

GREAT SILK ROAD: “THE UNITY OF EAST AND WEST”



Kamala Gudratova¹

UDC: 625.711.1:930.85(100):327(100)

LBC: 63.3(0)5:66.4(0)

HoS: 84

DOI: 10.33864/2790-0037.2025.v6.i3.105-112

Keywords:

Great Silk Road,
International tread,
Turkish world,
Cultural relations,
Historical period

ABSTRACT

The article is discussed about Great Silk Road Caravan Trade and its routes. This road which has a history of 2500 years, has not only created economic relations connecting the states and peoples along it, but also led to the emergence of ethnic relations. These relations can be considered a great development path the Turkich world. The scientific importance of Silk Road has always been in the center of interest of researchers. Unfortunately, due to political factors, researchers have approached this subject superficially and have not been seriously engaged in its comprehensive study. This international trade route, stretching approximately 7,000 kilometers and passing through neighborhoods, cities, and large settlements, succeeded in uniting peoples across a vast area.

¹ Junior researcher of the Institute of Archeology and Anthropology of ANAS; Baku, Azerbaijan

E-mail: gudretovakemale0@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0009-8046-0659>

To cite this article: Gudratova, K. [2025]. Great Silk Road: “The Unity of East and West”. *History of Science journal*, 6(3), pp.105-112. <https://doi.org/10.33864/2790-0037.2025.v6.i3.105-112>



Copyright: © 2025 by AcademyGate Publishing. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the CC BY-NC 4.0. For details on this license, please visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

Article history:

Received: 08.02.2025

Accepted: 04.09.2025

BÖYÜK İPƏK YOLU: “ŞƏRQLƏ QƏRBİN VƏHDƏTİ”



Kəmalə Qüdrətova¹ 

UOT: 625.711.1:930.85(100):327(100)

KBT: 63.3(0)5:66.4(0)

HoS: 84

DOI: 10.33864/2790-0037.2025.v6.i3.105-112

Açar sözlər:

Böyük İpək yolu,
Beynəlxalq ticarət,
Türk dünyası,
Mədəni əlaqələr,
Tarixi mərhələ

ANNOTASIYA

Məqalədə, Böyük İpək yolu karvan ticarətindən, onun keçdiyi yollardan bəhs edilir. 2500 illik tarixə malik olan bu yol üzərində mövcud olan dövlətlər və xalqları birləşdirən ticarət nəinki iqtisadi əlaqələri yaratmış, eyni zamanda etnik-mədəni münasibətlərin yaranmasına gətirib çıxarmışdır. Bu əlaqələri türk dünyasının keçdiyi böyük bir inkişaf yolunun tarixi göstəricisi hesab etmək mümkündür. Tarixi İpək yolunun araşdırılmasının elmi əhəmiyyəti tədqiqatçıların daim diqqətində olmuşdur. Təəssüf ki, siyasi amillərə görə bu mövzuya tədqiqatçılar səthi yanaşmış və onun hərtərəfli öyrənilməsi ilə ciddi məşğul olmamışlar. Bu beynəlxalq ticarət yolu təxminən 7 min km məsafədə olmaqla məhəllə yolu, şəhərləri, iri yaşayış məskənlərini keçməklə böyük bir arealda xalqları da birləşdirməyə nail olmuşdur.

¹ AMEA Arxeologiya və Antropologiya İnstitutun kiçik elmi işçisi; Bakı, Azərbaycan

E-mail: qudretovakemale0@gmail.com

<https://orcid.org/0009-0009-8046-0659>

Məqaləyə istinad: Qüdrətova, K. [2025]. Böyük İpək Yolu: “Şərqlə Qərbin Vəhdəti”. *History of Science jurnalı*, 6(3), səh.105-112.

