

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ**  
**AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ**  
**MAGİSTRATURA MƏRKƏZİ**

*Əlyazması hüququnda*

**CƏFƏROVA PƏRVANƏ TƏBRİZ QIZI**

**"Azərbaycan Respublikasının geoiqtisadi inkişaf modelinin  
formalaşdırılması istiqamətləri"  
mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASIYASI**

**İstiqamətin şifri və adı: İİM 010000      Dünya İqtisadiyyatı**

**İxtisasın şifri və adı:      İİM 010001      Beynəlxalq İqtisadi Münasibətlər**

**Elmi rəhbər:**  
**Prof. R.T. HƏSƏNOV**

**Magistr proqramının rəhbəri:**  
**Dos.      M.R.CƏMİLOV**

**Kafedra müdiri:**

**Prof. Ş. H. HACIYEV**

**BAKİ - 2015**

## M ü n d ə r i c a t

|   |    |
|---|----|
| Giriş .....   | 3  |
| Fəsil 1 Geoiqtisadi inkişaf modelinin mahiyyəti və əsas elementləri .....   | 5  |
| 1.1. Geoiqtisadi paradigma, xarakterik xüsusiyyətləri və təkamülü.....  | 5  |
| 1.2. Geoiqtisadi dayanıqlığın mahiyyəti və dominantları.....  | 10 |
| Fəsil 2 Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf modelində Şimal – Cənub münasibətlərinin təsiri.....                                 | 20 |
| 2.1 Şimal-Cənub iqtisadi münasibətlərinin təkamülü xüsusiyyətləri.....  | 20 |
| 2.2. " Şimal-Cənub"beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin formalaşması və inkişafının konseptual əsasları.....                       | 32 |
| 2.3. Azərbaycanın iqtisadi əlaqələrində Şimal - Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin rolunun artırılması yolları.....        | 41 |
| Fəsil 3 Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf modelinin əsas istiqamətləri.....  | 50 |
| 3.1. Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf strategiyasının determinantları.....  | 50 |
| 3.2. Neft strategiyası və tranzit potensialı geoiqtisadi inkişaf strategiyasının mühüm istiqaməti kimi.....                   | 57 |
| 3.3 Geoiqtisadi inkişafı modelində regional inteqrasiya, xarici ticarət və investisiya əməkdaşlığının rolu və vəzifələri..... | 70 |
| Nəticə və təkliflər.....  | 84 |
| İstifadə edilmiş ədəbiyyatın siyahısı.....  | 89 |

## GİRİŞ

**Mövzunun aktuallığı.** Qloballaşma proseslərin bütün dünyada geniş vüsət aldığı müasir dövrdə iqtisadiyyatın davamlı inkişafının təmin olunmasında xarici amillərin rolu getdikcə artır. Belə ki, milli iqtisadiyyatların qlobal iqtisadi sistemə inteqrasiyasının güclənməsi onlar arasında ictimai həyatın bütün sahələrində qarşılıqlı asılılığı da gücləndirir və bu bütün dünyada xarici iqtisadi əlaqələrin liberallaşması, ölkələr arasında maddi və qeyri maddi axınların intensivləşməsi ilə müşayiət olunur. Müasir şəraitdə dünya təsərrüfatının bütövləşməsi ilə milli iqtisadiyyatların inkişafında geoiqtisadi amilin rolu kəskin artır. Xüsusi ilə Azərbaycan kimi kiçik iqtisadiyyatlı və iqtisadiyyatı xarici amillərdən xüsusilə güclü asılı olan ölkələr üçün bu amillərin ölkənin iqtisadi inkişafı, ölkə iqtisadiyyatının dayanıqlığı üçün müstəsna əhəmiyyəti vardır. Bu şəraitdə effektiv geoiqtisadi inkişafın təmin edilməsi milli iqtisadiyyatın dayanıqlığının əsas amilinə çevrilir. Azərbaycan özünün coğrafi baxımdan mövqeyinə görə dünya ölkələri içərisində tranzit dövlətlərdən sayılır. Bu baxımdanda Azərbaycan istər Şərqi – Qərbi istərsə də Şimal – Cənub bölgələrinə daxil olan ölkələrin iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsində mühüm rola malikdir.

Buna görə də müasir dövrdə Azərbaycanın tranzit ölkə kimi mövcud imkanlarının qiymətləndirilməsi və bundan ölkəmizin iqtisadi qazanclarının artırılması istiqamətlərində istifadə olunması yollarının üstə çıxarılması məqsədilə elmi – nəzəri tədqiqatların aparılması çox əhəmiyyətlidir. Bu baxımdan ölkənin geoiqtisadi inkişaf modelinin hazırlanması üçün onun əsas determinantlarının və hədəflərinin müəyyən olunması, metodoloji yanaşmanın seçilməsi və müvafiq strategiyanın reallaşdırılması üçün həyata keçirilməsi zəruri olan tədbirlərin işlənilib hazırlanması mühüm əhəmiyyət kəsb edir və təqdim olunan magistr dissertasiyası mövzusunun aktuallığını şərtləndirir.

**Magistr dissertasiyasının məqsədi-** Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf modelinin formalaşdırılmasına dair mümkün yanaşmanın formalaşdırılması və müvafiq strategiyasının hazırlanması zərurətinin əsaslandırılmasıdır. Belə strategiyanın vəzifələri magistr dissertasiyasında - Azərbaycanın xarici iqtisadi münasibətlər sisteminin beynəlxalq əmək bölgüsünün, dünya bazarının və beynəlxalq əməkdaşlığın dəyişən şəraitinə uyğunlaşdırılması və milli iqtisadi inkişaf strategiyasından irəli gələn məsələlərin həlli üçün əlverişli xarici iqtisadi şəraitin yaradılması yolu ilə ölkənin dünya gəlirlərinin formalaşması və yenidən bölüşdürülməsinin idarə olunmasında əlverişli şərtlərlə iştirakının təmin olunması - kimi müəyyən edilmişdir.

**Magistr dissertasiyasının obyektı** – Azərbaycanın iqtisadi inkişaf strategiyası və modelidir. **Predmeti** isə- Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf strategiyasının əsas determinantları , hədəfləri və istiqamətləridir.

**Magistr dissertasiyasının elmi yeniliyi:** Aparılmış tədqiqatın nəticəsi olaraq dissertasiyanın aşağıdakı nəticələrini elmi yenilik kimi qiymətləndirmək mümkündür.

- Azərbaycanın geoiqtisadi strategiyasının hədəfləri müəyyənləşdirilmişdir: Milli iqtisadi inkişafın davamlılığı şəraitində onun geoiqtisadi dayanıqlılığın təmin edilməsi; Azərbaycanın iqtisadi inkişaf modelində formalaşmış mühüm dominantların məqsədyönlü istiqamətləndirilməsi və onların bir-birini qarşılıqlı tamamlaması şəraitinin təmin edilməsi.
- "Şimal – Cənub" iqtisadi əməkdaşlığı elmi – nəzəri və metodoloji baxımdan tədqiq olunaraq onun əhəmiyyəti əsaslandırılmış; Azərbaycanın "Şimal – Cənub" iqtisadi əməkdaşlıq prosesində tranzit ölkə kimi mövqeyi və rolu elmi cəhətdən əsaslandırılaraq bu prosesdə ölkənin mövcud infrastruktur və iqtisadi imkanlarından daha səmərəli istifadə olunması yolları üzə çıxarılaraq nəzəri və praktiki təkliflər irəli sürülmüşdür.

## **Fəsil 1 Geoiqtisadi inkişaf modelinin mahiyyəti və əsas elementləri**

### **1.1. Geoiqtisadi paradigma, xarakterik xüsusiyyətləri və təkamülü**

Məlum olduğu kimi, müasir dünyanın siyasi strukturu- arxitekturasının əsasları 1648 –ci ildə Vestfal sistemi əsasında qoyulmuşdur və bu strukturun əsasında suveren dövlətlər dayanır. Ancaq, dünya iqtisadiyyatının inkişafı nəticəsində yaranmış çağdaş sistemdə bu strukturda ciddi transformasiyalar baş verməkdədir. Bu dəyişiklərin əsasında XX əsrin ortalarından başlayan və bu gün bütün dünyada insan həyatının bütün sferalarını əhatə edən qloballaşma prosesləri durur.

Bu proseslər nəticəsində ayrı-ayrı milli iqtisadiyyatların məcmusu olan dünya iqtisadiyyatının yeni arxitekturası formalaşır, hamıya məlum olan “beynəlxalq əmək bölgüsü”, “dünya bazarı”, “dünya qiymətləri”, “xarici iqtisadi əlaqələr” kimi anlayışlar yeni mahiyyət kəsb etməyə başlayır.”Bazar – dövlət” sistemini “ çoxlu dövlət – bir bazar” sistemi əvəz edir.İqtisadi fəaliyyətin sərhədləri ilə milli dövlətlərin sərhədləri artıq üst- üstə düşür.Yaranmış yeni situasiyada dövlətin iqtisadi proseslərdəki rolu da kardinal surətdə dəyişir, dövlətin bu proseslərə təsir imkanları məhdudlaşır. Yaranmış yeni reallıqların dərk edilməsi və bu reallıqlara adekvat davranış formasının seçilməsi yeni paradigmanın yaranmasını tələb edirdi. Belə bir paradigma kimi geoiqtisadi paradigma çıxış edir.

Geoiqtisadi paradigma XX əsrin sonlarında yaranmışdır. Yeni cərəyanın məhz bu dövrdə meydana çıxmasının bir sıra səbəbləri vardır. Əsas səbəblərdən biri Sovetlər İttifaqının dağılması ilə qloballaşma proseslərinin qarşısında əsas maneə olan bipolyar qarşıdurmaya son qoyulmasıdır. Artıq dünyanı ayrı –ayrı fraqmentlərə ayıran “dəmir pərdə” möcud deyil. Digər səbəb sərhədlərin açılması və dövlət nəzarət vasitələrinin zəifləməsi nəticəsində iqtisadi məkanda anarxiyanın güclənməsidir ki, bu təzahür iri şirkətlərin və ayrı –ayrı sahələrin

(avtomobil sənayesi, banklar, telekommunikasiya, nəqliyyat) beynəlxalq əhəmiyyətinin artmasını şərtləndirir. Dünya bazarlarında kollektiv və hətta fərdi fəaliyyətin güclənməsi nəticəsində əsasən öz məsuliyyətini saxlayan dövlət, təsərrüfat subyektlərinin destabilləşdirici təsirinə məruz qalır. Üçüncü səbəb bütün dünyanı əhatə edən yeni şəbəkələrin yaranması və ölkələr arasında qarşılıqlı asılılığın güclənməsidir. Telekommunikasiyanın inkişafı, qeyri maddi axınların ( informasiya və kapital kimi) intensivləşməsi iqtisadi məkanın yeni coğrafiyasının yaranmasını şərtləndirir ki, bu coğrafiya sərvətlərin yaradıldığı və istehlak olunduğu fəaliyyət sahələrinin yerdəyişməsi, lokallaşması ilə, yeni iqtisadi axınlarla müəyyən olunur.

Geoiqtisadiyyat iqtisadi reallığı məkana nəzərən öyrənir. Əgər geosiyasətdə qonşu ölkələr düşmən kimi baxılırsa, geoiqtisadiyyatda bu ölkələr mümkün tərəf müqabil kimi qəbul olunur. Geosiyasətin predmetini milli təhlükəsizlik təşkil etdiyi halda, geoiqtisadiyyat inkişaf problemlərini həll edir. Geoiqtisadiyyat yeni biliklərin məhsuludur: o dünya sisteminin qlobal transformasiyasının dərk olunmasında innovasiya kimi meydana gəlib.

Əgər sosial –iqtisadi inkişafın istisnasız olaraq bütün ölkələr qarşısında duran əsas vəzifə olduğunu nəzərə alsaq geoiqtisadi yanaşmanın müasir dövrdə bu vəzifəni uğurla yerinə yetirmək üçün ən təsirli vasitə olduğu aşkardır.

İqtisadi və tarixi əlaqələrin coğrafi məkanla əlaqələri XIX-XX əsrlərdə bir çox alimlərin elmi əsərlərində rast gəlinir: Fris Reriq və Fridrix Listdən (“böyük məkanların avtarkiyası”) Fernan Brodel və İmmanuel Vallerstayna qədər (“dünya- sistemli yanaşma”). Geoiqtisadiyyatın predmeti haqqında ümumi anlayış ilk əvvəllər reallığın iqtisadi aspektlərinin aşkarlanması istiqamətində aparılan geosiyasi yönümlü sosial tədqiqatlarda yaranmışdır. Geosiyasətçilərin əsərlərində iki əsas modelə rast gəlinirdi: “Rimland” (geniş mal mübadiləsinə istiqamətlənmə) və “Heartland”( daha yüksək dərəcədə özünü təminatla istiqamətlənmə).

Geoiqtisadiyyat müstəqil elmi yanaşma kimi XX əsrin ortalarında yaranmağa başlamışdır. Bununla geoiqtisadiyyat, geosiyasətdə olduğu kimi sosial reallığa və siyasi dinamikaya baxışda tamlığı, struktur yanaşmanı özündə saxlayaraq, bir qədər fərqli predmet dairəsini müəyyənləşdirdi. Daha sonralar geoiqtisadiyyat üzrə ayrı-ayrı elmi-nəzəri yanaşmalar üçüncü dünya və Cənubi Avropa ölkələrində yaranmağa başlamışdı. XX əsrin sonlarında 80-90-cı illərdə formalaşan geoiqtisadiyyatın müasir dərkinin genezisində, geosiyasətin müəyyən varisliyi, yanaşmaları və alətləri qalmışdır. Bu dövrdə bir çox tədqiqatçılar, yaxın gələcək dövrdə güc “oyunlarının” hərbi-siyasi sferadan iqtisadi sferaya keçməsinə və beynəlxalq münasibətlər kontekstində yeni tip münaqişələri proqnozlaşdırırdılar. Misal üçün, belə konseptdən biri, Amerika alimi Edvard Lyutvakın “Geosiyasətdən geoiqtisadiyyata: ticarət qrammatikasının münaqişə məntiqi” adlı əsərində xüsusi yer almışdır (Mənbə - "National Interest" curnalı 1990). Lyutvakın bu əsərində xarici siyasət məqsədlərinə çatmaq üçün hərbi gücdən istifadəyə əsaslanan geosiyasətə qarşı, iqtisadi yarışmada qələbəyə istiqamətlənən siyasət kimi, geoiqtisadiyyat qoyulur. Bu yöndə həmçinin Endryu Leyşond və Uilyam Nesterin əsərlərini qeyd etmək olar. Avropada bu dövrdə geoiqtisadi konsepsiyaların daha bir nümunəsinə İtaliyan generalı Karlo Canın 1991-ci ildə “Geoiqtisadiyyat: alətlər, strateqiyalar və taktika” adlı əsərində rast gəlinmişdir. Onun mövqeyinə görə, geoiqtisadiyyat təkə məntiqə deyil, geosiyasətin və geostrateqiyanın sintaksisinə, daha geniş mənada isə - konflikt situasiyasının praktikasına əsaslanır. Bir sıra italyan tədqiqatçılarının əsərlərində (K. Can, P.Savon, S.Fiore, F.Bruni Roçça), geoiqtisadiyyat beynəlxalq rəqabətin əsas iştirakçıları kimi, korporasiyaları, trestləri və bankları deyil, məhz dövləti nəzərdən keçirirdilər.

Rusiyada geoiqtisadi alətlərin tədqiqi və geoiqtisadi yanaşmalar sahəsindəki tədqiqatlar SSRİ-nin dağılmasından sonra işlənilməyə başlamışdır. Rusiyada geoiqtisadi konsepsiyalar (Neklessa A.İ., Aqeev A.İ., Yurtaev V.İ.) geosiyasi və konfliktolojiya ideyalarından xeyli kənarlaşmışdır. Geoiqtisadiyyat əsasən “iqtisadi fəaliyyətin qlobal kontekstdə məkanca lokallaşması və onunla

bağlı dünya əmək bölgüsünün yeni formulunun, həmçinin beynəlxalq münasibətlərdə siyasət və iqtisadiyyatın birləşməsi, bu əsasında strateji (qlobal) qarşılıqlı birgəfəaliyyət sisteminin formalaşması” kimi qəbul olunmuşdur.

Geoiqtisadi yanaşmalar nəzəriyyələrdə (dünyanın geoiqtisadi atlasının formal sxemeninin işlənilməsi) dərinləşməyə başladıqdan sonra, bütövlükdə Rusiyanın XİF strategiyasının planlaşdırılması praktikasında, onun ayrı-ayrı regional və sahə aspektlərində tətbiq olunmağa başlamışdır. Hazırda Rusiya geoiqtisadiyyatında iki tədqiqat modeli üstünlük təşkil edir: a) A.İ. Neklessenin qlobal geoiqtisadi universiumun heksaqonal konstruksiyası; b) ölkənin rəqabət qabiliyyətliliyinin yeni qlobal kontekstdə yüksəldilməsi strategiyası və siyasəti kimi ( E.Q.Koçetovun geoiqtisadiyyat anlayışı). Neklessanın heksaqonal modeli siyasətin iqtisadiyyatla birləşməsi fenomeninə əsaslanır və dövlət ierarxiyasını deyil, daha çox bu və ya digər coğrafi regionların və bu və ya digər dövlət qruplarının iqtisadi fəaliyyət komplekslərinin (maliyyə-hüquqi texnoloqiyalar, yüksək texnoloqiyalar, sənaye fəaliyyəti, xammal istehsalı və s.) “geoiqtisadi inteqrasiya”sını əks etdirir. Geoiqtisadi dünya qaydalarının bu yanaşmasına müvafiq qurulan həlledici matrisi aşağıdakılar formalaşdırır:

A) Dörd coğrafi lokallaşmış məkan: Yüksəktexnologiya mal və xidmət istehsalı ilə əlaqədar olan Şimali Atlantik Qərbi; Əsasən Böyük sakit okean Hövzəsində yerləşən Yeni sənaye Şərqi; Şərti olaraq müəyyən qədər “Hind okean qövsü” sahəsində yerləşən Xammal cənubu; Geoiqtisadi münasibətdə ən az müəyyən olunan şimali Avrasiyanın “quru okeanı” .

B) Əsaslı coğrafi lokallaşmaya malik olmayan iki geoiqtisadi məkan: Şimali Atlantika regionundan genetik olaraq törəyən və qlobal iqtisadiyyatın maliyyə-hüquqi tənzimlənməsi ilə əlaqədar olan transmilli Kvazi-Şimal; Dərin cənub arxipelaqı - “dünya andeqraundu”, sivilizasiyanın resurslarının amansız talanmasına əsaslanan destruktiv iqtisadiyyat.

Geoiqtisadi universumda başlıca müddəanı dünya gəlirlərinin bölgüsü metodları və yollarına, qlobal “kvazirentanın” yığılmasına münasibətdə şimali atlantika və transmilli blokların strateji konsensusuna əsaslanan Yeni Şimal



“mənzil iqtisadiyyatı” təşkil edir. Bu kimi məqsədlərə nail olmağa imkan verən geoiqtisadi alətlərə dünya ehtiyat valyutaları, qlobal borc, struktur adaptasiya və maliyyə stabilləşdirici proqramları, “Vaşinqton konsensusu”, milli və regional risklərin idarəedilməsinin formalaşan sistemləri, perspektivdə isə qlobal emissiya-vergi sistemi kimi maliyyə-hüquqi texnoloqiyalar aid edilir. E.Q.Koçetov “Geoiqtisadiyyat” (dünya iqtisadi məkanının mənimsənilməsi) (1999) adlı monoqrafiyasında geoiqtisadiyyatı “dünya gəlirlərinin bölgüsündə və ən əlverişli şəraitin formalaşdırılmasına çıxmaq üçün güclərin müasir yenidənqruplaşdırılması məqsədilə geoiqtisadi məkanda milli öncələmə texnikası kimi ” müəyyən edir. Tədqiqatçı-alim tərəfindən təqdim olunan neoiqtisadi modelin mərkəzi atributu – etnoiqtisadi transmilliləşmə bazasında dünya sistemində daxil olan “iqtisadi populyasiyalar” kimi təyin olunan etnoiqtisadi sistemlərdir. Koçetovun tədqiqatının əsas hədəfini strateji maraqların tarazlığına, mövcud geoiqtisadi təsir zonalarının tarazlığına, texnoqen modelinin digər sivilizasiya inkişaf paradigmaları ilə təhlükəli toqquşmadan yayınmağa imkan verə bilən geoiqtisadi dünyaquruculuğu modelinin tapılması yolları təşkil edir.

