatçılar Bakı Qız Qalasının Bakı dəniz liman kompleksinin tərkib hissəsi olduğunu qeyd edirlər.

Bakı buxtası yarandıqdan sonra Bakı şəhərinin həm də əlverişli coğrafi mövqeyi olan liman kimi olması, buradan nəqliyyat magistralının keçməsinin tam sübutudur.

Bakının liman şəhəri kimi adına X əsrdən başlayaraq ərəb mənbələrində rast gəlinir. X əsr Ərəb səyahçıları Əl-İbn Nəvqəl və Əl-Müqəddəsi Dərbənd və Bakı şəhərini gəmiçiliyin və dəniz ticarətinin Xəzərdə mühüm mərkəz olduğunu hesab etmişlər və məlum olur ki, həmin dövrlərdə limanda kiçik gəmiçilik fəaliyyət göstərirdi.

XIII əsrin sonunda Bakıda olan genyalılar və venesiyalılar Xəzər dənizini «Bakı dənizi» adlandırdılar.

XV əsrin ikinci yarısında Bakı



əsas liman kimi dövlətlərarası ticarət əlaqələrində mühüm mərkəz kimi tanınır. Təsədüfi deyildir ki, Bakı limanının tarixi kökləri dərin keçmişə dayanır və qədim əsrlərdən yazılmağa başlamışdır.

Tarix bizim nəslimiz üçün Bakı limanının zəngin tərcümeyi-halından olduqca maraqlı məlumat və sənədlər çatdırmışdır. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, hələ 1564-cü ilin Ramazan ayında Səfəvilər dövlətinin başçısı I Təhmasib tərəfindən Bakı limanına nazir təyin olunması haqqında fərman imzalanır. Həmin bu fərman ilə Şeyx Zahid Bakı limanına birinci nazir təyin olunur.

Bu səbəbdən 1564-cü ildən Bakı dəniz limanının yaşı, yaranma tarixi gün kimi qeyd edilir.

Bakı limanı Qafqaz regionunun ən mühüm nəqliyyat qovşağıdır və şərqdən-qərbə, şimaldan cənuba iki beynəlxalq dəhlizin kəsişməsində yerləşən Bakı limanı əsrlər boyu özünəməxsus körpü rolunu oynayır.

XVI əsrdə ticarətdə Azərbaycan ipəyi əsas yer tuturdu.

Səfəvi dövləti tərəfindən və onun ərazisində ipək ticarətini (tacirlər arasında, əsasən ingilis, türk və ruslar) dünya bazarında çıxarmaq uğrunda qızğın mübarizə gedirdi. Səfəvi şahı bunu nəzərə alaraq nəzarətdə saxlayırdı. Azərbaycanda ticarət üçün şərait o qədər də əlverişli deyildi. Yük karvanlarına tez-tez hücumlar edilirdi, və bunu edən əsasən köçərilər idilər.

Məlumdur ki, Böyük İpək Yoluğun əsası eramızdan əvvəl II əsrdə qoyulmuşdur və Asiya kontinentindən əsasən qərb istiqamətdə çoxsaylı yolların keçdiyi bilinir. Şərqi Çin dəniz sahillərindən, Sinan şəhərindən başlanan İpək Yolu Langyoundan Donxuana qədər keçir və bir Kopetdağın şimal etəyi ilə Xəzər dənizinin cənub hissəsindən Azərbaycana daxil olur.

İkinci qol isə Təklə-məkan səhrasının şimalından Dərbənd, Şamaxı-Gəncə, Batum-İstanbul,

ordan Balkan yarımadası vasitəsi ilə Avropanın mərkəzinə istiqamətlənir.

Artıq X-XI əsrlərdə Azərbaycan ipəyi Çin ipəyini sıxışdırmağa başlayır və bu da Azərbaycanda ipəkçiliyin inkişafına güclü təkan verir. Tacirlərin rahatlığını təmin etmək məqsədi ilə karvansaraylar salınırdı. Bununla Azərbaycan Qərblə Şərqi birləşdirən Böyük İpək Yolu nə bərpə etməklə, müxtəlif mədəniyyətlər arasında körpü yaratmış imkanına malik olur.

Avropa ilə ipək ticarətindən alınan gəlir dövlətin iqtisadi qüdrətini təşkil edirdi. Onu da qeyd etməliyə ki, həm Aralıq dənizi, həm də Qara dəniz sahilindəki ticarət mərkəzlərində Azərbaycan ipəyinin əsas alıcıları italyalılar, birinci növbədə venesiyalılar idilər.

Buna baxmayaraq, karvan yollarında tacirlərə tez-tez hücumlar olurdu. Ona görə də yola düşməzdən qabaq böyük lazımlı hazırlıqlar görülürdü.

XVII əsrin axırı XVIII əsrin əvvəllərində tranzit ticarəti öz əvvəlki gücünü saxlamağa başladı. Bu müddət ərzində dəniz yollarından geniş istifadə olunmağa və ölkələrarası əlaqələr (Avropa ilə cənub-şərqi Asiya, Hindistan və Çin) möhkəmləndi. Qədim Şərq quru ticarət magistralının əhəmiyyəti azalmağa başladı.

Bakı bir liman şəhəri kimi olmaqla karbon yolunun kəsişməsində yerləşməsi əhəmiyyətini saxladı və Şərqi Avropada Səfəvilər dövlətindən aparılan Azərbaycan ipəyinin tələbatı çoxalmağa başladı. Ona görə də Səfəvilər xarici ticarətə diqqəti aktivləşdirdilər və karvan yollarının qorunmasına və tacirlərin müdafiəsinə başladılar.