<https://doi.org/10.33864/2790-0037.2025.v6.i3.105-112>

Məqalənin tarixəsi:

Məqalə redaksiyaya daxil olmuşdur: 08.02.2025

Təkrar işlənməyə göndərilmişdir: 10.03.2025

Çapa qəbul edilmişdir: 04.09.2025



Copyright: © 2025 by AcademyGate Publishing. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the CC BY-NC 4.0. For details on this license, please visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

ВЕЛИКИЙ ЩЕЛКОВЫЙ ПУТЬ: «ЕДИНСТВО ВОСТОКА И ЗАПАДА»



Камала Кудратова¹ 

УДК: 625.711.1:930.85(100):327(100)

ББК: 63.3(0)5:66.4(0)

HoS: 84

DOI: 10.33864/2790-0037.2025.v6.i3.105-112

Ключевые слова:

Великий шелковый
путь,
Международная
торговля,
Тюркского мира,
Культурные связи,
Историческая периода

АННОТАЦИЯ

В статье говорится о караванной торговле по Великому шёлковому пути и о дорогах, по которым он проходил. Торговля, объединявшая государства и народы, существовавшие на этом пути, который имеет 2500-летнюю историю, не только создавала экономические связи, но и приводила к возникновению этнокультурных отношений. Эти связи можно считать историческим показателем большого пути развития, пройденного тюркским миром. Научное значение исследования исторического Шёлкового пути всегда находилось в центре внимания исследователей. К сожалению, по политическим причинам исследователи подходили к этой теме поверхностно и не занимались её всесторонним изучением. Этот международный торговый путь, протянувшийся примерно на 7 тысяч километров и проходящий через кварталы, города и крупные населённые пункты, сумел объединить народы на большой территории.

¹ Младший научный сотрудник Института археологии и антропологии НАНА; Баку, Азербайджан

E-mail: qudretovakemale0@gmail.com
<https://orcid.org/0009-0009-8046-0659>

Цитировать статью: Кудратова, К. [2025]. Великий Шелковый Путь: «Единство Востока и Запада». *Журнал History of Science*, 6(3), с.105-112.

<https://doi.org/10.33864/2790-0037.2025.v6.i3.105-112>



Copyright: © 2025 by AcademyGate Publishing. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the CC BY-NC 4.0. For details on this license, please visit <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>.

История статьи:

Статья поступила в редакцию: 08.02.2025

Отправлена на доработку: 10.03.2025

Принята для печати: 04.09.2025

1. Giriş

XX əsrin sonu XXI əsrin başlanğıcı dünyanın siyasi xəritəsində ciddi dəyişikliklərin yaranması ilə səciyyələnir. Tarixin bu kəsiyində Avropanın, Asiyanın bir çox ölkələri müstəmləkə rejimindən xilas olaraq öz suveren dövlətlərini yaratdılar. Müstəqillik əldə edən xalqların bu yeni həyat yolu bütün peşə sahiblərinin, o cümlədən tarixçilərin qarşısında çox ciddi vəzifələr qoymuşdur. Başlıca vəzifə tarixi keçmiş bir daha nəzərdən keçirmək, onu hərtərəfli və həm də dərinlən öyrənmək, əldə edilmiş nailiyyətləri, habelə yol verilmiş nöqsanları, təhrifləri saf-cürük etmək, tarixin həqiqi mənzərəsini əks etdirməkdən ibarətdir. Belə vəzifələrdən biri də tarixi təcrübələri ümumiləşdirərək həyata keçirməyə kömək edəcək tövsiyələr irəli sürməkdən ibarətdir. Tarixə aid əsərlər yalnız keçmiş xatırlamaq, ona bir növ nəzər salmaq məzmunu daşımır, o həm də bu günün, sabahın vəzifələrini müəyyənləşdirməyə, həmin vəzifələri həyata keçirməyə kömək etməlidir. Bəşəriyyətin gələcəyi naminə çalışan insanlar o cümlədən ulu öndər Heydər Əliyev bu tarixi təcrübənin əhəmiyyətini yüksək dəyərləndirərək Qədim İpək yolunun bərpa olunmasını ən mühüm vəzifə kimi irəli sürmüşdü. Böyük İpək və Karvan yolu problemi üzərində elmi araşdırmalar ulu öndərin müdrik göstərişləri nəzərə alınmışdır [İpək yolu, 1998, s.19].