Geoiqtisadi tədqiqatlar həmçinin Ukraynada da aparılır. Geoiqtisadiyyat qloballaşma və regionlaşmanın təsiri altında formalaşan və yeni vasitələrlə reallaşdırılan müasir geosiyasət kimi nəzərdən keçirilir. V.A. Derqaçevin “Geoiqtisadiyyat” (2002) monoqrafiyasında geoiqtisadiyyat “dünya təsərrüfatının iqtisadi təşkilinin yeni sistemi”, “dünya iqtisadi məkanının mənimsənilməsinin mexanizmi və strategiyası” və eyni zamanda iqtisadi vasitələrin üstünlüyü ilə dövlət inkişaf strategiyası və dünya və regional gücə nail olma haqqında elm kimi müəyyən edilir.

Azərbaycanda geoiqtisadiyyat müasir və yeni bir tədqiqat sahəsi kimi formalaşmaqdadır. Xəzər regionu, Azərbaycan və onun geoiqtisadi rolu bir sıra dünya miqyaslı tədqiqatların əhəmiyyətli elmi –praktik məsələsini təşkil etmişdir. Bu istiqamətdə artıq ilk dünya əhəmiyyətli tədqiqatlar və araşdırmalar (Z.Beczinskiy “Velikaya şaxmatnaya doska”, Stiglitz J.E. Globalization and its Discontents, New York- London, W.W.Norton and Company, 2002, p.141) həyata keçirilməkdədir. İlk sanballı elmi monoqrafiyaların müəllifi kimi İlham

Əliyev (Aliyev İ.Q., Kaspiyskiy neft Azerbaydjana, M, İzvestiya, 2003,712s.), Xəzər regionu və Azərbaycan neftinin geoiqtisadi rolunu, tarixi və müasir problemlərini tədqiq etmişdir.

Azərbaycanın müasir geoiqtisadi problemləri ölkəmizdə ilk dəfə, professor Ş.H. Hacıyevin monoqrafiyasında (Azerbaydcan na puti k mirovomu soobhestvu: strateqiya vneşnegkonomiçeskoqo razvitiya , Kiev, Ekspres- ob'yava, 2000, 504 s.) araşdırılmış və onun əsas xüsusiyyətləri tədqiq edilmişdir. Geoiqtisadi inkişaf modelinin formalaşması sahəsində ilk ardıcıl tədqiqatlara isə ADİU BİM kafedrasında 2010-2014-cü illərdə aparılmış büdcə təyinatlı elmi tədqiqat işlərini, ADİU yanında İqtisadi araşdırmalar ETİ-də 2012-2014-cü illərdə aparılmış tədqiqat işlərini və həmçinin, Çeşmi Hacıyevanın "Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf modeli və onun formalaşması modeli" adlı iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru alimlik dərəcəsi almaq üçün müdafiə etdiyi dissertasiya işini göstərmək olar.

## **1.2. Geoiqtisadi dayanıqlığın mahiyyəti və dominantları**

Müasir dövrdə milli iqtisadiyyatların idarə edilməsinin əsas hədəflərindən birinin sosial –iqtisadi inkişafın sürətliliyinin və davamlılığının təmin edilməsinin istisnasız olaraq bütün ölkələr qarşısında duran əsas vəzifə olduğunu və geoiqtisadi yanaşmanın mahiyyəti haqqında yuxarıda qeyd olunanları nəzərə alsaq, geoiqtisadi yanaşmanın müasir dövrdə bu vəzifəni uğurla yerinə yetirmək üçün ən təsirli vasitə olduğu aşkardır. Beləki indiki inkişaf mərhələsində bütün dünyada milli iqtisadiyyatın inkişafını təmin etmək istiqamətində tədbirlər işlənərkən bu inkişafın dayanıqlılığının təmin edilməsi əsas məqsədlərdən biri hesab edilir.

Dayanıqlı inkişaf ingilis dilində “sustainable development” kimi ifadə olunur. Bu ifadədə “sustainable” sözünün hərfi mənası –həyatın davamlılığını təmin edən- deməkdir. “Development” sözü isə -inkişaf- mənasından başqa həm də, “təzahür” mənasını verir. Beləliklə “ sustainable development” ifadəsi “ həyatın davamlılığını təmin edən təzahür” kimi tərcümə oluna bilər. Məhz bu mənada bu ifadə ilk dəfə BMT –nin Ətraf mühit və İnkişaf üzrə Komissiyası (Brundland komissiyası) tərəfindən daxil edilmişdir. Bu anlamda “ dayanıqlı inkişaf” dedikdə elə inkişaf nəzərdə tutulur ki,” indiki zamanda zamanda ehtiyacların ödənilməsi gələcək nəsillərin öz ehtiyaclarını ödəmək imkanlarını məhdudlaşdırmır”. Dayanıqlı inkişafın əsas şərtlərindən biri və bəlkə də birincisi milli iqtisadiyyatının dayanıqlılığının təmin olunmasıdır.

Milli iqtisadiyyatın dayanıqlılığı – milli iqtisadiyyatın vahid sistem kimi mühüm xarakteristikalarından biri olub , onun elə vəziyyətidir ki, iqtisadi, ictimai, siyasi, xarici iqtisadi amillər kompleksi uzun müddətli perspektivdə təkrar istehsal dövrlərinin həyata keçirilməsinə imkan verir, başqa sözlə bu amillərin dəyişməsi milli iqtisadiyyatın tarazlığının pozulmasına səbəb olmur.Bu dayanıqlıq iqtisadiyyatın elementlərinin və sistem daxili iqtisadi və təşkilati əlaqələrin möhkəmliyi və etibarlılığını, sistemin daxili və xarici təsirlərə davamlılığını əks etdirir.

Qloballaşma proseslərin bütün dünyada geniş vüsət aldığı müasir dövrdə iqtisadiyyatın dayanıqlılığının təmin olunmasında xarici amillərin rolu getdikcə artır.Belə ki, milli iqtisadiyyatların qlobal iqtisadi sistemə inteqrasiyasının güclənməsi onlar arasında ictimai həyatın bütün sahələrində qarşılıqlı asılılığı da gücləndirir və bu bütün dünyada xarici iqtisadi əlaqələrin liberallaşması, ölkələr arasında maddi və qeyri maddi axınların intensivləşməsi ilə müşayiət olunur. Müasir şəraitdə dünya təsərrüfatının bütövləşməsi ilə milli iqtisadiyyatların inkişafında geoiqtisadi amilin rolu kəskin artır.Xüsusi ilə Azərbaycan kimi kiçik iqtisadiyyatlı və iqtisadiyyatı xarici amillərdən xüsusilə güclü asılı olan ölkələr üçün bu amillərin ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyi, ölkə iqtisadiyyatının dayanıqlılığı

üçün müstəsna əhəmiyyəti vardır. Bu şəraitdə geoiqtisadi dayanıqlıq milli iqtisadiyyatın dayanıqlığının təmin olunmasının əsas amilinə çevrilir.

Geoiqtisadi dayanıqlıq dedikdə ölkə iqtisadiyyatının uzun müddətli perspektivdə geoiqtisadi məkanda əlverişli mövqeyini saxlamağa və daha da yaxşılaşdırmağa imkan verən vəziyyəti başa düşülür.

Başqa cür ifadə etsək , geoiqtisadi dayanıqlıq milli iqtisadiyyatın xarici amillərin təsirlərinə davamlılığını ifadə edir.

Geoiqtisadi dayanıqlıq aşağıdakıları təmin edir:

milli iqtisadiyyatın ölkənin suverenliyi və dünyadakı geosiyasi mövqelərinin qorunub saxlanmasına imkan verməsini təmin edir,

ölkə üçün xarici iqtisadi siyasətini müstəqil müəyyən etmək və yeni inkişaf şəraitinə uyğunlaşmaq imkanı yaradır,

ölkənin milli maraqları nöqtəy –nəzərindən xarici ticarətin optimal strukturunu təmin edir və saxlayır,

hakimiyyət institutlarının idarəetmənin effektivliyi və nəticəliliyinin yüksəldilməsi yolu ilə ölkənin xarici iqtisadi təhlükəsizliyini təhdid edən xarici təhlükə və çağırışların qarşısını almasına imkan yaradır,

xarici iqtisadi fəaliyyətin liberallaşması gedişində bu fəaliyyətin kriminallaşmasını istisna edən iqtisadi və hüquqi şəraitin yaradılmasına imkan yaradır,

mili iqtisadiyyatın beynəlxalq rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəlməsini təmin edir.

Geoiqtisadi dayanıqlığın təmin edilməsi dövlətin iqtisadi siyasətinin və xüsusilə də bu siyasətin tərkib hissəsi olan xarici iqtisadi siyasətinin əsas vəzifələrindəndir. Belə ki, geoiqtisadi dayanıqlıq təmin olunmadan ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyi də təhdid altında olacaqdır.

Ölkə iqtisadiyyatının geoiqtisadi dayanıqlığının təmin edilməsi ilk növbədə xarici iqtisadi təhlükəsizliyə olan təhdidlərin qarşısının alınmasını nəzərdə tutur.

Geoiqtisadi dayanıqlığa həm daxili , həm də xarici amillər təsir göstərir.

Xarici amilləri aşağıdakı kimi qruplaşdırıla bilər:

1. Ticarət – iqtisadi amillər :

-- idxalın strukturu (ərzaq məhsulları və yüksək texnoloji məhsulların payı)

-- ölkənin strateji əhəmiyyətli məhsulların idxalından asılılıq səviyyəsi,

-- ixracın strukturu (yüksək rəqabət qabiliyyətli məhsulların payı),

-- milli məhsulların satış bazarları üzərində nəzarət səviyyəsi.

2. Valyuta maliyyə amili :

-- maliyyə bazarı və qiymətli kağızlar bazarının vəziyyəti,

-- maliyyə axınlarının əsas istiqamətləri və hesablaşma münasibətlərinin xarakteri,

-- dövlət büdcəsinin kəsirinin səviyyəsi,

-- bank sisteminin vəziyyəti,

-- milli valyutanın dönərlik dərəcəsi,

-- dövlət borcunun səviyyəsi,

-- ölkənin qızıl valyuta ehtiyatları,

-- valyuta nəzarətinin vəziyyəti.

3. Marketing amili:

-- ixrac mallarının dünya bazarlarına yeridilməsi,

-- malların rəqabət qabiliyyəti,

-- milli mal və xidmətlərin satış bazarlarının tutulma imkanları.

Xarici amillərlə bərabər geoiqtisadi dayanıqlığa iqtisadi, təşkilati, hüquqi, sosial xarakterli daxili amillər də təsir göstərir.

Ölkənin geoiqtisadi dayanıqlığının təmin edilməsi üçün müəyyən tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir. Bu tədbirlər ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyini təmin etməklə bərabər uzunmüddətli perspektivdə davamlı inkişaf üçün əlverişli xarici iqtisadi şəraitin yaradılmasına imkan verməlidir. Bu tədbirləri aşağıdakı iri bloklara ayırıla bilər:

Ölkə iqtisadiyyatının beynəlxalq rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi,

Ölkənin qlobal iqtisadiyyata effektiv inteqrasiyasının təmin edilməsi,

İxrac potensialının yüksəldilməsi üçün genişmiqyaslı tədbirlərin həyata keçirilməsi,

Ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyindən effektiv istifadə olunması.

Azərbaycan iqtisadiyyatının rəqabətqabiliyyətliliyi son illərdə həyata keçirilən düşünülmüş , sistemli islahatlar nəticəsində əhəmiyyətli dərəcədə yüksəlmişdir. Bu göstəriciyə görə ölkəmiz 2013 cü il “Qlobal rəqabətqabiliyyətlilik Hesabatı”nda 149 ölkə arasında 39-cu yerdə qərarlaşmışdır. Bununla belə rəqabətqabiliyyətliliyi müəyyən edən bir sıra indikatorlar (audit və hesabat standartlarının sərtliyi, faiz dərəcələrinin səpələnməsi, ibtidai təhsilin vəziyyəti, ibtidai təhsilə qeydiyyat dərəcəsi, gömrük prosedurlarının ağırlığı, maliyyə xidmətlərindən istifadə imkanları, bankların aşkarlığı) üzrə ölkəmizin mövqeyi çox aşağıdır ki, bu istiqamətdə təsirli tədbirlərin həyata keçirilməsi çox vacibdir.

Azərbaycanın beynəlxalq rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksək səviyyəsinin saxlanılması üzrə mühüm problemlərdən biri də onunla əlaqədardır ki, ölkəmizin rəqabətqabiliyyətliliyi varisləklə keçən amillərə əsaslanır. Beynəlxalq rəqabətqabiliyyətlilik üzrə tanınmış mütəxəssis, Harvard Universitetinin professoru Maykl Porterin qeyd etdiyi kimi, yalnız yaradılmış amillərə əsaslanan rəqabətqabiliyyətlilik davamlı və uzun müddətli ola bilər. Varisləklə keçən amillərə ( təbii ehtiyatlar, əlverişli coğrafi vəziyyət və s.) əsaslanan rəqabətqabiliyyətlilik isə xarici amillərdən asılı olub bir qayda olaraq dayanıqlı olmur. Bu baxımdan Azərbaycan dayanıqlı yüksək rəqabətqabiliyyətliliyi təmin etmək üçün yüksək texnologiyalar, yüksək ixtisaslı kadrlar kimi amillərin yaradılmasını təmin etməlidir.

Azərbaycanın qlobal iqtisadiyyata effektiv inteqrasiyasının əsas şərti ilk növbədə inteqrasiya istiqamətinin düzgün seçilməsidir. Bu gün Azərbaycan keçmiş sovet məkanında yaradılmış iki inteqrasiya qurumunda - MDB və GUAM - təmsil olunur . Ancaq bu qurumlarda inteqrasiya proseslərinin gedişi heç də qənaətbəxş sayıla bilməz. Azərbaycan prezidentinin də dəfələrlə qeyd etdiyi kimi, ölkəmizin strateji seçimi avroatlantik məkana inteqrasiyadır. Bunun üçün isə həm

iqtisadi, həm hüquqi, həm təşkilati sahədə bir sıra islahatları həyata keçirilməsi zərurdir.

Azərbaycan neft strategiyasının uğurlu reallaşdırılması nəticəsində bu gün Avropada enerji təhlükəsizliyi sisteminin mühüm elementlərindən birinə çevrilib. Avropa İttifaqı və eləcə də ABŞ ölkəmizlə münasibətləri strateji əməkdaşlıq kimi qiymətləndirirlər. Bu istiqamətdə seçilmiş xəttin davam və daha da inkişaf etdirilməsi Azərbaycanın geoiqtisadi dayanıqlığı üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Ölkənin ixrac potensialı geoiqtisadi dayanıqlığın dominantlarındanıdır. Azərbaycanın ixrac potensialı haqda fikir söyləmək üçün son bir neçə ildə ixracın dinamikası və strukturuna nəzər salmaq.

2010-2013-cü illərdə Azərbaycanın ixracında əsas malların miqdarı (min AZN)

| Malların adı                | 2010-cu il   | 2012-ci il  | 2013-cü il  |
|-----------------------------|--------------|-------------|-------------|
| İxrac cəmi                  | 21360210,2   | 26570871,8  | 23907972,1  |
| Xam neft                    | 18489553,7   | 22911044.60 | 20232597.80 |
| Neft məhsulları             | 1 283 977,2  | 1527661.26  | 1321209.78  |
| Təbii qaz                   | 47 886,69    | 574 551.57  | 648 717.15  |
| Kimya sənayesi məhsulları   | 5 249,62     | 120123.54   | 174 584.98  |
| Pambıq lifi                 | 6 829,99     | 4 975.43    | 8 156.11    |
| Qara metal və məmulatlar    | 112 182,7    | 204 136.15  | 113 422.47  |
| Alüminium və məmulatlar     | 2 683,93     | 12 689.56   | 94 929.43   |
| Meyvə-tərəvəz               | 154 828,83   | 231 272.48  | 264 326.49  |
| Bitki və heyv. mənşəli yağ. | 188 255,49   | 173 756.92  | 221 765.96  |
| Alk. və alkoqolsuz içkilər  | 15 142,24    | 15 727.03   | 21 304.91   |
| Digərləri                   | 1 053 619,65 | 794 933.28  | 806 957.11  |

Cədvəldən göründüyü kimi, Azərbaycanın ixracında neft, neft məhsulları və təbii qazın payı çox yüksək olub 2010-cu ildə ümumi ixracın 92,8%-ni, 2012-ci ildə 94,14 %-ni, 2013-cü ildə isə 92,87 %-ni təşkil edir. 2011-ci ildən başlayaraq neft hasilatının azalmasının müşahidə olunması və bu azalmanın daha da intensivləşəcəyi nəzərə alınarsa ixrac potensialının yüksəldilməsi üçün effektiv addımlar atılmasının zəruriliyi şübhə doğurmur. Zənnimizcə, bu məqsədlə beynəlxalq təcrübədə geniş tətbiq olunan iki qrup tədbirlərin həyata keçirilməsi vacibdir. Bunlar ölkədə regional istehsal klasterlərinin formalaşdırılması və iqtisadiyyatın transmilliləşməsidir. Azərbaycanda neft kimya sahəsində, eləcə də kənd təsərrüfatı və turizm klasterlərinin yaradılması üçün yüksək potensial mövcuddur.

İqtisadiyyatın transmilliləşməsinə gəlincə bu iki istiqamətdə - qeyri neft sektoruna xarici TMK-ların geniş cəlb olunması və Azərbaycan şirkətlərinin inkişaf edərək iri TMK-lara çevrilməsi vasitəsi ilə həyata keçirilə bilər. Bu istiqamətdə müsbət nəticələrin əldə olunması üçün Azərbaycan ərazisində Azad İqtisadi Zonaların yaradılması, investisiya iqliminin yaxşılaşdırılması da həyata keçirilməsi zəruri olan tədbirlərdəndir.

Azərbaycanın geoiqtisadi dayanıqlığının mühüm amillərindən biri də ölkəmizin unikal coğrafi vəziyyəti – “Şərqi – Qərbi” və “Şimal – Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşməsidir. Azərbaycanın bu cür əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi ölkəmizin geoiqtisadi əhəmiyyətini əlverişli dərəcədə artırır. Bu gün Azərbaycan dünya birliyinə neft, qaz və metalla yanaşı yeni milli məhsul – tranzit xidmətlərinin ixracını təklif edir. Azərbaycan bu məhsulu xarici tərəfdaşları ilə qarşılıqlı faydalı şərtlərlə reallaşdırmaqla ölkə iqtisadiyyatının geoiqtisadi dayanıqlığını daha da yüksəltmək imkanlarına malikdir.