XVII əsrdə və XVII əsrin ikinci yarısında Rusiya ilə ticarət daha da gücləndi və burada Bakı, Şamaxı, Dərbənd, Təbriz kimi şəhərlər böyük rol oynayırdı.

Azərbaycan-Rusiya ticarət əlaqələrinin inkişafı çox qədim köklərə bağlıdır. Hələ XVI əsrdən başlayaraq ticarət yollarına sahiblik etmək

üçün mübarizə davam edirdi. Bu mübarizədə Rusiya və Səfəvi dövlətinin tərəfdaşlığından başqa, İngiltərə, Fransa, Osmanlı Türkiyəsi iştirak edirdilər.

Rusiya 1552-ci ildə Kazanı, 1556-cı ildə isə Həştərxan xanlığını işğal etdi və Xəzər çıxış imkanına malik oldu, və Xəzər dəniz ticarətinin Şimal qapıları Rusiyanın əlinə keçdi. Hətta Türkiyənin 1569-cu ildə Həştərxanı almaq cəhdi uğursuz oldu.

Rusiya hökuməti Volqa-Xəzər ticarət yolunu ələ keçirməkdən ötrü yürüşə başladı və 1722-1723-cü illərdə Azərbaycanın və İranın Xəzərsahili torpaqlarını işğal etdi.

I Pyotrun yürüşü nəticəsində Xəzər dənizinin bütün qərb və cənub sahilləri Rusiyanın əlinə keçdi. İngiltərə hökuməti Türkiyənin əli ilə Rusiyanın Volqa-Xəzər ticarət yoluna nəzarəti ələ keçirməyə ciddi səylər göstərdi. 1724-cü ildə başlanmış İstanbul müqaviləsinə görə Cənubi Qafqazın xeyli hissəsi Türkiyənin nəzarətinə keçməsinə baxmayaraq Rusiyanın Xəzər sahil vilayətlərinə çıxarmaq mümkün olmadı. Volqa-Xəzər ticarət yolu tamamilə Rusiyanın əlinə qaldı.

1734-cü ildə dekabrın 2-də İngiltərə-Rusiya ticarət müqaviləsinə əsasən ingilis tacirləri Rusiyanın ərazisindən keçərək İran və Azərbaycanla ticarət etmək (Volqa-Xəzər yolu ilə) hüququnu qazandılar. İngilislərin Rusiya üçün təhlükə yaratmasını nəzərə alan çar hökuməti 1746-cı ildə ingilis tacirlərini Rusiya vasitəsi ilə aparılan tranzit hüququndan məhrum etdi.

Volqa-Xəzər ticarət yolunda Rusiyanın rəqibi rolunda Xəzərə birbaşa çıxışı olan Azərbaycan xanlıqları və İran oldu. Onlar Rusiya ilə rəqabət aparmağa qadir deyildilər. Ona görə də Rusiya ticarət yollarını və ticarət mərkəzlərini tam nəzarəti altına almağa çalışırdı.

Azərbaycan-Rusiya ticarət əlaqələrində böyük əhəmiyyəti olan Həştərxan şəhəri idi və çox əlverişli coğrafi mövqeyə malik idi. Ticarət əlaqələrində mühüm rol oynayırdı.

Həştərxan mühüm ticarət mərkəzi idi. Xəzərlə Asiya ölkələri arasında ticarət əlaqələrini saxlayan bir məntəqə idi ki, Azərbaycandan, Buxaradan, Xivədən, Kiyevdən, Urandan, Türkmənistan və Hindistandan olan tacirlər öz mallarını Həştərxana daşıyırdılar. Tacirlər Azərbaycanda və İranda gömrüksüz ticarət hüququnu əldə etmək üçün Rusiya təbəəliyini qəbul edirdilər.

Tacirlərin əksəriyyəti-Bakı, Şamaxı, Şəki, Səlyan, Lənkəran və Təbriz şəhərlərini təmsil edib «İran tacirləri» adı altında ticarət edirdilər.

Həştərxan limanı Şimali Qafqaz, Azərbaycan və İranla iki yolla-quru və dəniz yolu vasitəsi ilə əlaqə saxlayırdı.

Həştərxan limanının qış vaxtı donması dəniz ticarətinə mənfi təsir göstərirdi, ona görə də tacirlərin istifadə etdiyi quru ticarət yolu Xəzər dənizinin qərb sahilləri ilə uzanan Tarkı, Dərbənd, Bakı, Şamaxı, Səlyan, Lənkəran və Rəşt kimi ticarət mərkəzlərini birləşdirirdi.

Quru yolla hərəkət edən ticarət karvanlarında malların daşınması çox çətin olurdu. Karvan yolları ilə daşımada arabalardan istifadə edilirdi, baxmayaraq araba istehsalı çox zəif idi.

Tacirlərin rahatlığını və təhlükəsizliyini təmin etmək üçün yollar üzərində karvansaralar tikilir, onlar haqda məlumatlar verilir. Həmçinin ticarət mallarının saxlanılmasını və quldur basqınlarından qorunmaq üçün bir vasitəyə çevrilmişdi.

Həştərxandan başlanan karvan yolu Xəzərin qərb sahilı boyu cənuba uzanırdı və bu yolda ilk ticarət mərkəzi Qızılyar idi və bu ticarət mərkəzi iki qola ayrılırdı. Yollardan biri Azərbaycana daxil olur və buradan İrana qədər davam edir. İkinci yol Mozdok şəhərindən keçməklə Gürcüstana uzanırdı.

Qızılyar vasitəsi ilə aparılan karvan yolu mürəkkəb relyefə malik olan bir bölgədə yerləşirdi və ona nəzarət etmək çətin idi və quldur basqısına məruz qalırdı.

Nazim ƏRƏBOV.

Ardı var.