2. Tarixi mənzərə və tədqiqat yolları.

Qədim İpək və Karvan yolunun öyrənilməsinin elmi, nəzəri və tərbiyəvi əhəmiyyəti tədqiqatçıların diqqətindən heç də kənarda qalmamışdır. Lakin siyasi amillərə bağlı olaraq bu mövzuya tədqiqatçılar ötəri yanaşmış, onun hərtərəfli öyrənilməsinə ciddi fikir verməmişlər.

1985-ci ilin yazında İssık-Kul (Qazaxıstan sərhədinə yaxın bir bölgədə olan qapalı hövzə gölüdür - K.Q.) gölü yaxınlığında arxeoloqlar qazıntı apararkən iri bir şəhərin xarabalıqlarını aşkar etmişlər. Aparılan elmi araşdırmalardan aydın olur ki, yerli əhali Çin və dünyanın bir çox şəhərləri ilə geniş ticarət əlaqələri saxlamışlar. XX əsrin ortalarında Buxarada, Səmərqənddə, Daşkənddə, Mərv şəhərində, Marağada, Təbrizdə, Mingəçevirdə və digər şəhərlərdə aparılan arxeoloji qazıntılar zamanı bu problemə aid çox sayda materiallar əldə edilmişdir. Qazaxıstanda yerləşən Sarıbul (e.ə. VII-V əsrlər) Sak-Uzun (e.ə. V əsr) yaşayış məskənində qədim ipək yolu barədə inandırıcı faktlar aşkar edilmişdir. Məşhur Çin tədqiqatçılarından biri olan Çiyan-Siyan ilk dəfə olaraq qədim İpək yolunun geniş təsvirini vermişdir. Qitələrarası İpək yolunu kəşf edən Çiyan-Siyana görə bu yol təxminən 1500 il fəaliyyətdə olmuşdur. Böyük Çin sərkərdəsi Van-Çoşun qardaşı, tarixçi Van Qu (e.ə. I əsr) İpək yolundan bəhs edərkən 5-6 dövlətin adını çəkir. Çiyan-Siyan karvanın keçdiyi yoldan bəhs edərkən yazırdı ki, "...karvan Canandan başlayaraq böyük səhraya, oradan Dunxuya gedirdi. Bu şəhərdə yol həm Şimala həm də Cənuba ayrılırdı. Cənuba gedən karvan Xotan-Var kəndə, oradan Bəlxə, Mərvə Şimala doğru gedən yol isə Turfandan keçərək, Kaşqar Alay (Altay), Fərqanə vadisinə Səmərqəndə, Mərv və Parfiya-Mestopotamiyaya oradan Aralıq dənizinə, Hindistana gedirdi" [Bünyadov & Yusifov, 1994, s.680].

Qitələrarası beynəlxalq ticarət yolu təxminən 7000 km yol dəyişmədən bir istiqamətdə hərəkət edirdi. Lakin məhəllə yolu, şəhərləri, iri yaşayış məskənləri arasında olan yollar tez-tez istiqamətini dəyişmədən hərəkət edirdi. Eyni zamanda dağ yolları da dəyişməz olaraq qalırdı. Bu yollara Kuşan çarlığı Eftalitlər dövləti, Samanilər, Qaraxanilər, Səlcuqlar, sonralar isə Monqollar, Teymurilər nəzarət edirdilər. Ticarətdə əsas mal Çində istehsal olunun xam ipək məhsulları idi. İpək yolu ilk əvvəllər "Şüşə yolu", "Mavi yolu", "Mirvari yol", "Qızıqız" yolu adlanırdı.