Beynəlxalq nəqliyyat koridorlarının formalaşmasında Azərbaycanın fəal iştirakı son illər milli nəqliyyat sahəsində birinci dərəcəli vəzifələrindən birinə çevrilib. Azərbaycan üçün bu vəzifənin dövlət əhəmiyyəti onunla şərtlənir ki, beynəlxalq əmək bölgüsünün faydalarından və nəqliyyat xidmətlərinin ixracı üçün əlverişli coğrafi mövqenin üstünlüklərindən maksimum istifadə Azərbaycan



iqtisadiyyatının geoiqtisadi dayanıqlığının təmin edilməsinə əhəmiyyətli töhfə verə bilər. Xarici ticarət və tranzit daşımalarının əsas yük axınları Qərb-Şərq və Şimal-Cənub oxları üzrə təmərküzləşir və Azərbaycan daxilindəki regionlararası yol kommunikasiyaları vasitəsilə həyata keçirilən daşımaların əsas istiqamətləri ilə üst-üstə düşür. Bu ərazilərdə Azərbaycanın əhalisinin və sənaye potensialının xeyli hissəsi cəmləşib. Buradan belə qənaətə gəlmək olar ki, beynəlxalq nəqliyyat koridorlarını inkişafı Azərbaycanın istər xarici, istərsə də daxili iqtisadi maraqlarına cavab verir.

“Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında Razılaşma” Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində bağlanmışdır. Razılaşmanın əsas məqsədi yük və sərnişin daşımalarının təşkilində nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi, üzv-ölkələrin dəmir yolu, avtomobil, dəniz, çay və hava nəqliyyatı xidmətləri beynəlxalq bazarına girişi üçün şəraitin yaradılması, beynəlxalq daşımaların həcmnin artırılmasına yardım göstərilməsi, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin olunması, razılaşdırılmış nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsidir. Razılaşma bütün nəqliyyat növlərinə: dəmir yolu, dəniz, avtomobil yolları, çay və hava nəqliyyatı ilə daşımaları təmin edən nəqliyyat infrastrukturuna və nəqliyyat vasitələrinə aiddir. Təkcə Hindistan istisna təşkil edir, onun yalnız dəniz marşrutları ilə iştirakı nəzərdə tutulur.

Göstərilən dövlətlərdə daxili prosedurlardan keçdikdən sonra Razılaşma 21 may 2002-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir. Həmin tarixdə Sankt-Peterburq şəhərində keçirilən Razılaşmaya üzv-ölkələrin nəqliyyat nazirlərinin görüşündə Koordinasiya Şurasının yaradılması barədə Protokol imzalanmışdır. Bu dəhlizin Katibliyi Tehran şəhərində yerləşir. 2001-ci il 21 dekabr tarixində Azərbaycan Respublikası həmin Razılaşmaya qoşulması üçün vermiş rəsmi notaya 2005-ci ildə müsbət cavab almışdır. 2005-ci il sentyabrın 20-də imzalanmış 984-IIQ nömrəli Azərbaycan Respublikasının Qanunu ilə respublikamız "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında" Sazişə qoşulmuşdur.

Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmir yolunun iştirakı nəzərdə tutulur ki, burada əsas amil kimi, yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınması götürülür. Dəhliz vasitəsilə yük daşımalarına Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün şərait yaradılmalıdır. Dəhlizin Azərbaycan ərazisindən keçən dəmir yolu hissəsinin uzunluğu 511 km-dir. Bakı-Yalama sahəsində dəmir yolu ikixətli, elektrikli, avtomatik rabitə və işarəvermə sistemi ilə tam təchiz olunmuşdur. Sahənin buraxılış qabiliyyəti sutkada 60 cüt qatardır. Bakı-Astara dəmir yolu sahəsinin Osmanlı stansiyasına qədər olan 140 km-lik hissəsi ikixətli, elektrikli, avtomatik işarəvermə sistemi ilə təchiz olunmuşdur. Sahənin buraxılış qabiliyyəti sutkada 53 cüt qatardır. Bakı-Astara dəmir yol sahəsinin Osmanlı stansiyasından Astara stansiyasına qədər olan 188 km-lik hissəsi biryolludur, elektrikli, avtomatik işarəvermə sistemi ilə təchiz olunmuşdur. Sahənin buraxılış qabiliyyəti sutkada 20 cüt qatardır.

Aparılmış təhlillərə görə dəhlizin Azərbaycan ərazisi üzərindən keçən hissəsində gözlənilən yük daşıma həcmi birinci üç il ərzində 2 milyon tona qədər, ikinci mərhələdə 5-6 milyon ton, üçüncü mərhələdə isə, yəni birbaşa dəmir yolu əlaqəsi yaradııldıqdan sonra 15 milyon tona qədər artacağı gözlənilir ki, bunun da tam həcmdə təmin olunması və təhlükəsizlik normalarının qorunması üçün bir sıra texniki tədbirlərin görülməsi zəruridir.

Azərbaycan bir çox dünya dövlətləri ilə, Avropa İttifaqı və digər beynəlxalq təşkilatlarla müştərək işlər görərək, Tarixi İpək Yolunun bərpa olunması sahəsində – TRASEKA Proqramının hazırlanması və yaradılmasında yaxından iştirak edir. Azərbaycan Respublikasının TRASEKA Proqramında iştirakı ölkəmiz üçün strateji əhəmiyyət kəsb edir və Azərbaycanın Avropa ilə iqtisadi əlaqələrinin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası və beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi üçün

böyük imkanlar yaradır. Belə ki, keçən dövr ərzində TRASEKA Proqramı çərçivəsində “Nəqliyyatın idarə edilməsinin treyninqi”, “Nəqliyyatın hüquqi və tənzimləyici çərçivəsi”, “TRASEKA nəqliyyat dəhlizində vahid tarif siyasətinin tətbiqi”, “Sərhəd-keçid proseduraların sadələşdirilməsi”, “Qafqaz dəmir yollarınının bərpası” və onlarla digər texniki yardım və investisiya layihələri həyata keçirilmişdir. 1998-ci ildə Bakı şəhərində 9 ölkənin dövlət başçısı (Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna), 13 beynəlxalq təşkilat və 32 dövlətin nümayəndə heyətinin iştirak etdiyi Tarixi İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq Konfrans keçirilmiş, Avropa İttifaqının TRASEKA Proqramı əsasında “Avropa – Qafqaz – Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş” imzalanmış və Bakı Bəyannaməsi qəbul edilmişdir. Saziş 12 dövlətin – Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Bolqarıstan, Rumıniya, Moldova, Ukrayna, Özbəkistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan və Türkiyənin dövlət və hökumət başçıları tərəfindən imzalanmışdır.

TRASEKA Proqramı və Böyük İpək Yolunun bərpa edilməsi bu gün və XXI əsr üçün ən böyük proqramlardan biridir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti üzrə beynəlxalq layihənin həyata keçirilməsi və Bosfor boğazında dəmir yolu tunelinin inşası, Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsini, yük və sərnişinlərin birbaşa olaraq Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə Avropa və Asiyaya çıxarılmasını təmin etməklə yanaşı, region ölkələrin tranzit potensialının artmasına, Avropaya inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə, Avropa Qonşuluq siyasəti çərçivəsində əməkdaşlığın daha da inkişafına, Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi və suverenliyinin möhkəmlənməsinə, habelə ölkəmizin xarici iqtisadi əlaqələrin inkişaf etməsinə səbəb olacaqdır.

## **Fəsil 2 Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf modelində Şimal – Cənub münasibətlərinin təsiri.**

### **2.1. Şimal-Cənub iqtisadi münasibətlərinin təkamülü xüsusiyyətləri.**

Müasir dövrdə dünyada geoiqtisadi münasibətlərin formalaşmasında mühüm əhəmiyyətə malik, “Şimal-Cənub” termini ilk dəfə 1970-ci illərin ortalarında meydana gəlmişdir. “Şimal-Cənub” politoloji termini qeyri-rəsmi “Şimal-Cənub dialoqu” adından yaranmışdır. Bu cür dialoq 1976-cı ildə keçirilən və 27 ölkənin iştirak etdiyi beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlıq üzrə Paris Konfransında meydana gəlmişdir. Bu “dialoq” çərçivəsində inkişaf etməkdə olan ölkələr dünya iqtisadiyyatında mövqelərini gücləndirmək üçün yenidən yeni beynəlxalq qaydanın bərqərar edilməsi tələbi ilə, o cümlədən ticarətdə imtiyazların təqdim edilməsini artırılması və müasir texnologiyaların əldə edilməsi şəraitinin yaxşılaşdırılması tələbləri ilə çıxış etmişlər. Bu dialoqda “Cənub”un maraqlarını inkişaf etməkdə olan ölkələr, “Şimal”ın maraqlarını isə sənayecə inkişaf etmiş ölkələr təmsil edirlər.

Qeyd etmək lazımdır ki, ayrı-ayrı ölkələrin təsnifatında, iqtisadi ədəbiyyatlarda bir çox hallarda “Şimal” ölkələrinə “İnkişaf etmiş sənaye ölkələri”, “Qabaqcıl ölkələr”, “Birinci dünya ölkələri”, “İnkişaf etmiş bazar iqtisadiyyatı” ölkələri və s. anlayışlar işlədilir. “Şimal” ölkələrinə 40-a qədər dövlət daxildir. Bu dövlətlərin əksəriyyəti Avropa dövlətləri və ondan törəmə dövlətlərdir. Onu da qeyd edək ki, məlum yeddiliklər adlanan qabaqcıl ölkələr “Şimal” yarım sisteminin əsasını təşkil edir. “Şimal” ölkələrin liderliyi təkcə onların ərazilərinin böyüklüyü və əhalisinin çoxluğu ilə deyil, eləcə də dünya siyasətində və iqtisadiyyatındakı rolu ilə müəyyən edilir. Bu ölkələr eləcə də dünya ticarətində və siyasətində mühüm rol oynayırlar. 2007-ci ilin məlumatına görə “Şimal” yarım sistem ölkələri dünya ölkələri ərazisinin 28,5 %-nə, əhalinin 18,4%-nə, dünya üzrə ÜDM-in isə 77,5%-nə sahibdir. Hər nəfərə düşən ÜDM-in

həcmi dünya üzrə 6976, yarım sistem ölkələr üzrə 28919, yeddiliklərdə isə 37580 dollara bərabərdir.

Beynəlxalq iqtisadi münasibətlərdəki yeri baxımından “Şimal” ölkələri hər şeydən əvvəl iqtisadiyyatın açıqlığı, sahibkar kapitalının hərəkətinin genişliyi, geridə qalmış ölkələrə köməklik göstərməsində iştirakı, kənardan çoxlu işçi qüvvəsi qəbul etməsi, beynəlxalq valyuta hesablaşmalarındakı üstünlüklərinə görə xarakterizə olunurlar. Dünya təsərrüfatının iqtisadi və elmi texniki potensialının çoxu, əsas maliyyə mərkəzləri və kommunikasiya qovşaqları “Şimal” yarım sistemində cəmlənibdir.

Əvvəllər “Cənub” yarım sistem ölkələrə “İqtisadi cəhətdən geridə qalmış ölkələr”, “zəif inkişaf etmiş ölkələr”, “üçüncü dünya ölkələri” və bu kimi adlar verirdilər. Son onilliklərdə isə “İnkişaf etməkdə olan ölkələr” anlayışı daha çox işlədilir. BVF-in üzvü olan təqribən 185 ölkənin 130-u “Cənub” yarım sistemində daxildir. Bu yarım sistemə daxil olan 48 ölkə daha kasıb şəraitdədir. Bu ölkələr ÜDM-in 0,1%-ni istehsal edirlər. “Cənub” ölkələrinin əsas əlamətlərindən biri onların zəif inkişafıdır. Bu anlayışa aşağıdakı ümumi cəhətləri daxil etmək olar: aşağı həyat səviyyəsi; mütləq yoxsullaşma; iqtisadi artımın aşağı olması; səhiyyə xidmətinin qeyri-qənaətbəxş olması; ölüm və doğum faizinin yüksək olması; xarici ölkələrdə asılılıq öz ehtiyatlarından sərbəst istifadə manevrinin məhdudlaşması və s. Bütün bunları hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi ilə xarakterizə etsək aşağıdakı mənzərə alınır.

Beləki, 2007-ci ilin məlumatına görə “Şimal” yəni İEÖ-lərdə bu göstərici orta hesabla 28919, “Cənub” yəni İEOÖ-lərdə bu göstərici orta hesabla 4000-5000 dollar təşkil etmişdir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, neft ixrac edən ölkələr bu orta göstəricinin nisbətən artmasına zəmin yaratmışlar. Bütünlüklə “Cənub” yarım sistem ölkələrdə 1,3 mlrd. nəfər, “Şimal” yarım sistemində isə təqribən 100 milyon nəfər kasıb halında yaşayır. Bu ölkələrin hamısına xas olan əsas cəhətlər

ondan ibarətdir ki, onlarda mənəvi sima, həyat tərzi, qeyri-bərabər iqtisadi, sosial inkişaf səviyyəsi və şəraiti eyniliyi mövcuddur.

“Şimal” yarım sistemində daxil olan İEÖ-lər dünya təsərrüfatının digər yarım sistemlərinə nisbətən daha yüksək iqtisadi inkişaf səviyyəsinə malikdirlər. Həmin ölkələr hər nəfərə düşən ÜDM-in həcminə görə orta ümumdünya səviyyəsindən beş dəfə irəlidir. Bu uzun sosial-iqtisadi və tarixi inkişafın nəticəsində baş vermişdir. Sosial-iqtisadi üstünlükdən əlavə “Şimal” ölkələri müharibələr, müstəmləkə işğalçılığı, qul ticarəti, dəniz quldurluğu və s. yollarla da tarixən öz iqtisadi mövqelərini, vəziyyətlərini möhkəmlətmişlər. İqtisadi fəallığın mərkəzi sayılan “Şimal” ölkələri kapitalın hərəkəti, xarici ticarət, valyuta münasibətləri və s. vasitəsilə bütün dünyaya təsir edirlər.

“Şimal” yarım sistem ölkələri dünya ölkələri ərazisinin 28,5%-nə, əhalinin 18,4%-nə, dünya üzrə ÜDM-in isə 77,5%-nə malikdirlər. “Şimal” ölkələri hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi dünya üzrə 6976; yarım sistem ölkələr üzrə 28919; 7-liklərdə isə 37580; dollara bərabərdir. “Şimal” ölkələri dünyanın iqtisadi və elmi-texniki potensialının əsas hissəsini öz əllərində cəmləşdiriblər. İqtisadi inkişafın bütün cəhətlərinə görə inkişaf etmiş sənaye ölkələri qabaqcıl rola malikdirlər. Onlar dünya üzrə ehtiyatların əsas hissəsini istifadə etməklə ümumi milli məhsulun 1997-ci ildə 72,3; 2000-cı ildə 77,0; 2007-ci ildə isə 77,5%-ni istehsal etmişlər.

1970-2007-ci illərdə “Şimal” ölkələrində istehsalın həcmi 2 dəfədən çox artmışdır. İqtisadi artımın əsas amilləri kapital yığılı, işçi qüvvəsindən istifadə və elmi-texniki tərəqqi olmuşdur. Həmin ölkələrdə istehsal olunan ÜDM-in demək olar ki, 20%-i xaricdə reallaşdırılır. Elə bir o qədər də idxal hesabına təmin edilir. İqtisadiyyatın açıqlığı əmsalı əsrin əvvəlinə nisbətən azalmışdır. Britaniyada 42%, Yaponiyada 14%, Fransada 35% təşkil edir. İEÖ-lərdə daxili bazarın həcmi və inkişaf səviyyəsi orta ümumdünya səviyyəsindən beş dəfə yüksəkdir. “Şimal”

yarımsistemini təşkil edən İEÖ-lərin cəmi maliyyə ehtiyatlarının 20%- iqtisadi yardım kimi “Cənub” yarımsisteminə daxil olan İEOÖ-lərinə verilir.

“Cənub” yarımsisteminə daxil olan İEOÖ-lər zəif iqtisadi inkişaf səviyyəsinə malikdirlər. Bu ölkələr ÜDM-in 0,1%-ni istehsal edirlər. “Cənub” ölkələrindən bəziləri yüksək iqtisadi və demoqrafik potensiala malikdir, lakin hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi azdır. Belə ölkələrə Hindistanı nümunə göstərmək olar. Dünya əhalisinin 70-80%-i “Cənub” ölkələrində yaşayır. Deməli, bu ölkələrin ümumi iqtisadi, sosial, siyasi vəziyyəti və digər hər cürə problemləri dünya əhalisinin daha çox hissəsinin həyatı ilə bağlıdır. Bütünlüklə “Cənub” yarımsistem ölkələrdə 1,3 mlrd. nəfər, “Şimal” yarımsistemində isə təqribən 100 milyon nəfər kasıb halında yaşayır. “Cənub” yarımsisteminə daxil olan ölkələr müstəqillik əldə etsələr də onların ictimai-iqtisadi həyatında köklü dəyişikliklər ləng gedir. “Cənub” ölkələrinin inkişafında xarici kapitalın (TMŞ) böyük rolu vardır. ÜDM-in həcminə görə 50 qabaqcıl ölkədən 16-sı İEOÖ-lərdir. Bunlara Çin, Hindistan, İran, İndoneziya və s. aiddir.

Dünya nəqliyyatı daşdığı yüklərin, sərnişinlərin kəmiyyət-keyfiyyət göstəricilərinə görə region və ölkələr üzrə fərqlənir. Belə hal “Şimal” yarımsistemə daxil olan İEÖ-lərlə “Cənub” yarımsistemə daxil olan İEOÖ-lər arasında daha tez nəzərə çarpır. İEÖ-lərdə yük daşıma ən çox, texniki təminat və əlaqələr səviyyəsinin yüksəkliyi ilə seçilir. “Şimal” ölkələrində dünya nəqliyyatının ümumi uzunluğunun, yük və sərnişin dövriyyəsinin-80%-i həyata keçirilir. Dünya üzrə avtomobil parkının 80%-ə qədəri, bütün növ limanların (dəniz,təyyarə)-60%-ə qədəri bu ölkələrə məxsusdur. “Şimal” yarımsistem ölkələrdə cəmi yükdaşımının 40%-i avtomobil, 25%-i dəmir yolu, 35%-i isə digər növ nəqliyyatla həyata keçirilir. “Şimal” ölkələri nəqliyyat şəbəkə sıxlığına görə dünyada liderlik edir.

“Cənub” yarımsistem ölkələrdə bu sahədə fərqli parametrlər və müxtəlif kəmiyyət göstəriciləri mövcuddur. Burada nəqliyyat növlərinin ümumi uzunluğunun-20%-dən bir az artığı, yük dövriyyəsinin-20%-i, minik üçün olan avtomobil parklarının-10%-i, yük və avtobus parklarının-20%-i yerləşir. “Cənub”

region ölkələrində fərqli cəhətlərdən biri odur ki, burada Çin, Hindistan, Pakistan cənub-qərbi Asiya daxili nəqliyyat sistemləri bir-birindən fəqlənirlər. Dünya üzrə minik yüngül minik maşınları parkının 40%-i, yük avtomobilləri və avtobus parkının isə 20%-i “Cənub” ölkələrinə məxsusdur.