Lakin ticarətdə əsas mal ipək olduğu üçün bu yol "İpək yolu" adlandırıldı:

Eftalitlər dövləti, Şimali Çin xaqanlıqları darmadağın edildikdən sonra Turkuyurtlar yalnız siyasi deyil, həm də iqtisadi qüdrətə malik bir dövlətə çevrilirdi. Belə ki, Qərb ilə Şərqi birləşdirən Karvan yolu Turkyurtların əlinə keçdi.

İpək yolunun açılması Çin (xan) İmperiyasının hökmdarı Udinin (e.ə. 140-80) təşəbbüsü ilə bağlanır. Eramızdan əvvəl 138-ci ildə Orta Asiyada, Kuşan padşahlığında olmuş çin nümayəndələri Hindistana gedən ticarət yolları barədə geniş məlumatlar almış, ölkəsinə tez-tez basqın edən Hunlara qarşı birgə mübarizə aparmaq üçün müttəfiq axtarmağa çalışmışdır. Çin imperatorluğu əlaqələrini genişləndirmək üçün Kuşan padşahlığına böyük ticarət karvanı göndərmişdir [Müəlliflər kollektivi, 1998, s.546].

Bəhs olunan dövrdə Böyük Britaniya adalarından tutmuş Sakit Okeana qədər uzanan geniş bir ərazidə məskunlaşan bütün xalqlar, siyasi qurumlar dörd qüdrətli dövlətin - Romanın, Parfiyanın, Kuşan və Çin (xan) dövlətlərinin güclü təsiri altında idilər. Qədim Çin mənbələrinin birində bu imperiyanın hökmdarları bütün dünyanın öz aralarında bölüşdürən "Göy oğlu" adlandırılmışdı. Çin dövləti Kuşan padşahlığı ilə siyasi-hərbi sahədə olmasa da, bu ölkələr arasında, iqtisadi və mədəni təkrar əlaqələrin yaranmasına nail ola bilmişlər.

Eramızdan əvvəl II əsrin sonunda Çin imperiyası qərbdə olan bir çox qonşu ölkələri özünə tabe edərək Orta Asiya ilə bilavasitə əlaqə yarada bildi. Beləliklə, şərqdən qərbə gedən karvan yolları yenidən canlandı. Bu yol Çinin paytaxtı Canandan başlanırdı. Həmin yol iki qola ayrılırdı: Onlardan biri Şimal yolu idi. Bu yol Tufandan keçərək Pamir dağının ətəklərindən Fərqanə vadisinə oradan da Qazaxıstanın geniş səhralarına doğru gedirdi: Cənub yolu isə Labnor gölünün sahillərindən keçərək Yarkəndə, Pamir dağının cənub ətəkləri Baktriya oradan Parfiyaya, Hindistana gəlib çıxırdı. Bununla yanaşı "İpək yolu" Tyanşan dağının şərq ətəklərindən keçərək İli çayının sahillərinə doğru uzanırdı. Bu yol çox çətin və həm də mürəkkəb bir yol olduğundan çox az-az hallarda istifadə olunurdu. "İpək yolu"nın ən böyük dayanacaq mərkəzlərindən biri Peykənd şəhəri idi. Tacirlər bu şəhərdən Xorasana, oradan Rey vilayətinə, Həmədana Suriyaya və nəhayət Konstantinopola gəldirilərdi. Karvan Çindən Mərkəzi Asiyaya, oradan İrana olan məsafəni təxminən 150 günə, İrandan Romaya yolu isə 80 günə qət edirdi.

Mənbələrin verdiyi məlumatlara görə, ilk vaxtlar bu yola ən çox Parfiya dövləti nəzarət edirdi. Eramızın I əsrinin sonunda çinlilər Pamir dağına qədər olan vilayətləri özünə tabe edə bildikləri üçün Roma imperiyası ilə geniş əlaqə yarada bildilər. Qədim Yunan coğrafiyaşünası Ptolomeyin (e.ə. II əsrdə) Sələfi Tırlı Maraşının Makedoniyalı tacir Massinin verdiyi məlumatlara əsaslanan hekayəti həmin dövrün ticarət əlaqələrinə həsr olunmuşdur. Çin müəlliflərinin yazdıqlarına görə, sonrakı illərdə Çinə gələn ticarət karvanları "səfirlik" adlandırıldı [Beynəlxalq elmi konfransın materialları, 2003, s.3-5].

Antik müəlliflər Çindən, Hindistandan, İrandan Azərbaycan ərazisindən keçən ticarət yolları haqqında da maraqlı məlumat verirlər. Həmin dövrdə Azərbaycan ərazisində Albaniya və Atropatena dövlətlərinin olması, bu ölkədə bir çox iri sahələrin yaranması əmtəə-pul münasibətlərinin inkişafı ticarət yollarının bu ərazidən keçməsi ölkənin beynəlxalq əlaqələrinin genişlənməsinə ciddi təsir göstərirdi. Qədim Yunan müəllifləri Mərkəzi Asiyadan keçərək Xəzər dənizi sahili boyunca davam edən, Azərbaycan ərazisindən qərbə istiqamət alan quru və ya su yollarından geniş bəhs edirlər. Eramızın I yüzilliyində yaşayan Strabon Qafqaz albanlarının şimalın, Xəzəryanı vilayətlərdə yaşamış əhalinin mübadilə yolu ilə əldə etdikləri Hind və Babil mallarını karvan vasitəsi ilə şərqin və qərbin müxtəlif ölkələrinə daşınmaları barədə çox maraqlı məlumat verir. Böyük Plininin yazdığına görə, hələ Pompeyin vaxtına (e.ə. 65-66-cı illərdə) yeddi günə Şimali Hindistandan Baktriya (Bəlx) Amu Dərya (OKS) nəhrinə tökülən İnkəri (Baktr) çayı sahilinə gələrək oradan Xəzər dənizi sahillərindən keçərək Kür çayı ilə Şimala, quru yol ilə beş günə Qara dəniz sahillərinə gəlib çıxırdılar. Müəlliflərin yazdıqlarına görə, Hind və Babil malları Şərq və Qərb tacirlərinin diqqətini daha çox cəlb edirdi. Azərbaycan ərazisində tapılan pullar, eləcə də maddi mədəniyyət nümunələrinin qalıqları Azərbaycanın antik dövrdə dünya ticarətində fəal iştirakını aydın şəkildə göstərir.

Eramızın III əsrində İranda hakimiyyəti ələ alan Sasanilər öz sələfləri olan Parfiya hökmdarları kimi “Böyük İpək yolu”nun öz ərazisindən keçən hissəsini nəzarət altına ala bilmişdilər. Sasanilər Cənubi Qafqazdan Qara dənizə çıxış əldə edə bildilər. Eyni zamanda Mesopotamiyaya, Aralıq dənizi sahillərinə çıxmaq imkanları da əldə edə bildilər. İranla Bizansın mənafeləri Aralıq dənizi sahili ilə Yəmən ilə Hindistana doğru uzanan qədim, “Atio yolu” ilə qovuşurdu. Bu yolla Qərbi Avropanın bazalarına Hind ədviyyatı, fil sümüyündən düzəldilmiş əşyalar müxtəlif çeşidli parçalar gətirilirdi. Bu mallar Azərbaycanın bazarlarından keçərək Qərb bazarlarına aparılırdı.