İnteqrativ proseslərin geniş vüsət aldığı indiki qloballaşma əsrində hər bir dövlətin iqtisadi potensialı, gücü və qüdrəti təbii-iqtisadi potensialla yanaşı həm də onun malik olduğu tranzit -kommunikasiya potensialının istifadəsi və inkişafı səviyyəsi ilə ölçülür. Geniş və çoxşaxəli, mükəmməl infrastruktura malik, dövrün tələblərinə cavab verən tranzit -nəqliyyat şəbəkəsinə malik olmayan hansısa dövlətin dinamik inkişafından da söz açmaq qeyri-mümkündür. Məsələn məlum olduğu kimi, istehsalla istehlak arasında əlaqə yaradan, hər bir yaşayış məntəqəsi arasında- kənd, qəsəbə, rayon, şəhər, dövlət, region, arasında körpü rolunu oynayan, təsərrüfat sahələrinin işini, inkişafını əlaqələndirən ölçüyəgəlməz dərəcədə iqtisadi, siyasi, mədəni strateji əhəmiyyət kəsb edən sərnişin və hər cür yüklərin daşınması əməliyyatını həyata keçirən, bazar təsərrüfatının ayrılmaz hissəsi sayılan, daxili və xarici bazarın varlığını təmin edən, istehsal olunmuş məhsulun sərfini və istehlakını mövcudlaşdıran nəqliyyat maddi istehsalın sənaye və kənd təsərrüfatından sonrakı 3-cü aparıcı sahəsi hesab edilir. Bu gün dünyanın bütün iqtisadi, ticarət və nəqliyyat sistemlərinin vahid orqanizmə çevrildiyi bir vaxtda, nəqliyyatın təminatına artan tələbat üzrə qlobal layihələrin işlənilib hazırlanması özünü daha qabarıq şəkildə büruzə verir. Nəticədə bu, nəqliyyatın rolunu artırır, nəqliyyat aparıcı mövqeyə çıxır, inkişaf edir, infrastrukturunu genişləndirir və nəhayət, yüklərin və sərnişinlərin hərəkətində, kapital qoyuluşunun axınında daha az maneələr ortaya çıxır. Nəqliyyat ərazilərin mənimsənilməsinə və əhali məskunlaşmasına, istehsal sahələrinin, zavod və fabriklərin, emal müəssisələrinin mövcudlaşmasına, kənd təsərrüfatının sürətlə inkişafına, şəhər, qəsəbə və kəndlərin salınmasına və formalaşmasına təkan verir. O, ölkə və regionlarda məhsuldar qüvvələrin inkişafının və düzgün yerləşdirilməsinin barometri sayılır. Həmçinin, nəqliyyat coğrafi əmək bölgüsünün əsasını təşkil edir. İnkişafı, insan həyatını nəqliyyatsız düşünmək absurddur.



Nəqliyyatın və kommunikasiya əlaqələrinin inkişafı nəticəsində yüzlərlə, bəlkə də min km-lərlə uzaq məsafədən gətirilən xammalın, ayrı-ayrı hissələrin hesabına ixtisaslaşdırılmış emal sənayesi müəssisələri yaradılmışdır.

ETİ nəqliyyatın bütün növlərinin inkişafına təsir etmiş onların sürətini, yüklənmə qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artırmışdır. Mövcud nəqliyyat növlərinin, nəqliyyat müəssisələrinin və nəqliyyat vasitələrinin cəmi dünya nəqliyyat sistemini yaratmışdır. XX əsrin sonu, XXI əsrin başlanğıcında dəmir yolu nəqliyyatını yük daşımada xüsusi çəkisi 14%, avtomobil nəqliyyatında 10%, boru kəməri nəqliyyatında 12%, dəniz nəqliyyatında 61%, daxili su nəqliyyatında 3% təşkil etmişdir. Sərnişin daşınmasında isə dəmir yolu nəqliyyatı -10%, avtomobil nəqliyyatı-80%, su nəqliyyatı-1%, hava nəqliyyatı-9% təşkil edir. Nəqliyyat növlərinin illik daşdığı sərnişinlərin sayı 1,0 trln. nəfəri keçmiş olsa da sərnişin dövriyyəsi-19 trln. sərnişin-km təşkil edir.

Dövlət müstəqilliyinin bərpasından sonra, Azərbaycanın bir sıra aparıcı qonşu dövlətlərlə münasibətlərinin sivil məcraya yönəldilməsi xarici iqtisadi-ticari əlaqələrin bərpasına və bilavasitə nəqliyyat-kommunikasiya kompleksinin yüksəlişinə təkan vermişdir. Bu mərhələdən etibarən həm də dünya miqyasında qlobal nəqliyyat sistemi strukturunun konkretləşdirilməsi prosesi sürətlənmiş, Avropa və Asiya ölkələri arasında əməkdaşlıq üçün müəyyən beynəlxalq platformaların yaradılması istiqamətində qüvvələrin konsolidasiyası yaranmışdır. Respublikamız bu prosesdən kənarda qalmamış, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması kimi mürəkkəb sosial, iqtisadi və təşkilati-texniki prosesdə yaxından iştirak edərək Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri layihələrinin gerçəkləşdirilməsi təşəbbüslərini dəstəkləmişdir. Zəngin iqtisadi ehtiyatlara, yeraltı və yerüstü sərvətlərə malik olan Azərbaycan ölkə rəhbərliyinin məqsədyönlü fəaliyyəti nəticəsində regionda aparıcı, lider dövlətə çevrilmişdir. Bu gün ölkəmizin nəqliyyat siyasəti gənc, suveren Azərbaycan dövlətinin iqtisadi müstəqilliyini daha da möhkəmləndirməyə xidmət edir. Azərbaycanın əlverişli iqtisadi mövqeyə malik olması ona Şimal-Cənub əlaqələrində xüsusi əhəmiyyət verilməsinə gətirib çıxarmış, respublikamız bu əlverişli geoiqtisadi məkanda

ticarət dəhlizi rolunu gücləndirmişdir. Avropa və Asiyanın, Şimal və Cənubun kəşiməsində yerləşən Azərbaycan regionda enerji və yük axınları üçün qovşaq rolunu oynamaq üçün unikal imkanlara malik olduğunu nümayiş etdirmişdir. 1994-cü ilin sentyabrında Azərbaycanın bütün həyati əhəmiyyətli sahələrdə inkişafının əsasını qoyan "Əsrin müqaviləsi"nin imzalanması ilə respublikanın iqtisadi və tranzit-kommunikasiya əhəmiyyəti xeyli dərəcədə artmışdır. Sonrakı mərhələdə Bakı-Novorossiysk, Bakı-Supsa, daha sonra Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərlərinin işə salınması, habelə Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərinin tikintisinin yekunlaşmaq üzrə olması təkcə Azərbaycanın deyil, bütövlükdə regionun tranzit əhəmiyyətini artırır. Açıq dənizə çıxışı olmayan Azərbaycan beynəlxalq bazarlara çıxmaq məqsədilə məhz təhlükəsiz və səmərəli nəqliyyat birləşmələrinin inkişafına üstünlük verir. Beynəlxalq təşkilatların işində Azərbaycanın fəal iştirakı və global layihələrə cəlb edilməsi onun etibarlı, həmçinin daimi tərəfdaşlığının bariz nümunəsi olduğunu göstərir. Azərbaycan bunu özünün TRASEKA proqramında fəal iştirakı ilə sübut etmişdir. Böyük "İpək Yolu"nun bərpası üzrə layihənin reallaşmasında aparıcı rola malik olan Azərbaycan dəmir yolu nəqliyyatı üzərinə düşən vəzifələrin yerinə yetirilməsinin öhdəsindən tamamilə gəlir. Tarixi İpək yolunun bərpası ideyasının əfsanədən reallığa çevrilməsi istiqamətində həyata keçirilmiş kompleks tədbirlər respublikamızın geostrateji və coğrafi əhəmiyyətini daha da artırmışdır. Avropa Birliyinin TASİS-TRASEKA proqramı çərçivəsində "Böyük İpək yolu"nun bərpası üzrə keçirilən tədbirlər Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yerləşən bütün ölkələrin inkişafı, onların iqtisadi potensialından daha səmərəli istifadə edilməsi, çoxtərəfli iqtisadi əməkdaşlığın genişlənməsi üçün əlverişli şərait yaradır. Şimalla-Cənub arasında körpü rolunu oynayan Azərbaycanın Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində aparıcı yer tutması respublikanın dünya ölkələri ilə inteqrasiyasının daha da dərinləşməsinə xidmət edir. Bu isə nəinki iqtisadi, həm də siyasi sabitlik və təhlükəsizlik baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir. TRASEKA-nın rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması

üçün dəhlizin Azərbaycan hissəsində yükdaşımalara görə tariflərdə 20-50 faiz güzəşt tətbiq olunmuşdur.

Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizində iştirakı da ölkəmizin iqtisadi və strateji maraqları baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında Razılaşma Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində bağlanmışdır. Razılaşmanın əsas məqsədi yük və sərnişin daşımalarının təşkilində nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi, üzv-ölkələrin dəmir yolu, avtomobil, dəniz, çay və hava nəqliyyatı xidmətləri beynəlxalq bazarına girişi üçün şəraitin yaradılması, beynəlxalq daşımaların həcmnin artırılmasına yardım göstərilməsi, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin olunması, razılaşdırılmış nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsidir. Razılaşma bütün nəqliyyat növlərinə: dəmir yolu, dəniz, avtomobil yolları, çay və hava nəqliyyatı ilə daşımaları təmin edən nəqliyyat infrastrukturuna və nəqliyyat vasitələrinə aiddir. Təkcə Hindistan istisna təşkil edir, onun yalnız dəniz marşrutları ilə iştirakı nəzərdə tutulur. “Şimal-Cənub” dəhlizi dünyada ən uzun transkontinental nəqliyyat dəhlizi olacaqdır. Dəhliz Skandinaviya ölkələrindən başlayaraq Rusiya, Azərbaycan, İran, Hindistan, Çin ərazilərini və eyni zamanda Orta Asiya, Qara dəniz və İran körfəzi ölkələrini əhatə edəcək. “Şimal-Cənub” dəhlizi Asiya-Sakit okean regionu və Fars körfəzi regionunun tranzit yüklərinin çatdırılmasını sadələşdirəcək. Beynəlxalq “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradacaqdır. Regional əməkdaşlıq sahəsində ölkələrarası əlaqələrin daha da genişləndirilməsində dəhlizin inkişafının mühüm rol oynayacağı da şübhəsizdir. Fəaliyyətə başlayacağı ilk illərdə daşıma proqnozlarına əsasən Azərbaycan sahəsi üzrə yük axınının həcmnin 5-7 milyon ton artacağı gözlənilir. Daha sonralar isə Azərbaycan sahəsində yük daşımalarının həcmnin ildə 15 milyon tondan çox artacağı proqnozlaşdırılır. Azərbaycan eyni zamanda Şimal-Cənub nəqliyyat

dəhlizinin inkişafında iştirak etməklə böyük iqtisadi dividendlər qazanır. Çünki İran körfəzi və Hind okeanı regionu ölkələrinin Rusiya və Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələri dinamik şəkildə inkişaf edir. İlkin olaraq Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin ancaq Xəzərin Şərq hissəsi, yəni Qazaxıstan və Türkmənistan ərazisi vasitəsilə və həmçinin, Xəzər dənizinin özü ilə keçirilməsi nəzərdə tutulurdu. Beləliklə, Azərbaycanın əlverişli geoiqtisadi mövqeyi ona həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub əlaqələrində "açar" əhəmiyyətli ölkələrdən biri kimi çıxış etməyə imkan verir. Azərbaycan faktiki olaraq iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinin kəsişmə nöqtəsində yerləşir. Bu dəhlizlərdə iştirak edən respublikamız iqtisadi müstəqilliyini artırmaqla yanaşı, Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları ilə çıxmaq imkanı qazanır. Bütün bunlar göstərir ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Azərbaycan hər növ nəqliyyat daşımaları üçün əhəmiyyətli strateji mərkəzdir. Respublikamız çox qütblü nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi formalaşdırmaqla, özünün geosiyasi mövqelərini daha da gücləndirir.

Ölkələrin milli iqtisadiyyatlarını inkişaf etdirmək və iqtisadi məhsuldarlıq və iqtisadi artımı təmin edə bilmək üçün xarici ticarətlərinə, xarici ticarətin ÜDM içindəki payına xüsusi əhəmiyyət verirlər. Xarici ticarət iqtisadiyyatda məhsuldarlığı artıraraq və istehsalçılara daha çox, keyfiyyətli və ucuz istehlak imkanı verərək iqtisadi artımı və istehsalçı rifahını təmin edir. Xarici ticarətin iqtisadi böyüməyə təsirinin səbəbi, xarici ticarətə açıldıqdan sonra ölkələr arasında "iş bölgüsü" və "ixtisaslaşma" imkanının ortaya çıxmasıdır. Xarici ticarət, ölkələrə istehsalda üstün olduqları sahələrə yönəlmək və iqtisadiyyatın ümumi səviyyəsindəki fəallığı artırma imkan verir.

Bildiyimiz kimi bütün dünya ticarətində İEOÖ-lərin, yəni "Cənub" yarım sistem ölkələrini ixracat vəziyyətləri İEO-lərlə yəni "Şimal" yarım sistem ölkələrlə müqayisədə geri qalmaqdadır. Bununla yanaşı həyata keçirilən ixracatın struktur olaraq şərh olunması, ixrac olunan malların incələnməsi, problemin daha da qarışıq olduğunu ortaya çıxarır. "Şimal" yarım sistemində daxil olan İEO-lər dünya təsərrüfatının digər yarım sistemlərinə nisbətən daha yüksək iqtisadi inkişaf

səviyyəsinə, ticarət əlaqələrinə malikdirlər. İqtisadi fəallığın mərkəzi sayılan “Şimal” ölkələri kapitalın hərəkəti, xarici ticarət, valyuta münasibətləri və s. vasitəsilə bütün dünyaya təsir edirlər. “Cənub” yarımşisteminə daxil olan İEOÖ-lər zəif iqtisadi inkişaf səviyyəsinə malikdirlər. “Cənub” ölkələrindən bəziləri yüksək iqtisadi və demoqrafik potensiala, ticarət əlaqələrinə malikdir, lakin hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi azdır. “Cənub” ölkələrinin inkişafında xarici kapitalın (TMS) böyük rolu vardır.

Son illərdə Azərbaycan xarici ticarət siyasəti xüsusilə Qərbi Avropa ölkələri istiqamətində dəyişmə trendi göstərir. Nəqliyyat sistemində yük daşımaların rolu çox böyükdür. Dünya nəqliyyatı sistemində ikinci əsas cəhət nəqliyyatın işidir. Nəqliyyatın işində həlledici amil yükdaşıma ilə sərnişin daşımının həcmi və quruluşu əsas götürülür. Müasir dünya nəqliyyatında 100 mln.-dan çox işçi çalışır. Onun illik daşdığı yükün miqdarı 46-50 trln. tondur. Yük dövriyyəsi isə 50 trln t/km-dir. XX əsrin sonu XXI əsrin başlanğıcında dəmir yolu nəqliyyatını yükdaşımada xüsusi çəkisi 14%, avtomobil nəqliyyatında 10%, boru kəməri nəqliyyatında 12%, dəniz nəqliyyatında 61%, daxili su nəqliyyatında 3% təşkil etmişdir.

Beynəlxalq daşımalarda, xüsusilə qitələrarası daşımalar da dəniz nəqliyyatının xüsusi çəkisi daha artıqdır (təqribən 80%). Son dövrlərdə duru yanacaq və qaz yanacağının, xammalın rolu artığı üçün boru ilə nəqlətmənin də xüsusi çəkisi artmışdır. Başqa bir cəhəti də qeyd etməliyik ki, ümumiyyətlə yükdaşımalarda avtomobil nəqliyyatının öhdəsinə daha çox yük düşür. Lakin avtomobil ilə daşıma orta hesabla 30 km, dəniz ilə daşıma isə orta hesabla 7-8 min km təşkil edir. Odur ki, dəniz ilə olan yük dövriyyəsi daha artıq olur və nisbətən ucuz başa gəlir. Coğrafi baxımından dəniz ilə yük daşımaların 45%-i “Şimal” yarımşistemə daxil olan İEO-lərin, 51 %-i “Cənub” yarımşistemə daxil olan İEOÖ-lərin, 4%-i isə keçid iqtisadiyyatı ölkələrinin payına düşür.

Azərbaycan Şimaldan Cənuba və Şərqdən Qərbə doğru uzanan nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişdiyi ərazidə yerləşir. Məsələn, ötən il Avrasiya nəqliyyat dəhlizi ilə 33 mln ton müxtəlif yük daşınıb. Hələ 1993-cü ildə Avropadan yüklərin Qafqaz

vasitəsilə Asiyaya və geri istiqamətdə daşınması məqsədilə TRASEKA proqramı işlənilib həyata keçirilməyə başlayandan Azərbaycan belə bir sabit nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasında maraqlı olduğunu bəyan edib. Azərbaycanın nəqliyyat strategiyasının prioritet istiqamətləri arasında TRASEKA layihəsi çərçivəsində əməkdaşlığa xüsusi diqqət yetirilir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaranmasının və inkişafının əsas nəqliyyat və kommunikasiya xəttlərinin hansısa bir iri dövlətin təsiri altında düşməsinin qarşısını almaqla yanaşı, Xəzər dənizindəki və Xəzər sahilindəki zəngin enerji daşıyıcılarının və digər təbii ehtiyatların dünya bazarına sərbəst, davamlı olaraq çıxışını təmin etməkdən ibarətdir.

“Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair əsas çoxtərəfli saziş” imzaladıqdan sonra yüklərin beynəlxalq tranzit daşınmasında daha keyfiyyətli səviyyədə həyata keçirilməsinin normativ-hüquqi əsasları hazırlanır.

Xəzər dənizindən çıxarılan neft və neft məhsullarının təqribən 30 faizini Azərbaycanın ərazisi ilə tranzit daşınmasında Avropa-Qafqaz-Asiya (TRASEKA) dəhlizi əhəmiyyətli rol oynayır. Müvafiq ölkələr bu daşımalarından həmiyyətli dərəcədə bilavasitə faydalanır. İqtisadi hesablamalar göstərir ki, ölkədən quru yollarla tranzit şəkildə keçirilmiş hər ton ümumi yük 20-40 ABŞ dolları səviyyəsində gəlir gətirir.

Azərbaycan Respublikasında tranzit yük daşımaları: dəmir yolu, dəniz, avtomobil və hava nəqliyyatı ilə beynəlxalq (hökumətlərarası) sazişlər və müqavilələrə və milli qanunvericiliyə uyğun həyata keçirilir. Azərbaycanın ərazisindən keçən tranzit dəhlizinin potensialından hələ ki, tam istifadə edilməmişdir, çünki yüklərin və sərnişlərin dəhliz boyu axımının inkişaf etdirilməsində bir sıra maneələr vardır. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı tranzit strategiyasının əsas məqsədlərindən biridir. Dəhlizlərin formalaşması və inkişaf üçün əsas şərtlər-yüklərin ölkə ərazisindən maneəsiz hərəkətinə, nəqliyyat proseslərinin optimallaşdırılmasına, daşıma tariflərinin sərfəli şəkildə müəyyənləşdirilməsinə, intermodal nəqliyyat xəttində ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqələrin yaxşılaşdırılmasına, beynəlxalq turizm və mədəni əlaqələrin inkişafına,

tranzitin milli prioritetlər siyahısına daxil edilməsinə, strateji əhəmiyyətli nəqliyyat infrastrukturalarının yenidənqurulması üçün beynəlxalq qurumların maliyyə dəstəyindən istifadə edilməsinə, azad iqtisadi zonaların və nəqliyyat-loqistik mərkəzlərinin yaradılmasına şərait yaradacaqdır.

Mərkəzi Asiyadan olan böyük yük axınlarının yalnız bir hissəsi Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizi ilə daşınır. Bu dəhlizdə müvafiq imtiyazlı şərtlərin və şəraitin yaradılması Avropada və Mərkəzi Asiyadan olan böyük potensial yük axınlarını cəlb edir. Bununla belə son illər ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun ardıcıl inkişaf etdirilməsi və tranzitin genişləndirilməsi Azərbaycanın iqtisadi inkişafında əsas faktorlardan birinə çevrilmişdir.

TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan Respublikası ərazindəki hissəsində 1998-ci Bakı şəhərində “Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair əsas çoxtərəfli saziş” imzalandıqdan sonra respublika ərazisindən keçən tranzit daşımalarının da həcmində artımlar qeydə alınmışdır. Digər mövcud dəhlizlərdə müqayisədə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində daşınan tranzit yüklər əsasən Qərbdən Şərqə neft avadanlığı, Əfqanıstana humanitar yardım yükləri, Azərbaycan, Qazaxstan, Türkmənistan və İran (neft və qaz istehsal edən ölkələr) üçün konteynerlərlə müxtəlif mallar, Qafqaz və Mərkəzi Asiyanın kiçik və orta sahibkarları üçün maşın və texnoloji avadanlıqlar və Şərq-dən Qərbə isə Qafqazın ərazisi ilə pambıq, soya və neft-qaz ixracından ibarətdir.

“Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi digər trans okean marşrutlarına real alternativdir. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, Hind okeanı və Fars körfəzi ölkələrindən tranzit yüklərin İran, Xəzər dənizi, Rusiya, Şimal və Şərqi Avropa ölkələri vasitəsilə daşınmasını nəzərdə tutan bu dəhliz Suveyş kanalı vasitəsilə keçən yoldan 3 dəfə qısaadır. “Şimal-Cənub” dəhlizi Asiya-Sakit okean regionu və Fars körfəzi regionunun tranzit yüklərinin çatdırılmasını sadələşdirəcək. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmir yolunun iştirakı nəzərdə tutulur ki, burada əsas amil kimi, yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınması götürülür. Dəhliz vasitəsilə yük

daşımalarına Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün şərait yaradılmalıdır. Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə qoşulması və dəhlizlə yük daşımalarında fəal iştirakı respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunmasına, yük həcminin çoxalmasına və gəlirlərinin artmasına, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, yeni iş yerlərinin açılmasına, öz növbəsində, bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaradacaqdır.

## **2.2. " Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin formalaşması və inkişafının konseptual əsasları**

Şimal-Cənub iqtisadi münasibətlərinin tarixi təşəkkülü dünya təsərrüfatının hələ bir sistem kimi tam formalaşmadığı dövrə təsadüf edir. Azərbaycanın bu münasibətlərin iştirakçısı kimi tarixi rolu hər bir dövrdə əhəmiyyət daşıyırdı. Azərbaycan uzun bir dövr ərzində Çar Rusiyasının tərkibində öz təbii resursları və coğrafi ərazisi ilə müstəsna əhəmiyyət kəsb etmişdir. Onun sərvətlərinin dünya bazarına sürətli daşınmasını təmin edən dəmiryolu əlaqələrinin inşası bu baxımdan təsadüfi olmamışdır. Çar Rusiyası ərazisində ilk dəfə Azərbaycanda dəmiryol əlaqələrinin inşasına başlanılmışdır. SSRi-nin yaranmasından sonra Azərbaycanın vahid iqtisadi məkanda mərkəzlə əlaqələndirən kommunikasiya sistemləri və boru kəməri infrastrukturunu ölkəmizin asılı inkişafının əsas amillərini təşkil etmişdir.

Lakin sosialist sisteminin dağılması dünya təsərrüfatında böyük dəyişikliklərə səbəb oldu və mövcud mərkəz-əyalət münasibətlərini aradan qaldırdı. Müstəqilliyin əldə olunmasından sonra Azərbaycan keyfiyyətcə yeni, müstəqil geosiyasi üstünlüklərə sahib bir ölkə kimi Şimal-Cənub



münasibətlərinin əhəmiyyətli iştirakçısına çevrilmişdir. Praktiki olaraq regionda qarşılıqlı münasibətlərin tamqiymətli reallaşdırılması Azərbaycanla əlaqələrin səmərəli təşkilini tələb edir.

Rusiya, Azərbaycan və İran Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat koridoru çərçivəsində dəmiryol əlaqələrinin təşkili üzrə lahiyənin realizasiyasına başlamışdır. Lahiyə tərəflər üçün iqtisadi cəhətdən çox əhəmiyyətli hesab olunur. Avropa və Hind okeanı hövzəsi arasında tranzit yükdaşımalarından böyük həcmli dividendlər əldə olunmasına imkan yaradır. Şimal-Cənub nəqliyyat koridoru çərçivəsində əməkdaşlıq konsepsiyası iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyinin yüksəldilməsini təmin edən infrastruktur sistemlərin diversifikasiyası və qarşılıqlı münasibətlərin inkişaf etdirilməsi məqsədlərini ifadə edir.

Hazırda Şimal-Cənub nəqliyyat koridoru lahiyəsi çərçivəsində əməkdaşlıq genişlənməkdədir. Lahiyə daşımaları eyni vaxtda təmin edən bir neçə nəqliyyat infrastrukturunu özündə birləşdirir. Belə ki, “Şimal-Cənub” ideyası qarşısında qoyulan əsas vəzifələr kontinentlər arasında yükdaşımalarının genişləndirilməsidir. Bu marşrutun gücündən tam istifadə Avropa ölkələri, Rusiya, Mərkəzi Asiya və Qafqaz regionu ölkələrinin Hind okeanı hövzəsi regionu arasında, Qaradəniz limanları ilə Xəzəryanı limanlar arasında ticarət əlaqələrinin intensivləşməsi üçün əlverişli şərait yarada bilər.

Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat koridorunun Xəzər regionunda yük axınlarının əsas hissəsi Rusiya-İran ticarətinin yük dövriyyəsi təşkil edir. Lahiyənin iştirakçıları üçün də tranzit yükdaşımalarda rəqabətqabiliyyətini təmin edən tariflər tətbiq etməklə Şərqdən və Qərbdən yükdaşımaların bir hissəsini də cəlb edə bilər. Koridorun yaradılması Asiya-Sakit Okean regionu və Fars kərfəzi ölkələrindən tranzit yüklərinin çatdırılmasını sadələşdirə bilər. Mövcud qiymətləndirmələrə görə bu istiqamətdə dəmiryolu ilə yükdaşımalar 10-15 % ucuz və Süveyş kanalı ilə daşınmalara sərf olunan vaxta görə müqayisədə 20 gün tezləşdirə bilməsi baxımından əlavə üstünlüklərə də malikdir.

Lahiyə çərçivəsində işçi qrupunun 2008-ci ilin martında Tehranda təşkil olunmuş yığıncağında Azərbaycan, İran və Rusiyanın dəmiryol idarələri səviyyəsində Memorandum imzalanmışdır. Memoranduma görə Qəzvin-Rəşt-Astara (İran)- Astara (Azərbaycan) arasında dəmiryolu xəttinin tikintisi üzrə əməkdaşlığın daha da fəallaşdırılması istiqamətində tədbirlərin müəyyənləşdirilməsi nəzərdə tutulur. İranda əldə olunmuş razılaşmaya müvafiq Azərbaycan və Rusiya tərəfləri lahiyənin texniki iqtisadi əsaslandırılmasını başa çatdırmalı və tikinti işlərinin müddətlərini müəyyənləşdirməlidirlər.

Marşrutun bu hissəsi tərəflərin yükdaşıma potensialının və coğrafi mövqeyinin əhəmiyyəti ilə bağlıdır. Azərbaycan və İran dəmiryolunun birləşməsindən sonra ilk dövrdə yükdaşıma həcmnin 5-7 mln ton səviyyəsi, artıq növbəti mərhələlərdə tədricən 15-20 mln ton səviyyəsinə yüksəldilməsi proqnozlaşdırılır. Azərbaycan tərəfinin proqnozlarına görə isə Rusiya-Azərbaycan-İran koridoru üzrə dəmiryolu yükdaşımalarından ölkə büdcəsinə daxilolmaların ildə 30-40 mln.manat təşkil etməsi gözlənilir. Şimal-Cənub iqtisadi münasibətlərinin əsas prioritet sferalarından birini energetika sahəsi təşkil edir. Şimal-Cənub lahiyəsi üzrə Rusiya və İran arasında Azərbaycan ərazisindən energetik koridorunun yaradılması istiqamətində irəliləyişlərə nail olunmuşdur. Tərəflər arasında hərtərəfli razılaşmalar nəticəsində yaradılacaq Rusiya-Azərbaycan-İran koridoru hesabına Azərbaycan elektrik enerjisi İran vasitəsilə Türkiyəyə ixrac oluna bilər. Koridorun yaradılması üzünmüddət Rusiya-İran arasında fikir ayrılıqları ilə əlaqədar yubadılırdı.

Rusiya enerji satışı mövqeyindən, İran isə elektrik enerjisinin mübadiləsi mövqeyindən çıxış edirdi. Hələ 17 il bundan əvvəl postsovet ölkələri arasında elektro energetika sahəsində hökumətlərarası münasibətlərin koordinasiyası haqqında Saziş imzalanmışdı. Bu saziş və MDB ölkələrinin Elektroenergetika Şurası milli enerji sistemlərinin bazar şəraitində qarşılıqlı fəaliyyətinin texnoloji əsaslarının saxlanılmasına imkan vermişdir.

Son bir neçə illər Elektroenergetika Şurasının iştirakçıları, o cümlədən Azərbaycan, tariflərin və qiymət mexanizmlərinin razılaşdırılması, normativ bazanın unifikasiyası və elektrik enerjisinin mübadiləsinin gömrük proseduru, eləcə də elektrik tranzitinin texniki aspektləri barədə əsaslı danışıqlar aparılmışdır. Elektroenergetika Şurasının 2005-ci ildə Tbilisidə keçirilən 28-ci iclasında MDB-nin iştirakçı dövlətlərinin vahid elektroenergetik bazarının yaradılması haqqında Sazişin formalaşdırılması razılaşdırıldı. Bu zaman Rusiya, İran və Azərbaycanın enerji sistemlərinin sinxronlaşdırılması barədə Rusiyanın RAO “YES” şirkətinin təklifləri Azərbaycanın müvafiq hökumət strukturlarına təqdim edilmişdir. Bu layihə çərçivəsində Azərbaycan ərazisindən sistemlərarası elektrik ötürücü xətlərinin çəkilməsi üçün infrastrukturun yaradılması, o cümlədən Yaşma-Dərbənd elektrik ötürücü xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulurdu.

Azərbaycanla münasibətlərin inkişafı nəticəsində tədricən əlaqələnen digər elektroenergetika koridoru Gürcüstan və Türkiyə arasında inkişaf edir. Gürcüstanla və Türkiyənin şərq ərazisində şərq ərazisi arasında infrastruktur sisteminin yaradılması kapital qoyuluşlarını tələb edir. Üç ölkə arasında 2009-cu ilin aprelində imzalanan “Enerji körpüsü” Memorandumunun yaradılmasına xidmət edir. Bu layihəni USAID və ABŞ-ın energetika Assosiasiyası müdafiə edir, bu istiqamətdə maliyyə və texniki köməklik göstərir. Azərbaycanda enerji gücünün artıqlığı bugünədək yalnız Gürcüstan, Rusiya və İranla enerji mübadiləsinə imkan verirdisə, artıq 2009-cu ildən etibarən Türkiyəyə və Şimal-Cənub münasibətlərinin iştirakçıları kimi digər region ölkələrinə enerji ixracına imkan verə bilər. Şimal-Cənub münasibətlərinin iştirakçı ölkələri Azərbaycanla əlaqələrin intensiv inkişafından daha geniş faydalanma istiqamətlərini inkişaf etdirməyə çalışırlar. Bu müstəvidə İran və Rusiyanın təşəbbüslərinin son dövrlərdə artırılması müşahidə olunur.

İran Azərbaycanla tarixi əlaqələrini yeni istiqamətlərdə genişləndirməyə çalışır. Bu məqsədlə 1 yanvar 2010-cu ildən Azərbaycanla viza rejimini aradan

qaldırmaqla insanların daha sərbəst hərəkətini təmin etməyə çalışır (bu istiqamətdə Türkiyə Respublikası tərəfindən də gediş-gəlişlərin sərbəstləşdirilməsi təşəbbüsləri həyata keçirilməkdədir). Bununla İran tərəfindən göstərilən birtərəfli təşəbbüslərin gələcəkdə Azərbaycan tərəfindən də milli maraqlar çərçivəsində uyğun siyasətlə tamamlanmasına çalışılır. Bu təşəbbüslərlə gələcəkdə nəqliyyat əlaqələrinin inkişafına yeni stimullar yaratmaq mümkün ola bilər. Belə ki yaxın perspektivdə Bakı və İranın Xəzər dənizində Ənzəli limanı arasında sərnişin daşımalarının genişləndirilməsi mümkün ola bilər. Bu istiqamətdə 1998-ci ildə fəaliyyəti dayandırılmış sərnişin daşımalarının yenidən bərpası iqtisadi cəhətdən müasir mərhələdə əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycan və İran arasında bir neçə ildir ki, Parsabad (İran)-Astara (Azərbaycan) elektrik ötürücü sisteminin tikintisi davam edir. Bu layihə iki ölkənin sərhədyanı rayonları arasında əlaqələr üçün müstəsna əhəmiyyət daşıyır. Ancaq geosiyasi müstəvidə İran-Ermənistan münasibətləri Azərbaycanın milli və geosiyasi maraqları üçün əsas bir problem kimi öz təsirini göstərir. İran Azərbaycanın ərazi bütövlüyü məsələsində birmənalı mövqe nümayiş etdirir və Naxçıvanın enerji təhlükəsizliyi probleminin həlli çərçivəsində Azərbaycanla enerji mübadiləsi əməkdaşlığını həyata keçirir (Muxtar Respublikanın energetik potensialı inkişaf etdirilir, lakin enerji tələbatlarının əhəmiyyətli bir hissəsi qonşu İran İslam Respublikasından idxal edilən enerji hesabına ödənilir).

Şimal-Cənub münasibətlərinin inkişafında Azərbaycan öz geoiqtisadi mövqeyi ilə böyük potensiallar ölkəsi hesab olunur. Azərbaycan Respublikasının ərazisində 1161 km olan Trans-Asiya-Avropa (TAE) fiber-optik kabel magistralı çəkilmişdir. Bu şəbəkə daxili resurslar hesabına daha da genişləndirilmiş, ölkənin digər bölgələri magistral xəttə qoşulmuş və Rusiya istiqamətində şimal sərhəddinə qədər optik xəttin tikintisini təmin etmişdir. Regionda nəqliyyat və enerji tranziti infrastrukturlarının inkişafı təkcə yükdaşımaların və ticarətin inkişafını deyil, həmçinin iştirakçı ölkələrdə daxili bazarın potensialını, gömrük

tarifləri siyasətinin təkmilləşdirilməsi istiqamətində hüquqi sahədə normativ bazanın inkişafını tələb edir.

Nəqliyyat dəhlizləri infrastrukturunun inkişaf etdirilməsinə olan tələbat bizim ölkədən keçən idxal-ixrac edilən yüklərin və tranzit Avrasiya yük axınlarının və bu yüklərin təkcə dəmir yolu, avtomobil, dəniz, hava nəqliyyatı kimi ayrı-ayrı nəqliyyat növləri ilə daşınması deyil, əsasən, müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə multimodal daşımaların artması ilə bağlıdır. Bu daşımaların həcmi hər il 10-15%, bəzi yüklər üzrə isə 15-20%-ə qədər artır. Bu həm Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı və ümumi daxili məhsulun ildə 4-5% artmasına, həm də Azərbaycanın xarici iqtisadi-ticarət əlaqələrinin genişlənməsi və beynəlxalq arenda onun mövqelərinin möhkəmlənməsinə təkan verir.

Nəqliyyat əlaqələrinin möhkəmlənməsi və mövcud olan Avropa – Qafqaz – Asiya nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf etdirilməsinin aktuallığı qalmaqdadır. Son illər ərzində Şimali Avropanı İran, Fars körfəzi ölkələri, Pakistan və Hindistanla birləşdirən nisbətən yeni “Şimal – Cənub” nəqliyyat dəhlizi daha aktual dəhlizə çevrilir. Bütün bu istiqamətlər üzrə yük daşımalarında, bir qayda olaraq, dəniz, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı kimi az qala bütün magistral nəqliyyat növləri iştirak edir. Ona görə də onların səmərəli qarşılıqlı fəaliyyəti üzrə, eləcə də bir nəqliyyat vasitəsindən digərlərinə yüklənməsi məntəqələri və dövlət sərhədlərindən keçmə məntəqələrində gömrük prosedurlarını keçərkən yük axınlarının maneəsiz hərəkət etməsi üzrə mühüm vəzifələr meydana gəlir.

Nəqliyyat şəbəkələrinin təkmilləşməsi və inkişafı imkanları son illər ərzində Azərbaycan iqtisadiyyatının möhkəmlənməsi və nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi üçün istər ölkədaxili, istərsə də xarici sərmayəçilərdən sərmayə alınması ehtimalının artması ilə bağlıdır. Bu, dövlət hakimiyyətinə olan inamın artmasına, Azərbaycandakı siyasi və iqtisadi konyunkturanın sabitliyinə, nəqliyyatın rolunun geniş şəkildə dərk edilməsinə və işgüzar logistika prinsiplərinin əsasında yüklərin daşınması sahəsində metodik yanaşmanın inkişaf etdirilməsinə əsaslanmışdır.

Nəqliyyat, ekspeditor, operator və ticarət şirkətlərinin nəqliyyat şəbəkələrinin təkmilləşməsi və inkişafında maraqlı olması ona əsaslanır ki, ölkə daxilində və xarici yük göndərən və alanlara çıxarkən yük daşımaları bu şirkətlərə xeyli gəlir gəlməsini təmin edir.

Hazırda yükdaşımalarının multimodal sisteminin yaradılması problemi yetişmişdir. Xarici ticarət üzrə yük axınlarının böyük hissəsini təşkil edən multimodal yük daşımalarında yükləmə - boşaltma və anbar kompleksləri xüsusi rol oynayır ki, onlar yüklərin bir nəqliyyat vasitəsindən boşaldılıb digərinə yüklənməsi məntəqələrində yaradılır və yük axınlarının daha səmərəli daşınması və ya istifadə edilməsi üçün yenidən təşkil olunmasına xidmət edir. Nəqliyyat şəbəkələrinin təhlili və logistika nəzəriyyəsi göstərir ki, yük daşımaları sistemlərində yük terminalları böyük rol oynayır ki, onlar olmadan nəqliyyatın müxtəlif növlərinin səmərəli qarşılıqlı fəaliyyəti mümkün deyil. Mahiyyət etibarilə, istənilən logistik-nəqliyyat və anbarların ardıcılığı kimi təsəvvür etmək olar, çünki yaxşı təşkil olunmuş nəqliyyat prosesi mexanikləşdirilmiş anbarlarda, yəni yüklərin bir nəqliyyat vasitələrindən digərinə birbaşa yükləmə əməliyyatları və digər yükləmə-boşaltma və anbar əməliyyatlarının effektiv şəkildə yerinə yetirilməsi üçün uyğunlaşdırılmış və təchiz olunmuş xüsusi obyektlərdə başlanmalı və başa çatmalıdır. Əgər multimodal daşımaların logistik xəttində yüklərin emalı üzrə müasir texnologiyalarla işləyən, yaxşı təchiz olunmuş yük terminalları olmasa, o zaman mütləq yüklərin bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yüklənməsi məntəqələrində nəqliyyat vasitələrindən birinin, digərinin və ya hər ikisinin dayanmalarının artması müşahidə olunacaqdır.