Eftalitlər məğlub olduqdan sonra soqdalılar turkyurdların tabeliyinə keçdilər. Turkyurdlar çox qədim zamanlardan həm Qərbdə və həm də Şərqdə ən bacarıqlı tacirlər hesab olunurdular. Eftalit tacirlərini turkyurdlar əvəz etdikdən sonra Soqdyalı tacirlər üçün əlverişli şərait yarandı. Belə ki, onlar Asiyanın bazalarına maneəsiz getmək imkanları qazandılar. Beləliklə, İpək yolunun genişlənməsi üçün əlverişli şərait yarandığına görə əsas yollar turkyurdların ixtiyarına keçdi. Lakin Bizansa gedən karvan yolları Sasani dövlətinin nəzarəti altında idi. Buna görə Çin ipəyini Bizansa aparmaq üçün Sasanilərin razılığı tələb olunurdu. Buna görə İstəmi xan danışıqları aparmaq üçün Sasani sahilinin yanına bir qrup nümayəndə göndərdi. Nümayəndə heyəti İran şahına ticarətə qoşulmasını təklif etdi. Şah səfirin təkliflərini rədd edərək hədiyyə olaraq xanın göndərdiyi ipəyin haqqını ödədikdən sonra yandırdı. Xan İrana yenidən elçilər göndərdi. Lakin xanın bu cəhdi də nəticə vermədi. Lakin göstərişi ilə səfirliyin bir çox üzvü öldürüldü. Bu qanlı hadisədən sonra Bizans dövləti ilə əlaqələrini genişləndirməyə cəhd etdi. Lakin Xəzər dənizinin sahili ilə Qafqaza ipək daşımaq həm çətin idi və həm də çox baha başa gəlirdi. İrandan keçən yol olduqca əlverişli idi. Buna görə İstəmi xan mübahisəli məsələləri silahın gücü ilə həll etmək qərarına gəldi. Buna görə də İstəmi xan mübahisəni silahın gücü ilə həll etmək qərarına gəldi. Bu məqsədlə o, özünə mütəffiq axtarmağa başladı. Xan 568-ci ilin avqust ayında Konstantinopola elçilər göndərdi. Xanın elçiləri imperator Yustinianla ticarət əlaqələrinə aid müqavilə bağladı. Xosrov Ənuşirəvan müharibə etmək istəmirdi. Talas çayı sahilində Türk qoşunları İranın elçiləri ilə qarşılaşdı. Görüş bu ölkələr arasında münasibətləri daha da ağırlaşdırdı. Xan İrandan əvvəl Eftalitlərə verdikləri xəracı tələb etdi. Lakin şah onların bu tələbini rədd etdi. Turkyurd süvari dəstələri dərhal Amu Dəryanı keçərək İranın bir neçə ticarət mərkəzlərini ələ keçirdilər. 569-cu ildə turkyurdlar Soqdaya doğru çəkildi. Bununla da döyüş dayandırıldı. İstəmi xan Ənuşirəvanla sülh bağladı. Xosrov Ənuşirəvan ordusunu Qərbə doğru çəkdi. 573-cü ildə İran silahlı qüvvələrinin Bizans üzərinə yürüşü daha da genişləndi. Bu zaman turkyurdlu qatı düşmənlərindən biri olan avarlar Savadan Don çayı sahilinə qədər olan ərazini ələ keçirmişdilər. Buna görə İstəmi xan müharibəni Cənubdan qərbə keçirməli oldu. Turkyurdlar bütün şimali Qafqazı tutaraq Bosfora qədər irəliləyə bildi. Bir çox müəlliflərin yazdıqlarına görə, turkyurdlar bu istiqamətdən yeni Karvan yolu salmaq niyyətində idilər. Lakin beynəlxalq vəziyyət buna imkan vermədi.