Dəniz və dəmir yolu nəqliyyat növləri iki müxtəlif xarakterli ehtimal sistemləridir ki, onlar texniki, texnoloji, təşkilati, iqtisadi, coğrafi və hüquqi xarakterli çoxsaylı amillərdən asılı olan fərqli fəaliyyət xüsusiyyətlərinə malikdir və əksər hallarda yük axınının təşkili zamanı onlara təhlil edib təsir göstərmək mümkün deyil. Yaxşı təchiz olunmuş müasir yük terminallarının yaradılması problemi çox kəskindir, çünki Azərbaycanda onlar kifayət qədər deyil ( bəzi yük axınlarında isə tamamilə yoxdur) və onların texniki səviyyəsi aşağıdır. Onlar

olmadan isə müxtəlif nəqliyyat növlərinin qarşılıqlı fəaliyyəti məntəqələrində yük axınlarının səmərəli şəkildə ötürülməsini təşkil etmək mümkün deyil. Hesablamalar əsasında aşkar edilmişdir ki, logistik xətlərdə müasir yük terminallarının inşa edilməsi üçün kapital qoyuluşları və tikinti üçün torpaq sahələri tələb olunur. Müasir yük terminallarının yaradılması problemini, ilk növbədə, nəqliyyat stividor və ekspeditor şirkətlərinin rəhbərləri anlamalıdırlar. Lakin hələ ki, hazırda bu anlama yoxdur, çünki nəqliyyat üzrə bir çox mütəxəssislər və rəhbərlər səhvən hesab edir ki, anbarlar yalnız yüklərin uzun müddətli saxlanılmasına xidmət edir. Buna görə də yüklərin hərəkəti ləngiyir. Əslində isə nəqliyyatda bütün sənaye, ticarət, kənd təsərrüfatı sahələrindəki anbarlar yüklərin saxlanılması üçün deyil, yük axınlarının yenidən təşkili üçün xidmət edir və bununla da yükaxınlarının multimodal yük daşımaları zamanı bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə səmərəli şəkildə və bir-birilə qarşılıqlı fəaliyyətdə olan nəqliyyat vasitələrinin artıq dayanmaları olmadan ötürülməsinə köməklik edir. Anbarlarda və yük terminallarında emalı zamanı yenidən təşkil edilən yük axınlarının parametrlərini nəqliyyat partiyalarının ölçüləri və tərkibi, nəqliyyat tarası, qablaşdırılması və yük nəqliyyatı vahidlərinin tipi və parametrləri, nəqliyyat partiyalarının çatması və göndərilməsi tarixləri və s. təşkil edir. Öklə daxilində yük axınlarının, o cümlədən ixrac- idxal və tranzit yük axınlarının sürətli hərəkətini mühüm istiqaməti hərəkət cədvəllərinin xüsusi xətləri üzrə sürətli marşrutların texniki ara yol stansiyalarında emal edilmədən və ya bu stansiyalarda ən az müddətli dayanmalarla daha geniş şəkildə tətbiq edilməsidir. Lakin bir çox hallarda yol boyunca qənaət edilmiş vaxt son yük doldurma boşaltma məntəqələrində qeyri səmərəli tərzdə sərf olunur. Bu dayanmaların aradan qaldırılması üçün nəqliyyat prosesinin ilkin və son məntəqələrində effekti yaxşı təchiz olunmuş yük terminallarının yaradılması vacibdir. Çox vaxt sürətli marşrutların layihələşdirilməsi zamanı bu kimi vəziyyətə baxılmır və təhlil edilmir. Bütün diqqət sırf hərəkət məsələlərinə yönəldilir.

Burada Azərbaycan nəqliyyat şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi və inkişafı üzrə bəzi məqamlar göstərilir ki, onları Avropa-Asiya nəqliyyat məkanı

konsepsiyasına daxil etmək məqsədə uyğun olardı. Yuxarıda deyilənlərdən çıxış edərək, nəqliyyat dəhlizləri də logistik sistemləri infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi problemləri üzrə elmi tədqiqat və layihə işlərini yerinə yetirmək lazımdır. MDB, Avropa və Asiya ilə ticarət-iqtisadi əlaqələri və nəqliyyat rabitəsini inkişaf etdirməyə çalışaraq, Azərbaycan dörd tərəfdən gələn və Xəzər dənizinin şərqini, qərbini, şimalını və cənubunu birləşdirən “Şərq-Qərb”, “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinə qoşulmuşdur. Təhlil nəticəsində aşkar edilmişdir ki, hələ 1-ci dünya müharibəsi ərəfəsində Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi həyata keçirilməsinə yaxın idi. Lakin vəziyyət belə gətirdi ki, bu məsələ uzun müddətlik geri plana çəkildi. SSRİ-nin dağılması ərəfəsində yenidən gündəmə gəldi.

Ekspertlərin verdiyi qiymətə görə, Asiyadan Avropaya hər il dəyəri onlarla mlrd. dollar təşkil edən yük göndərilir ki, buna da 40 gündən 2 aya qədər vaxt sərf olunur. Avropa ilə Uzaq Şərq Asiyasına qədərki məsafə quru ilə 11-14 min km, dənizlə 20-21 min km təşkil edir. Dəniz yolları ilə müqayisədə, Avropa ilə Asiyanı birləşdirən dəmir yolu magistralları məsafəni xeyli dərəcədə azaltmağa imkan verir. Qazaxıstan və Azərbaycandan keçən yol Avropa ilə Mərkəzi və Cənubi Çin rayonları arasındakı məsafəni təqribən 3 min km-ə qədər azaltmağa imkan verir. Bununla əlaqədar, Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsi aktuallaşır. Avropa-Qafqaz-Asiya Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin inkişafına texniki cəhətdən dəstəklənməsi üzrə Avropa İttifaqı proqramlarından birini TRASEKA təşkil edir. Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin fəaliyyət göstərməsi nəticəsində Azərbaycanda 1998-ci ildən 2003-cü ilə qədər yük daşımalarının həcmi 21 mln tondan 41 mln tona qədər artırmışdır ki, bu yüklərin yarısından az hissəsini tranzit yüklər təşkil etmişdir. Bu dövr ərzində tranzit yük dövriyyəsi 5 dəfədən artıq olmuş və 8,3 mlrd. ton/km təşkil etmişdir. Bu dəhliz vasitəsi ilə sənişin və yük daşımalarından alınan gəlir 2003-cü ildən 215 mln. dollar təşkil etmişdir. Lakin Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin təkə “Qərb və Şərq” istiqamətindəki fəaliyyəti Helsinki-Moskva-Tehran-Ər Riad xətti ilə keçən analoji “Şimal Cənub” dəhlizi ilə tamamlamasa mükəmməl sayıla bilməz. “Şimal Cənub”



Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında müqavilə 12 sentyabr 2000-ci il tarixində Sankt- Peterburqda Rusiya, İran və Hindistan hökumətləri arasında imzalanmışdır. Bu marşrut üzrə eksperimental konteyner daşımaları onu göstərdi ki, yüklərin daşınması məsafəsi Süveyş kanalından keçən yoldan 3 dəfə qısadır ( bu yol vaxtın 40%-ni ixstisar edir). Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəşiməsində yerləşən Azərbaycan hər növ nəqliyyat daşımaları üçün əhəmiyyətli strateji mərkəz sayılır. Respublikamız çoxqütblü nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi formalaşdırmaqla, özünün geosiyasi mövqelərini daha da gücləndirir.

### **2.3. Azərbaycanın iqtisadi əlaqələrində Şimal - Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin rolunun artırılması yolları.**

Azərbaycanın nəqliyyat – kommunikasiya şəbəkələrinin müasir durumu onunla xarakterizə olunur ki, bu şəbəkələrin səmərəli şəkildə təkmilləşdirilməsi və inkişafına təkan verən üç amilin mühüm birliyi yaranmışdır: onların təkmilləşdirilməsi və inkişafına olan ən zəruri ehtiyac, real imkan və maraq mövcuddur. Aydındır ki, bu cür uyğunluq olmadan, Avropadan Asiyaya və əksinə istiqamətdə hərəkət edən yük axınlarının keçdiyi ölkədaxili nəqliyyat sisteminin nəinki sonrakı inkişafı, hətta real təkmilləşməsi belə mümkün deyil.

Nəqliyyat–kommunikasiya əlaqələrinin möhkəmlənməsi və mövcud olan Avropa –Qafqaz–Asiya nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf etdirilməsinin aktuallığı qalmaqdadır. Son illər ərzində Şimali Avropanı İran, Fars körfəzi ölkələri, Pakistan və Hindistanla birləşdirən nisbətən yeni “Şimal – Cənub” nəqliyyat dəhlizi daha aktual dəhlizə çevrilir. Bütün bu istiqamətlər üzrə daşımalarda, bir qayda olaraq, dəniz, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı kimi az qala bütün magistral nəqliyyat növləri iştirak edir. Ona görə də onların səmərəli qarşılıqlı fəaliyyəti üzrə, eləcə də bir nəqliyyat vasitəsindən digərlərinə yüklənməsi məntəqələri və dövlət sərhədlərindən keçmə məntəqələrində gömrük

prosedurlarını keçərkən yük axınlarının maneəsiz hərəkət etməsi üzrə mühüm vəzifələr meydana gəlir.

Nəqliyyat şəbəkələrinin təkmilləşməsi və inkişafı imkanları son illər ərzində Azərbaycan iqtisadiyyatının möhkəmlənməsi və nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi üçün istər ölkədaxili, istərsə də xarici sərmayəçilərdən sərmayə alınması ehtimalının artması ilə bağlıdır. Bu, dövlət hakimiyyətinə olan inamın artmasına, Azərbaycandakı siyasi və iqtisadi konyunkturanın sabitliyinə, nəqliyyatın rolunun geniş şəkildə dərk edilməsinə və işgüzar logistika prinsiplərinin əsasında yüklərin daşınması sahəsində metodik yanaşmanın inkişaf etdirilməsinə əsaslanmışdır.

Şimalla Cənub arasında körpü rolunu oynayan Azərbaycanın Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində aparıcı yer tutması respublikanın dünya ölkələri ilə inteqrasiyasının daha da dərinləşməsinə xidmət edir. Bu isə nəinki iqtisadi, həm də siyasi sabitlik və təhlükəsizlik baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir. Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizində iştirakı da ölkəmizin iqtisadi və strateji maraqları baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Ölkəmizin nəqliyyat sisteminin gələcək əsasını Avropa-Qafqaz-Asiya TRASEKA, habelə Şimali Avropa, Rusiya, Azərbaycan, İran körfəzi, Hindistan marşrutunu əhatə edən Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin sürətli inkişafı təşkil edir: "Ölkəmiz Avropa ilə Asiyanın qovuşuğunda yerləşir və müəyyən mənada təbii körpü rolunu oynayır. Lakin bu körpünü möhkəmləndirmək üçün biz regionun bütün ölkələri ilə sıx əlaqə şəraitində çalışmalıyıq. Avropaya Azərbaycandan, habelə Azərbaycan vasitəsilə Mərkəzi Asiyadan istiqamətlənən nəqliyyat layihələri daha mühüm xarakter daşımağa başlayır. Tarixi İpək yolunun bərpası, TRASEKA proqramı, Mərkəzi Asiyanı Avropa ilə birləşdirə biləcək və inşasını planlaşdırdığımız Qars-Tbilisi-Bakı dəmir yolu xətti layihələri yalnız niyyət, ideyalar deyildir. Onların böyük əksəriyyəti artıq uğurla başa çatdırılmışdır. Bu layihələrin həyata keçirilməsi üçün milyardlarla dollar investisiya, region ölkələrinin, ABŞ-ın güclü siyasi dəstəyi tələb

olunmuşdur. İndi Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri artıq arzu deyil, reallıqdır. Bu isə o deməkdir ki, biz dünya miqyaslı layihələri uğurla həyata keçirə bilərik və hər kəs, bütün dostlarımız bundan faydalanacaqdır".

Regionların sosial-iqtisadi inkişafına dair Dövlət Proqramları 2004-cü ildən başlayaraq ölkədə yol-nəqliyyat sistemində həyata keçiriləcək tədbirlərin əhatə dairəsini dəqiq müəyyən edir. Nəqliyyat sektoru ilə bağlı layihələrin həyata keçirilməsi iqtisadiyyatın başqa sahələrinin də normal fəaliyyətini təmin edir. Bu sahənin perspektiv inkişafından danışarkən bir sıra amillərin nəzərə alınması olduqca vacib məsələdir. Bu cür amillərə xüsusilə respublikamızın coğrafi mövqeyini, mövcud nəqliyyat infrastrukturunun vəziyyətini, relyef xüsusiyyətini, əlverişli investisiya mühitini, iqtisadi inteqrasiya proseslərində fəal iştirakını aid etmək olar. Bu amillərin mövcudluğu və onlardan səmərəli istifadə olunması nəqliyyat sektorunun gələcək inkişafının tam təminatı qismində çıxış edir. Başqa sözlə desək, respublikamızda nəqliyyat sektorunu inkişaf etdirmək, dünya standartları səviyyəsində qurmaq üçün əlverişli şərait mövcuddur. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin inkişafı, alternativ avtomobil və dəmir yolu xətlərinin çəkilişi külli miqdarda investisiya tələb etsə də, ölkə iqtidarı bu layihələrin reallaşdırılmasını, ilk növbədə, milli təhlükəsizlik maraqları baxımından vacib sayır. Ölkəmizin iqtisadi potensialının və müdafiə qüdrətinin artması hər bir sahəyə, o cümlədən yol-nəqliyyat kompleksinin daha da inkişafına və təhlükəsizliyinin tam təmin olunmasına geniş imkanlar açır. Çoxşaxəli nəqliyyat şəbəkəsi dövlətimizin müstəqil siyasət yeritməsinə, xaricdən asılılığının azalmasına təsir göstərən olduqca mühüm amildir.

Bu danılmaz bir həqiqətdir ki, nəqliyyat bəşəriyyətin inkişaf tarixində mühüm rol oynayan amillərdən biridir. Bu sahənin inkişafı daim cəmiyyətin inkişafı ilə sıx əlaqəli olmuşdur. Eyni zamanda, nəqliyyat istehsal sahələrinin inkişafında və məhsuldar qüvvələrin formalaşmasında və təkmilləşdirilməsində çox böyük rola malikdir. Cəmiyyətin inkişafının müxtəlif dövrlərində maddi nemətlər istehsalı üçün məhsuldar qüvvələrin inkişafı zəruri idisə, eyni zamanda istehsal olunmuş məhsulların daşınması üçün nəqliyyat sahələrinin inkişafı tələb

olunurdu. Nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatının və dövlətin müdafiə qabiliyyətinin etibarlı fəaliyyət göstərməsini təmin edən mühüm infrastruktur sahəsidir. Dünya iqtisadiyyatının formalaşmasında nəqliyyatın əhəmiyyəti danılmazdır. Nəqliyyat istehsalın çoxşaxəli inkişafı və ixtisaslaşması, təbii ehtiyatların zənginliyi və onların istehsalına şərait yaradan insan cəmiyyəti ilə əlaqədardır. Cəmiyyətin inkişafı ilə əlaqədar olaraq daim iqtisadi əlaqələr də inkişaf edərək formalaşır. Dəyişkən istiqamətə malik iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayan amillərdən təbii resursların istehsal dövriyyəsinə cəlb olunması, dünya standartlarına uyğun məhsul istehsalının həyata keçirilməsi, əlverişli nəqliyyat sistemində malik olmasıdır.

Son illər dünya ölkələrində gedən inteqrasiya prosesləri özlüyündə nəqliyyatın sahələr üzrə sürətli inkişafını tələb edirdi. Bu dövrdə yüklərin uzaq məsafələrə daşınmasında dəmir yoluna daha çox üstünlük verilirdi. Lakin dünya ölkələri üçün dəniz nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması daha səmərəli hesab olunur. Nəqliyyat sektorunun inkişafı yalnız yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarını yerinə yetirmir, eyni zamanda yüz milyonlarla əhalinin işlə təmin olunmasında, quruda və suda olan zəngin təbii resursların istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasında şəhərlərin, qəsəbələrin, kəndlərin formalaşmasında mühüm rola malikdir. Bütün bu qeyd olunan faktlar bir daha göstərir ki, nəqliyyatın iqtisadi inkişafda mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alaraq, bu sahənin müasir tələblər baxımından təhlil və tədqiq olunması böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Müasir iqtisadi inkişaf şəraitində istehsalın çoxşaxəli inkişafında məhsuldar qüvvələrin ərazi təşkilində daxili və xarici iqtisadi inkişafın eləcə də siyasi əlaqələrin formalaşmasında nəqliyyat mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, öz aktuallığı ilə də daim diqqət mərkəzində olmuşdur. İqtisadiyyatın ərazi təşkilində, məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsində nəqliyyat sektoru daim özünün çevikliyi ilə fərqlənir. Bu səbəbdən iqtisadiyyatın bu əhəmiyyətli sahələrinin inkişaf etdirilməsi nəqliyyatın predmeti olmaqla daim ön planda durur.

Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyat sektoru qloballaşan dünyanın iqtisadi inkişafında əsas aparıcı qüvvələrdən biridir. Tarixən dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi nəqliyyat sisteminin iqtisadiyyatın fəqərə sütunu rolunu oynadığını aşkara çıxardı. İqtisadiyyatda köklü islahatların aparıldığı indiki şəraitdə nəqliyyatın xüsusiyyətlərini, iqtisadi və sosial proseslərin gedişində onun rolunu nəzərə alan düşünülmüş dövlət nəqliyyat siyasətinin aparılması vacibdir. Dünya təcrübəsinə nəzər yetirsək, məlum olar ki, inkişaf etmiş ölkələrdə nəqliyyat sektoru müstəqilliyin qorunmasının əsas aləti hesab edilir. Elə bu səbəbdəndir ki, nəqliyyat sektorunun inkişafı ilə bağlı ciddi elmi araşdırmalar aparılır. Müxtəlif konsepsiyalar, dövlət proqramları hazırlanıb həyata keçirilir. Bir sözlə nəqliyyat qloballaşan dünyanın ən fəal, dinamik stukturlarından birinə çevrilməkdə davam edir. Eyni zamanda nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatının inkişafını, dövlətin müdafiə qabiliyyətini və əhalinin artan hərəkət dinamikliyini təmin edən infrastruktur sahəsidir. Bir faktı da nəzərə almaq lazımdır ki, nəqliyyat yalnız sərnişin və yük daşımalarını həyata keçirmir, eyni zamanda, məhsuldar qüvvələrin inkişafında, təbii ehtiyatların və əmək resurslarının istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasında, əhalinin məskunlaşmasında və istehsal sahələrinin ərazi üzrə səmərəli təşkilində mühüm rol oynayır.

Ölkəmizin əlverişli coğrafi mövqeyə və geosiyasi şəraitə malik olması, onun dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasını zəruri edən başlıca amil olmuşdur. Əsrlər boyu formalaşmış nəqliyyat qovşaqları bu gün də ölkəmizin sürətli inkişafında çox böyük rol oynayır. Bir şeyi nəzərə almaq lazımdır ki, nəqliyyat sahələri arasında əlaqələrin tənzimlənməsi milli mənafeələr baxımından çox böyük əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat iqtisadiyyatın elə bir infrastruktur sahəsidir ki, onun dövlət tənzimlənməsinə hər zaman ehtiyacı olacaqdır. Bir sıra geniş miqyaslı layihələrin həyata keçirilməsində ölkəmizin iştirakı onun tərəqqisində müstəsna rol oynayır və nəqliyyat–yol kompleksinin inkişafını zəruri edir. Respublikamız müstəqillik qazandıqdan sonra ölkə iqtisadiyyatı dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya olunmağa, iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətinin gücləndirilməsi istiqamətində islahatlar həyata keçirməyə başladı. Respublikamızda aparılan uğurlu iqtisadi sektorunda

islahatlar çox uğurla həyata keçirilir. Nəqliyyatda islahatların aparılması, bazar iqtisadiyyatı şəraitində iqtisadiyyatın artım fazasına keçməsi və nəqliyyatın işinin hüquqi əsaslarının yaradılması vahid nəqliyyat sisteminin formalaşmasına, nəqliyyat infrastrukturunun kompleks inkişafına, əhalinin həyat səviyyəsinin yüksəldilməsinə və iqtisadiyyatın inkişafı üçün müxtəlif nəqliyyat növlərinin inteqrasiyasına zəmin yaradır. Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyatın ərazi daxilində istehsalın yerləşməsinə təsiri yeni deyil. Lakin yeni dövrün tələblərinə və yaxud cəmiyyətin inkişaf tempinə uyğun yeni islahatlar aparmağı tələb edir.

Nəqliyyat dəhlizlərinin kəşiməsində yerləşən Azərbaycanın əlverişli nəqliyyat sistemə malik olması dünya ölkələrinin marağına uyğun səmərəli iqtisadi əlaqələrin həyata keçirilməsinə münbit şərait yaradır. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sisteminin inteqrasiyasını təmin etmək üçün dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, avtomobil, hava, boru kəməri və şəhər nəqliyyatı sahələri geniş təhlil olunmalı və iqtisadi səmərəliliyi müəyyən olunmalıdır.

İqtisadiyyatın digər infrastruktur sahələri ilə yanaşı, nəqliyyat cəmiyyətin sosial, iqtisadi və xarici siyasətinin digər prioritet istiqamətlərinin həyata keçirilməsində iştirak edir.

Keçən əsrin 90-cı illərinin ortalarından başlayaraq, ölkəmizdə bazar iqtisadiyyatına keçidlə əlaqədar həyata keçirilən iqtisadi islahatlar nəqliyyat sektorunda köklü dəyişikliklərin aparılmasını zəruri etmişdi. 1993-cü ildən başlayaraq, həyata keçirilən məqsədyönlü iqtisadi-siyasət nəticəsində respublikamızın demokratik dövlət quruculuğu və bazar iqtisadiyyatı yolu ilə irəliləməsi üçün geniş imkanlar yaranmış və aparılmış islahatlar nəticəsində iqtisadiyyatın bütün sahələrində böyük nailiyyətlər əldə olunmuşdur. Burada ilkin olaraq, yeni sosial-iqtisadi şəraitdə nəqliyyatın fəaliyyətinin tənzimlənməsi üçün hüquqi bazanın yaradılması, nəqliyyat sahəsində strukturların və idarə etmə institutlarının əsaslı sürətdə yenidən qurulması vacib idi. Ölkəmizdə daha güclü nəqliyyat infrastrukturunun qurulması, milli nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sistemə inteqrasiyası, nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatın tam

ödənilməsi, istehsal olunmuş məhsulların maya dəyərində nəqliyyat xərclərinin azaldılması, nəqliyyat təbii inhisarçılığın dövlət tərəfindən tənzimlənməsi məqsədilə, nəqliyyat sisteminin inkişafına dair dövlət proqramları hazırlanıb qəbul olunmuşdur.

İqtisadiyyatın müxtəlif sahələri arasında əlaqələrin təşkili, dövlətin müdafiə qabiliyyətinin gücləndirilməsi və əhalinin artan hərəkət dinamikliyinin təmin edilməsi üçün əsas infrastruktur sahə olan nəqliyyat ölkə inkişafında çox böyük rola malikdir.

2007-ci ildə, mütəmadi keçirilən görüşlərin nəticəsi olaraq, regionda çoxlu böyük və tarixi əhəmiyyət kəsb edən Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin reallaşdırılması istiqamətində böyük addım atıldı. 2007-ci ilin Noyabr ayından layihənin Gürcüstan hissəsinin tikintisinə başlanılmış, Türkiyə ərazisində tikinti işlərini aparacaq podratçı şirkət müəyyənləşdirilmiş və tikinti işlərinə yaxın günlərdə başlanılması planlaşdırılır.

“Şərq-Qərb” və “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən respublikamızda əsas avtomobil və dəmir yollarına birbaşa çıxışı olan ərazidə yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının inşası istiqamətində tədbirlərin həyata keçirilməsinə başlanılmışdır. Bu limanın tikintisi ölkəmiz və region üçün böyük əhəmiyyətə malik, iri nəqliyyat qovşağının yaradılmasına gələcəkdə burada azad iqtisadi zonanın və logistik idarə etmə sisteminin formalaşdırılmasına şərait yaradılacaqdır.

Ölkəmizin nəqliyyat-kommunikasiya sektorunda əldə olunmuş nailiyyətləri daha da genişləndirilməsi nəzərdə tutulan iri miqyaslı layihələrin və dövlət proqramlarının həyata keçirilməsi istiqamətində yeni elmi araşdırmaların aparılmasına böyük ehtiyac vardır.

Məlum olduğu kimi, ölkənin beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemindəki iştirak səviyyəsi ilk öncə onun Beynəlxalq Əmək Bölgəsindəki iştirakı ilə, xarici ticarət əlaqələrinin inkişaf səviyyəsi və onun yayılma coğrafiyası ilə və s. müəyyən edilir. Hər bir ölkənin milli iqtisadiyyatının formalaşması və inkişafı bir sıra obyektiv amillərin təsiri altında baş verir. Buraya həmin xalqların milli

mentaliteti, coğrafi şəraiti, təbii-coğrafi imkanları, intellektual mülkiyyət və s. kimi ümumi inkişaf amilləri daxildir. Məhz buna görə də ayrı-ayrı xalqların milli iqtisadiyyatının inkişafı və formalaşması bir-birindən fərqli xüsusiyyətlərə malik olur ki, bunlar da öz növbəsində milli dövlətlərin daxili və xarici siyasətlərini səciyyələndirir. Bununla belə, qeyd etmək lazımdır ki, ərzaq məhsulları üzrə xarici ticarət əlaqələrinin qurulmasının bir sıra səciyyəvi çətinliyi, onların keyfiyyət göstəricilərinin müəyyən edilməsinin isə spesifik xüsusiyyətləri vardır.

Belə ki, öz ölkələrinin iqtisadi təhlükəsizliyini bu və ya digər səviyyədə təmin etmiş, dünya ölkələrinin tarixi təcrübəsinin təhlili göstərir ki, bütün ölkələrdə, xüsusilə də açıq iqtisadiyyat sisteminin təşəkkül tapdığı bütün ölkələrdə iqtisadi təhlükəsizlik tədbirlərinin işlənilib hazırlanmasında ilk addım məhz ölkəyə gətirilən məhsulların, xüsusilə də ərzaq məhsullarının keyfiyyət göstəricilərinin yoxlanmasından başlayır. Başqa sözlə desək, xarici ticarət əlaqələrində, xüsusilə də idxal əməliyyatlarında iqtisadi təhlükəsizliyin təmin edilməsi dövlətin iqtisadi təhlükəsizlik siyasətinin mühim tərkib hissəsini təşkil edir.

Milli iqtisadiyyatımızın inkişaf tarixinə nəzər salsaq, onun formalaşmasının bir neçə mərhələdən keçdiyini görmək olar. Belə ki, tarixən zəngin təbii ehtiyatlar, əlverişli coğrafi-iqtisadi amillər və əhəmiyyətli geosiyasi mövqeyə malik bir ölkə kimi formalaşan Azərbaycan, milli iqtisadiyyatın və beynəlxalq münasibətlərin yaradılması və inkişaf etdirilməsi üçün təbiətin çox böyük sərvətinə malik bir ölkə kimi tanınır.

Azərbaycan müstəqilliyin ilk illərindən xarici iqtisadi siyasətdə liberal dəyərlərə üstünlük verməyə başlamışdır. Bu siyasətin əsas nəticələri uzaq xarici ölkələrlə ticarət dövriyyəsinin sürətlə artmasına gətirib çıxarmışdır. Hazırda bütün inkişaf etməkdə olan ölkələrinin əsas sənaye məhsulları bazarlarında Qərbi Avropa, Şimali Amerika, Yaponiya, yeni sənaye ölkələri və digər inkişaf etmiş ölkələr hökümranlıq edir. Təbii ki, belə bir şəraitdə İEOÖ-lər, əsasən təkrarlanan seqmentdə məhsul istehsal etmək məcburiyyətində qalırlar ki, bu da, öz növbəsində qurumdaxili ticarət əlaqələrinə mənfi təsir göstərir. Deyilənlərə ən parlaq misal, son illərdə Azərbaycan kənd təsərrüfatında taxıl istehsalının geniş



vüsət almasıdır. Bu illərin təcrübəsi göstərdi ki, MDB ölkələri ilə eyni regionda yerləşən Azərbaycan, Qazaxıstan və Rusiyada iqlim şəraitindən aslı olaraq taxıl bolluğu və ya çatışmazlığı sinxron xarakter daşıyır ki, bu da regional əlaqələr üçün əngəl törədir. Halbuki, əksər aqrroiqtisadçıların fikrinə görə münbit Azərbaycan torpaqlarında texniki bitkilərin istehsalına və ixracına üstünlük vermək, taxıl kimi ucuz məhsulları isə bu bitkilərin yetişdirilməsi üçün daha əlverişli şəraiti olan yuxarıda adı çəkilən ölkələrdən idxal etmək səmərəli olardı.

Deyilənlər bir daha sübut edir ki, Azərbaycan “Şimal”- “Cənub” ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri dərinləşdirmək üçün geniş potensiala malikdir. Azərbaycanın dünya ölkələri içərisində, əsas ticarət tərəfdaşları ilə ticarət əlaqələri aşağıdakı cədvəldə ətraflı tədqiq edilmişdir. Ümumən Azərbaycanın xarici ticarət tərəfi-müqabillərinin siyahısına nəzər salsaq, görürük ki, idxalımızda və ixracımızda “Şimal” ölkələri önəmli yer tutur. Azərbaycanın ixracında “Cənub” ölkələri müəyyən paya malik olsalar da, həm ümumi həcmə, həm də ölkənin diversifikasiya səviyyəsinə görə bu, göstərici çox aşağıdır və qeyd edildiyi kimi bu, əsas ixrac əmtəəsi olan neftin və neft məhsullarının “Şimal” ölkələri tərəfindən alınması ilə izah olunur.

### **Fəsil 3 Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf modelinin əsas istiqamətləri.**

#### **3.1. Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf strategiyasının determinantları.**

Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf strategiyasının məqsədi - ölkənin xarici iqtisadi kompleksinin beynəlxalq əmək bölgüsünün, dünya bazarının və beynəlxalq əməkdaşlığın dəyişən şəraitinə uyğunlaşdırılması və milli iqtisadi inkişaf strategiyasından irəli gələn məsələlərin həlli üçün əlverişli xarici iqtisadi şəraitin yaradılması yolu ilə ölkənin dünya gəlirlərinin formalaşması və yenidən bölüşdürülməsinin idarə olunmasında əlverişli şərtlərlə iştirakının təmin olunmasıdır.

Ölkənin geoiqtisadi inkişaf strategiyasının məqsədi strategiyanın hədəflərini müəyyən edir. Azərbaycanın geoiqtisadi strategiyasının hədəfləri kimi aşağıdakıları müəyyən etmək olar:

Ölkənin beynəlxalq rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi;

Geoiqtisadi dayanıqlılığın təmin edilməsi;

Resursların geoiqtisadi təkrar istehsal proseslərinə inteqrasiyası yolu ilə beynəlmilləşmiş təkrar istehsal zəncirlərinə qoşulmaq və bu yolla dünya gəlirlərinin yenidən bölüşdürülməsində iştirakın təmin edilməsi.

Azərbaycan iqtisadiyyatının rəqabətqabiliyyətliliyi son illərdə həyata keçirilən düşünülmüş , sistemli islahatlar nəticəsində əhəmiyyətli dərəcədə yüksəlmişdir. Bu göstəriciyə görə ölkəmiz Davos Dünya İqtisadi Forumu tərəfindən hazırlanan 2014-2015-ci il “Qlobal rəqabətqabiliyyətlik Hesabatı”nda 144 ölkə arasında 39-cu yerdə qərarlaşmışdır. Bu kifayət qədər yüksək bir mövqedir. Bununla belə rəqabətqabiliyyətliliyi müəyyən edən bir sıra indikatorlar (audit və hesabat standartlarının sərtliyi, faiz dərəcələrinin səpələnməsi, ibtidai təhsilin vəziyyəti, ibtidai təhsilə qeydiyyat dərəcəsi, məktəblərin idarə olunmasının keyfiyyəti, uşaq ölümü, gömrük prosedurlarının ağırlığı, maliyyə xidmətlərindən istifadə imkanları, bankların aşkarlığı, universitet –sənaye əməkdaşlığı) üzrə

ölkəmizin mövqeyi çox aşağıdır ki, bu istiqamətdə təsirli tədbirlərin həyata keçirilməsi çox vacibdir.

Azərbaycanın beynəlxalq rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksək səviyyəsinin saxlanılması üzrə mühüm problemlərdən biri də onunla əlaqədardır ki, ölkəmizin rəqabətqabiliyyətliliyi varisliklə keçən amillərə əsaslanır. Beynəlxalq rəqabətqabiliyyətlilik üzrə tanınmış mütəxəssis , Harvard Universitetinin professoru Maykl Porterin qeyd etdiyi kimi, yalnız yaradılmış amillərə əsaslanan rəqabətqabiliyyətlilik davamlı və uzun müddətli ola bilər. Varisliklə keçən amillərə ( təbii ehtiyatlar, əlverişli coğrafi vəziyyət və s.) əsaslanan rəqabətqabiliyyətlilik isə xarici amillərdən asılı olub bir qayda olaraq dayanıqlı olmur. Bu baxımdan Azərbaycan dayanıqlı yüksək rəqabətqabiliyyətliliyi təmin etmək üçün yüksək texnologiyalar, yüksək ixtisaslı kadrlar kimi amillərin yaradılmasını şərtləndirən innovasiyalı iqtisadiyyata keçid üçün zəruri tədbirləri həyata keçirməlidir.

Azərbaycan kimi kiçik iqtisadiyyatlı və iqtisadiyyatı xarici ticarətdən xüsusilə güclü asılı olan ölkələr üçün geoiqtisadi amillərin ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyi , ölkə iqtisadiyyatının dayanıqlığı üçün müstəsna əhəmiyyəti vardır. Bu şəraitdə geoiqtisadi dayanıqlıq milli iqtisadiyyatın dayanıqlığının təmin olunmasının əsas amilinə çevrilir.

Geoiqtisadi dayanıqlıq dedikdə ölkə iqtisadiyyatının uzun müddətli perspektivdə geoiqtisadi məkanda əlverişli mövqeyini saxlamağa və daha da yaxşılaşdırmağa imkan verən vəziyyəti başa düşülür.

Başqa cür ifadə etsək , geoiqtisadi dayanıqlıq milli iqtisadiyyatın xarici amillərin təsirlərinə davamlılığını ifadə edir.

Geoiqtisadi dayanıqlıq aşağıdakıları təmin edir:

milli iqtisadiyyatın ölkənin suverenliyi və dünyadakı geosiyasi mövqelərinin qorunub saxlanmasına imkan verməsini təmin edir,

ölkə üçün xarici iqtisadi siyasətini müstəqil müəyyən etmək və yeni inkişaf şəraitinə uyğunlaşmaq imkanı yaradır,

ölkənin milli maraqları nöqtəyi –nəzərindən xarici ticarətin optimal strukturunu təmin edir və saxlayır,

hakimiyyət institutlarının idarəetmənin effektivliyi və nəticəliliyinin yüksəldilməsi yolu ilə ölkənin xarici iqtisadi təhlükəsizliyini təhdid edən xarici təhlükə və çağırışların qarşısını almasına imkan yaradır,

xarici iqtisadi fəaliyyətin liberallaşması gedişində bu fəaliyyətin kriminallaşmasını istisna edən iqtisadi və hüquqi şəraitin yaradılmasına imkan yaradır,

Geoiqtisadi dayanıqlığın təmin edilməsi dövlətin iqtisadi siyasətinin və xüsusilə də bu siyasətin tərkib hissəsi olan xarici iqtisadi siyasətinin əsas vəzifələrindəndir. Belə ki, geoiqtisadi dayanıqlıq təmin olunmadan ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyi də təhdid altında olacaqdır.

Ölkə iqtisadiyyatının geoiqtisadi dayanıqlığının təmin edilməsi ilk növbədə xarici iqtisadi təhlükəsizliyə olan təhdidlərin qarşısının alınmasını nəzərdə tutur. Geoiqtisadi dayanıqlığa həm daxili , həm də xarici amillər təsir göstərir. Xarici amilləri aşağıdakı kimi qruplaşdırma bilərik:

1. Ticarət – iqtisadi amillər :

-- idxalın strukturu (ərzaq məhsulları və yüksək texnoloji məhsulların payı)

-- ölkənin strateji əhəmiyyətli məhsulların idxalından asılılıq səviyyəsi,

-- ixracın strukturu (yüksək rəqabət qabiliyyətli məhsulların payı),

-- milli məhsulların satış bazarları üzərində nəzarət səviyyəsi.

2. Valyuta maliyyə amili :

-- maliyyə bazarı və qiymətli kağızlar bazarının vəziyyəti,

-- maliyyə axınlarının əsas istiqamətləri və hesablaşma münasibətlərinin xarakteri,

- dövlət büdcəsinin kəsirinin səviyyəsi,
- bank sisteminin vəziyyəti,
- milli valyutanın dönərlik dərəcəsi,
- dövlət borcunun səviyyəsi,
- ölkənin qızıl valyuta ehtiyatları,
- valyuta nəzarətinin vəziyyəti.

### 3. Marketing amili:

- ixrac mallarının dünya bazarlarına yeridilməsi,
- malların rəqabət qabiliyyəti,
- milli mal və xidmətlərin satış bazarlarının tutulma imkanları.

Xarici amillərlə bərabər geoiqtisadi dayanıqlığa iqtisadi, təşkilati, hüquqi, sosial xarakterli daxili amillər də təsir göstərir. Ölkənin geoiqtisadi dayanıq lığının təmin edilməsi üçün müəyyən tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir. Bu tədbirlər ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyini təmin etməklə bərabər uzunmüddətli perspektivdə davamlı inkişaf üçün əlverişli xarici iqtisadi şəraitin yaradılmasına imkan verməlidir. Bu tədbirləri aşağıdakı iri bloklara ayıra bilərik:

Ölkənin qlobal iqtisadiyyata effektiv inteqrasiyasının təmin edilməsi,

ixrac potensialının yüksəldilməsi üçün genişmiqyaslı tədbirlərin həyata keçirilməsi,

Ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyindən effektiv istifadə olunması.

Tədqiqatın əvvəlində qeyd etdiyimiz kimi, dünya təsərrüfatında TMK-ların rolunun artması ilə beynəlmilləşmiş təkrar istehsal nüvələrinin (BTiN) formalaşması baş verir və dünya məhsullarının əhəmiyyətli hissəsinin istehsalı bu BTiN çərçivəsində baş verir. Bu şəraitdə Azərbaycan kimi, resursla zəngin və iqtisadiyyatı geoiqtisadi əlaqələrdən güclü asılı olan ölkələrin inkişafı beynəlmilləşmiş təkrar istehsal zəncirlərinə qoşulma imkanlarından əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Bu cür qoşulma isə yalnız ölkənin malik olduğu resurslar hesabına mümkündür. Belə yanaşma qapalı iqtisadi sistemlərin mövcud

resurslarının geoiqtisadi təkrar istehsal sisteminə qoşulması ilə bu resurslardan daha effektiv istifadə olunmasını və verilmiş ölkənin dünya iqtisadiyyatına daha əlverişli şərtlərlə inteqrasiyasını nəzərdə tutur.