VI əsrin ortalarında Bizansda ipəkçilik inkişaf etməyə başladı. Bizans ipək qurdunu gizli yolla Soqdiyadan Konstantinopola gətirərək ipəkçiliyi inkişaf etdirməyə başladı. Beləliklə, VI əsrin sonunda xaricdən Bizansa ipək gətirilməsinə ehtiyac qalmadı. İpək ticarətinin zəiflənməsi Bizans turkyurd münasibətlərinə ciddi təsir göstərirdi. Bizans turkyurd münasibətlərinin pisləşməsi səbəblərindən biri də turkyurdların avarlarla düşmənçilik münasibəti idi. Belə ki, 568-ci ildə bağlanmış müqavilənin şərtlərinə görə, Bizans avarlarla hərbi-siyasi ittifaqa girməli idi. Avar xalqının elçiləri Konstantinopola gələrək sülh bağlamaq və Panosiyanı tutmaq üçün Yunanstandan icazə istədi. Lakin Bizans imperatoru elçilərin təkliflərinə rədd cavabı alsalar da Panoneyada möhkəmlənə bildilər. Avarların güclənməsi bir çox qonşu ölkələr, o cümlədən turkyurdların ciddi narahatlıqlarına səbəb oldu. 575-ci ildə İranla Bizans arasında bağlanmış barışıq müqaviləsi yaranmış gərginliyi daha da ağırlaşdırdı. 576-cı ildə turkyurdlar uyğurların köməyi ilə Krım

yarımadasına daxil olaraq Bosfor boğazını ələ keçirə bildilər. Lakin onlar yarımada möhkəmlənə bildilər. Turkyurdlar 580-cı ildə Qafqazın qərb bölgələrinə çəkildilər. Türklər yalnız Şimali Qafqazda, Dağıstanla Dərbənd arasında möhkəmlənə bildilər. Beləliklə, Bizans türk münasibəti, bir müddət sabitləşdi. Çox keçmədi ki, Çin və yaxın şərq ipəyi rəqabətə girən Soqda ipəyi Bizansa, Qərbi Avropa ölkələrinə daşınmağa başladı. Bizansla uzaq Şərq arasında ticarət əlaqələri yarandı. Lakin VI əsrin sonunda "Böyük ipək yolu"nın Şərq hissəsinə nəzarət uğrunda turkyurdlar ilə Çin arasında rəqabət yenidən gücləndi. Turkyurdlar içərisində gedən ziddiyyətlərdən istifadə edən çinlilər hegemonluğu ələ ala bildilər VIII əsrə aid Çin mənbələrində Çinin xarici ölkələrdə əlaqələrinin genişləndiyi göstərilir. Koreyaya, Mançuriyaya, Monqolustana, Yaponiyaya, Mərkəzi Asiyaya Hindistana, Fars körfəzinə və oradan Qərbə doğru quru və su yolları təsvir olunur. Lakin bu qədim beynəlxalq əlaqələrin VIII-X əsrlərdə əhəmiyyəti daha da artdı. Qitələrarası genişlənən bu yol təkcə iqtisadi əhəmiyyət daşıyırdı. Bu yol Qərb və Şərq mədəniyyətinin qovuşmasına və dünya mədəniyyətinin getdikcə zənginləşməsinə səbəb olurdu. Ərəb İslam dövləti Çindən və Hindistandan tutmuş İspaniyayadək böyük bir ərazini öz hakimiyyəti altında birləşdirdiyi dövrdə iqtisadi, siyasi və mədəni əlaqələr daha da genişləndi. Vahid bir dövlət daxilində birləşən müxtəlif xalqların iqtisadi, mədəni əlaqələri, dünya mədəniyyətinin inkişafına böyük təsir göstərdi.

IX-XI əsrlərdə Ərəb xilafətinin Qərb ölkələri ilə ticarət əlaqələri bəzən səngisə də "Böyük ipək yolu"-nın ana xətti fəaliyyət göstərirdi. Şərq ölkələri ilə Qərb arasında mal mübadiləsi ara vermədən davam edirdi. Bu əlaqələr feodal təsərrüfatının canlanmasına ciddi təsir göstərirdi. "İpək yolu"nın bir hissəsinə səlcuqlar nəzarət edirdilər. Səlcuqların ticarət yolu üzərində hegemonluğu getdikcə güclənirdi. Belə bir vəziyyət Avropa ölkələrinə silaha sarılmasına, salıb yürüşünün başlanmasına səbəb oldu. Monqol hərbi-feodal dövlətinin yaranması, Afrika boyunca Hindistana birbaşa dəniz yolunun açılması qitələrarası ticarət yolunun dəyişməsinə səbəb oldu. Bu, ölkələr arasında quru yolla əlaqələrin zəiflənməsinə səbəb oldu. Eyni zamanda dünyanın müxtəlif ölkələrində ipəkçiliyin inkişaf etdirilməsi bu sahədə ticarətin zəifləməsinə səbəb oldu. Qərb ilə Şərq arasında iqtisadi, mədəni əlaqələrin genişlənməsinin yeni vasitələri yarandı [Bünyadov, 1989, s.336].

3.Nəticə

Yuxarıda qeyd olunanlardan belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, bu gün tarixi Böyük İpək Yolunun üzərində yerləşən dövlətləri milli birlik və kimlik bağları birləşdirməkdədir. Bu bağlılıq özünü mədəniyyətdə, cəmiyyətdə və xalqlar arasındakı əlaqələrin bərpasında göstərir. Onu qorumaq və gələcək nəsillərə ötürmək isə mühüm vəzifələrdən biridir.

4.REFERENCES

1. Bunyadov, Z. M., & Yusifov, Y. B. (Eds.). (1994). *History of Azerbaijan (from ancient times to the 20th century)*. Textbook for university students. Baku: Azneshr. Retrieved from <https://lib.az/book/302/show> (in Azerbaijani)
2. Collective of authors. (1998). *History of Azerbaijan* (Vol. 2, in seven volumes). Baku: Elm. Retrieved from https://lib.az/users/1/upload/files/Azərbaycan_tarixi_7_cildde%2C_cild_2.pdf (in Azerbaijani)
3. Bunyadov, Z. M. (1985). *The Atabegs State of Azerbaijan*. Baku: Elm. Retrieved from <https://kitabxana.net/files/books/file/1276089008.pdf> (in Azerbaijani)
4. Bunyadov, Z. M. (1989). *Azerbaijan in the 7th–9th centuries*. Baku: Elm. Retrieved from https://www.anl.az/el/b/bz_az7-9.esrlerde1.pdf (in Azerbaijani)
5. Budagov, B. (1998). *The Great Silk Road (Caravan route). History and its problems*, (3). Retrieved from <http://web2.anl.az:81/read/page.php?bibid=vtls000005806> (in Azerbaijani)

6. Proceedings of the International Scientific Conference. (2003). *The Great Silk Road: Dialogue of Eurasian cultures*. Baku: Seda. (in Azerbaijani)
7. *Journal of the Silk Road*, (2). (1998). (in Azerbaijani)

ƏDƏBİYYAT

1. Bünyadov, Z. M., & Yusifov, Y. B. (Red.). (1994). *Azərbaycan tarixi (ən qədim zamanlardan XX əsrədək)*. Ali məktəb tələbələri üçün dərslik. Bakı: Aznəşr. <https://lib.az/book/302/show>
2. Müəlliflər kollektivi. (1998). *Azərbaycan tarixi*. (Yeddi cildə, II cild). Bakı: Elm. https://lib.az/users/1/upload/files/Azerbaijan_tarixi_7_cildde%2C_cild_2.pdf
3. Bünyadov, Z. M. (1985). *Azərbaycan Atabəylər dövləti*. Bakı: Elm. <https://kitabxana.net/files/books/file/1276089008.pdf>
4. Bünyadov, Z. M. (1989). *Azərbaycan VII-IX əsrlərdə*. Bakı: Elm. https://www.anl.az/el/b/bz_az7-9.esrlerde1.pdf
5. Budaqov, B. (1998). Böyük İpək Yolu (Karvan yolu). Tarix və onun problemləri, (3). <http://web2.anl.az:81/read/page.php?bibid=vtls000005806>
6. Beynəlxalq elmi konfransın materialları. (2003). *Böyük İpək Yolu: Avrasiya mədəniyyətlərinin dialoqu*. Bakı: Səda.
7. *İpək yolu jurnalı*, (2). (1998).