Resursların beynəlmilləşmiş təkrar istehsal zəncirlərinə qoşulması konsepsiyası aşağıdakı müddəalara əsaslanır:

-dünya iqtisadiyyatı yeniyetmə növlərinin - əmtəə obyekt (müəssisə) və qlobal biznes layihələri çərçivəsində əmtəə proqramların istehsalına keçir. Milli iqtisadi sistemlər çərçivəsində, “qısa” istehsal zəncirlərində istehsal olunan adi əmtəələrdən fərqli olaraq bu yeni əmtəələr yalnız “uzun” təkrar istehsal zəncirləri çərçivəsində, çoxlu sayda ölkələrin resurslarından istifadə olunmaqla istehsal oluna bilər;

-resursların beynəlmilləşmiş təkrar istehsal prosesləri çərçivəsində konsolidasiyası (toplanması) məhsulların rəqabətqabiliyyətliliyini yüksəldir;

-resurslar kontekstində inkişafın innovasiya istiqamətliliyi onların daha dərin emal dərəcəsini, BTİZ-nin bütün həlqələrindən keçməsinə nəzərdə tutur;

-milli resursların GTİS-nə inteqrasiyası milli iqtisadiyyatın xammal istiqamətliliyini “xammal-texnologiya-inteqrasiya” sistemində rəqabət üstünlüyünə çevirməyə imkan yaradır;

-resursların geoiqtisadi inteqrasiyası milli iqtisadiyyatın BTİZ-nə tam hüquqlu üzv kimi qoşulmasını təmin edir.

Beləliklə, milli resursların geoiqtisadi təkrar istehsal sisteminə inteqrasiyası milli iqtisadiyyatın dünya iqtisadi sisteminə çoxtərəfli əməkdaşlıq çərçivəsində bərabər hüquqlu üzv kimi qoşulması ilə qlobal biznes layihələrinin iştirakçısına çevrilməsini təmin edə bilər. Bu isə ölkənin dünya gəlirlərinə çıxışı və bu gəlirlərin yenidən bölüşdürülməsi proseslərinin idarə olunmasında iştirakı, başqa sözlə geoiqtisadi inkişaf strategiyasının məqsədinə nail olunması deməkdir.

Geoiqtisadi yanaşmanın əsasında dünya təsərrüfat münasibətlərində monizmdən imtina olunması dayanır. Bu yanaşma dünya təsərrüfat sisteminin

təkamülünün hərəkətverici qüvvəsi kimi onun müxtəlif komponentlərinin qarşılıqlı təsirlərinin çulğalaşması prinsipinə, dünya inkişafının çoxvariantlılığı və plyuralizminin etiraf olunmasına əsaslanır. R.D. Avenin hiperrəqabət konsepsiyasına görə dünya təsərrüfatı üçün tarazlıq vəziyyəti deyil, dünya təsərrüfat qarşılıqlı təsirlərinin bütün sferalarında meyllərin fasiləsiz qırılması, dəyişməsi norma sayılmalıdır.

Geoiqtisadi yanaşma göstərir ki, qlobal sistemin strukturunu nəzərə almadan, dünya təsərrüfatının mövcud subyektlərindən ayrılıqda götürməklə ayrılıqda götürülmüş bir ölkənin iqtisadi inkişafının təhlili natamam və qeyri – dəqiq nəticələrə gətirir. Geoiqtisadi yanaşma milli iqtisadi inkişafın istiqamətini dünya təsərrüfatı subyektlərinin mövcud maraqlarının toqquşması nəzərə alınmaqla təhlil etməyə imkan verir.

Ölkənin geoiqtisadi inkişafının təmin edilməsi üçün bütün bu amillərin nəzərə alınması zəruridir. İlk növbədə nəzərə almaq lazımdır ki, müasir geoiqtisadi məkan bir tərəfdən ziddiyyət və qarşıdurmaların, digər tərəfdən isə əməkdaşlıq və kooperasiyanın mürəkkəb çulğalaşması ilə xarakterizə olunur. Belə şəraitdə ölkənin effektiv geoiqtisadi inkişaf strategiyasının yaradılması geoiqtisadi əlaqələrin əsas vektorlarının müəyyən olunmasını, ölkənin geoiqtisadi məkanda əlverişli mövqeyinin təmin edilməsi üçün tələb olunan tədbirlərin işlənməsini tələb edir.

Nəzərə alınması zəruri olan məqamlardan biri də budur ki, dünya təsərrüfatında gedən beynəlmilləşmə prosesləri inteqrasiya olunmuş beynəlxalq maliyyə- ticarət sisteminin formalaşması ilə milli dövlətlərin rolunun zəifləməsinə səbəb olur. Bu proses nəticədə dünya təsərrüfat münasibətlərinin yeni subyektlərinin – TMK-ların meydana çıxması və dünya təsərrüfatının inkişafında onların rolunun hədsiz artması ilə beynəlmilləşmiş təkrar istehsal nüvələrinin (BTİN) formalaşmasında öz əksini tapır. Formalaşmış BTİN –də iştirak edən milli iqtisadiyyatlar nəticədə vahid monolit həlqədə birləşirlər.

Beynəlmilləşmə proseslərinin inkişafı ilə beynəlxalq əmək bölgüsünün xarakterində də keyfiyyət dəyişiklikləri baş verir. Transmilli əsasda formalaşmış və təşkilati – idarəetmə cəhətdən BTİN kimi çıxış edən “ anklavlar arası” – “ korporasiyalar arası” əmək bölgüsü formalaşır ki, bu proses geoiqtisadi məkanın formalaşmasının həlledici amilinə çevrilir.

Nəticədə , dövlətin ərazi sərhədləri öz iqtisadi mahiyyətini itirir və BTİN –nin hüdudlarında yeni iqtisadi sərhədlər yaranır ki, bu sərhədlər milli sərhədlərlə üst- üstə düşür . Milli iqtisadiyyatın müxtəlif BTİN –nin həlqələri olan ayrı-ayrı hissələri bu nüvələrin maraqlarının reallaşmasına xidmət edir.

Bu gün dünya gəlirlərinin formalaşması və yenidən bölüşdürülməsi məhz BTİN arasında baş verir. Ölkənin geoiqtisadi inkişaf strategiyası işlənərkən bu amil əsas götürülməlidir və seçilmiş strategiya ölkənin dünya gəlirlərinin formalaşması və yenidən bölüşdürülməsində əlverişli şərtlərlə iştirakını təmin etməlidir. Əks halda Azərbaycan dünya iqtisadiyyatının resurs əlavəsi kimi qalaraq iqtisadi inkişaf üçün zəruri məqamı itirə bilər.

Fikrimizcə, Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf strategiyası uğurlu neft strategiyasının reallaşdırılmasını, optimal iqtisadi inteqrasiya vektorunun seçilməsi və bu vektor üzrə inteqrasiya proseslərində fəal iştirakı, ixrac potensialının, bunun ən effektiv vasitəsi kimi transmilliləşmə və iqtisadi fəaliyyətinin klasterləşməsi yolu ilə yüksəldilməsini , ölkənin unikal coğrafi mövqeyinin yaratdığı tranzit potensialından effektiv istifadəni, resursların geoiqtisadi inteqrasiyasını özündə ehtiva etməlidir.



### **3.2. Neft strategiyası və tranzit potensialı geoiqtisadi inkişaf strategiyasının mühüm istiqaməti kimi.**

Azərbaycanın müstəqillik dövründə uğurlu iqtisadi inkişafını şərtləndirən vacib məqamlardan biri də Neft Strategiyasının yönəldiyi hədəflərin düzgün müəyyənləşdirilməsi olub. Bunun müqabilində isə neft Azərbaycanın xarici siyasət konsepsiyasının arxalandığı başlıca komponentlərdən birinə çevrilib. Neft Strategiyasının mahiyyəti son dərəcədə çoxşaxəli kombinasiyaları əhatə edir:

1. Neft faktorunun iqtisadi amildən siyasi təzyiq vasitəsinə çevirməsi. Ötən illərin reallığı təsdiqlədi ki, neft faktoru təkə ölkənin iqtisadi perspektivi üçün deyil, həm də milli maraqların qorunmasını təmin edəcək mexanizmə çevrilib

2. Neft amili Azərbaycanın beynəlxalq imicinin formalaşmasına da təsir göstərən mühüm faktorlardandır. Əlavə edək ki, Gürcüstan və Ermənistan bu imkanlardan məhrum olması Azərbaycanın regionun super dövlətlərdən birinə çevrilməsi şansını daha da artırıb. Bu baxımdan neft strategiyası təkə Azərbaycanın milli maraqlarının qorunmasını deyil, həmçinin Avropa məkanına inteqrasiyasını daha da stimullaşdırıb. Qısa müddət ərzində aparıcı qərb dövlətləri ilə qurulmuş əməkdaşlıq ölkənin beynəlxalq imicini və xarici dəstəyini şərtləndirən amillərdəndir. Bu gün Azərbaycan uğurlu neft strategiyası sayəsində Avropanın enerji təhlükəsizliyi sisteminin mühüm elementinə çevrilib.

3. Neft strategiyasının pozitiv mahiyyətini təsdiqləyəcək komponentlərdən biri də neft faktorunun ölkə iqtisadiyyatında böyük çəkiyə malik olmasıdır. Ötən illərlə müqayisədə cəmiyyətdəki iqtisadi münasibətlərin təhlili sübut edir ki, Azərbaycan böhran situasiyasından tamamilə qurtulmuşdur. Neft gəlirlərinin digər iqtisadi sahələrə investisiya formasında cəlb edilməsi məqsədləri bir daha təsdiqləyir. Bu reallıq perspektivdə Azərbaycan iqtisadiyyatının yalnız neftdən asılı olmayacağını da deməyə əsas verir.

Bütün bunlar Azərbaycanın neft strategiyasının keçid dövründə və dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya şəraitində müəyyənləşdirilməsi prinsipləridir. Bu

prinsiplərin ölkənin milli təhlükəsizlik maraqlarından qaynaqlanması neft strategiyasının əhəmiyyətini daha da artırır.

Neft strategiyasının həyata keçirilməsi məqsədi ilə aparılan uğurlu iqtisadi və diplomatik missiya strateji baxımdan Azərbaycanın iqtisadi potensialının gücləndirilməsinə və milli təhlükəsizliyin təmin olunmasına yönəlmişdir. Neft gəlirlərinin ölkə iqtisadiyyatının geridə qalmış sahələrinin inkişaf etdirilməsinə kənd təsərrüfatı, ağır sənaye və maşınqayırma sektoruna uzunmüddətli kapital qoyuluşlarına sərf edilməsi məqsədləri əsas iqtisadi reallıqları və problemləri düzgün analiz etməyi tələb edir. Ekspertlərin fikrincə DNF ideyası yalnız neftdən gələn gəlirləri düzgün istiqamətə sərf edəcək yeni dövlət strukturunun yaradılması ilə kifayətlənmir. DNF strateji qiymətli kağızlar bazarına fəal müdaxiləyə zəmin yaradacaq investisiya strukturlarına çevrilə bilər. Bu perspektiv məqsədlərindən biri hesab olunur.

Neft strategiyası ilə bağlı konseptual baxışların xüsusiyyətlərini aşağıdakı şəkildə sıralasaq bu məsələni bir daha təsdiqləmiş olarıq; neft kəməri; Azərbaycan neftinin bir necə kəmərlə dünya bazarlarına ixrac edilməsi ölkənin strateji maraqlarına tamamilə münasibdir. Əsas ixrac kəmərlərinin seçilməsində prioritetin Bakı-Tbilisi-Ceyhan marşrutuna verilməsi bu mütənasibliyi təsdiqləyən ən başlıca arqumentlərdəndir. Bakı-Tbilisi-Ceyhan marşrutunun iqtisadi üstünlükləri kəmərin əhəmiyyətinə optimist yanaşmağı tələb edir. Bakı – Tbilisi –Ceyhan əsas ixrac boru kəmərinin çəkilməsi zərurəti həm mövcud kəmərlərin (Bakı- Supsa və Bakı-Novorossiysk boru kəmərləri) Azərbaycanın artan ixrac tələbatını ödəmək qabiliyyətinə malik olmaması, həm də ixrac istiqamətlərinin diversifikasiyasının əhəmiyyətinin aydın dərk olunması ilə bağlıdır. Belə ki, Bakı –Novorossiysk kəmərinin paralel olaraq Rusiya və Qazaxıstan neftinin hesabına istismar edilməsi onun rentabelliğini azaldır. Digər tərəfdən Yüksək keyfiyyətli Azərbaycan neftinə aşağı keyfiyyətli Rusiya və qazaxıstan neftinin qarışması onun qiymətini əhəmiyyətli dərəcədə aşağı salır. Bundan başqa Bakı-Novorossiysk kəmərinin keçdiyi ərazi münaqişələr

regionuna çevrildiyindən, bu amil də onun siyasi maksimumlarını şübhə altına almış olur.

Bakı-Supsa kəmərinin çatışmayan cəhəti isə onun nəqləmə imkanlarının “Əsrin Kontraktı” çərçivəsində hasil olunacaq neftin nəqli tələblərinə heç cavab verməməsi idi. Bundan əlavə boğazlar problemi bu kəmərin rentabelliğini aşağı salan əsas amillərdən biridir.

Bu baxımdan Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri Azərbaycanın maraqlarına tam cavab verəcək hesab oluna bilər və bu kəmərin perspektivini təkcə siyasi deyil, həm də iqtisadi baxımdan əsaslandırır. Türkiyənin Bakı-Tbilisi-Ceyhana perspektivli marşrut kimi üstünlük verməsini təmin edən faktorlardan biri də bu ölkənin Xəzər qazının potensial alıcısı rolunda çıxış etməsidir.

Neft gəlirlərinin istifadəsi. Xəzər nefti dövlət büdcəsinə külli miqdarda maliyyə vəsaiti cəlb edəcəyindən neft strategiyasının vacib problemlərindən biri də maliyyə resurslarının xərclənmə mexanizminin yaradılmasıdır. Bu məsələ uzun müddətdir ki, ekspertlərin və siyasətçilərin əsas müzakirə mövzularından birinə çevrilmişdir. Problemlərin həlli ilə bağlı irəli sürülmüş təklifləri ümumiləşdirərək onları iki əsas istiqamətdə qruplaşdırmaq olar:

- 1) Neft gəlirlərinin pul formasında əhaliyə paylanması;
- 2) Neft gəlirlərinin xüsusi fonda cəmləşdirilərək, iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinə investisiya şəklində sərf edilməsi;

Birinci istiqamətdə irəli sürülən təkliflər toplusunun səmərəsi və perspektivləri yoxdur. Asiyanın geridə qalmış neft ölkələrində belə bu variantdan istifadə edilməyib.

Neft gəlirlərin xərclənməsi mexanizmi ilə bağlı ən optimal variant kimi «mineral xammal fondu»nun yaradılması ideyası daha perspektivdir. Bu ideya həm də neft gəlirlərinin vaxid fonda toplanaraq iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinə tətbiq edilməsini, ən başlıcası isə sosial problemlərin həlli mexanizminin yaradılmasını nəzərdə tutur.

Bütün bunları nəzərə alaraq 29-dekabr 1999-cu ildə Ümummillə Lider Heydər Əliyev tərəfindən “Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Fondunun

yaradılması haqda” fərman imzalandı. Fərmanda ARDNF nun yaradılması məqsədi belə göstərilir: “Neft gəlirlərinin tərəqqi və inkişafın tələbləri nəzərə alınmaqla gələcək nəsillər üçün toplanması və artırılması, ölkənin cari sosial ehtiyacları, eləcə də indiki nəsil üçün istifadə olunması”.

Dövlət Neft Fondunun yaradılması ilə cəmiyyətdə orta təbəqənin formalaşması arasındakı mütənasiblik yaranır. İnkişaf etmiş ölkələrin təcrübəsi sübut edir ki, Dövlət Neft Fondunun yaradılması yeni iş yerlərinin açılmasına geniş imkanlar yaradır və bunun müqabilində qeyri-neft problemlər yükü bir qədər də azalmış olur. Daha dəqiq desək, siyasi sabitliyin təminatçı funksiyasını icra edən «Qızıl təbəqə»nin formalaşması daha da intensivləşir. Bu baxımdan neft gəlirlərinin belə bölgü mexanizmi iqtisadi inkişafı nəzərdə tutur, həm də starteci baxımdan cəmiyyətin siyasi təhlükəsizliyini ehtiva edir. Məlumdur ki, istənilən cəmiyyətlərdə ziddiyətlər sosial strukturasını tarazlaşdıran orta təbəqənin kəmiyyət göstəriciləri aşağı həddə endiyi vaxt baş qaldırır. İndi ortaya son dərəcə maraqlı bir sual çıxır: neftdən əldə ediləcək maliyyə vəsaitinin əhaliyə nağd pul şəklində paylanması milli inkişafa pozitiv təsir edəcəkmi? Ən azı ona görə ki, əhali həmin vəsaiti heç zaman investisiyaya çevirməyəcək və bu vəsaiti yalnız məişət problemlərinin həllinə sərf edəcək. Daha sonra hadisələrin necə cərəyan edəcəyini proqnozlaşdırmaq çox çətindir. Bu halda yəqin ki, Azərbaycan iqtisadi baxımdan xarici ölkələrin asılılığına düşə bilər. Bülün bu deyilənləri nəzərə alsaq neft fondunun yaradılmasının daha məqsədəuyğunluğu və ölkənin iqtisadi, geosiyasi, milli təhlükəsizlik maraqlarına uyğun olduğu qənaətinə gələ bilərik.

AR DNF-nun yaradılması və Azərbaycan neftinin satışından əldə olunan vəsaitin neft fonduna daxil edilməsi ən başlıca nailiyyətlərdən biridir. İstismar texnologiyasının inkişafı Xəzərin təkində yeni-yeni yataqların istismarını şərtləndirdiyindən AR DNF vəsaitinin 100 milyardlara qalxacağı da istisna deyil. Neft gəlirlərinin xərclənmə istiqamətləri haqqında təkliflər məhz bu reallıqlara əsaslanır.

Təkcə son bir neçə ildə AR DNF-nun xərclərinə nəzər salsaq Azərbaycanın sosial – iqtisadi inkişafında fondun necə əhəmiyyətli rol oynadığını

görə bilərik. Məlum olduğu kimi son illərdə büdcə gəlirlərinin əhəmiyyətli hissəsi neft fondundan köçürmələr hesabına maliyyələşir. Bu isə dövlət büdcəsindən ölkə üçün strateji əhəmiyyətə malik investisiya layihələrinin maliyyələşdirilməsinə imkan verir. Məhz bu vəsait hesabına dövlət büdcəsində əsas vəsaitlərə kapital qoyuluşuna 2011-ci ildə 5,358 mlrd, 2012-ci ildə 5,774 mlrd, 2013-cü ildə 6,915 mlrd manat xərclənmiş, 2014-cü ildə isə bu məqsəd üçün 6,260 mlrd manat vəsait ayrılmışdır.

Bundan başqa hər il fondun vəsaitlərindən Azərbaycan tələbələrinin xaricdə təhsilinin maliyyələşdirilməsi üçün böyük həcmdə vəsait ayrılır. Bu Azərbaycanda insan kapitalının inkişafı istiqamətində dövlətin məqsədyönlü siyasətinin nəticəsidir.

Cədvəl 3

2011-2013-cü illərdə AR DNF-nun xərclərinin əsas istiqamətləri mln AZN

| İllər   | 2011  | 2012 | 2013  |
|---|-------|------|-------|
| Dövlət büdcəsinə köçürmələr   | 9000  | 9905 | 11350 |
| Samur-Abşeron kanalının yenidən qurulmasının maliyyələşdirilməsi          | 200   | 200  | 173,9 |
| Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yol xəttinin tikintisinin maliyyələşdirilməsi     | 161,9 | 119  | 25,7  |
| Qaçqın və məcburi köçkünlərin sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılması üçün  | -     | 300  | -     |
| Azərbaycanlı tələbələrin xaricdə təhsilinin maliyyələşdirilməsi           | 15,0  | 20,0 | 33,0  |
| Türkiyədə "Star" neft emalı kompleksinin tikintisinin maliyyələşdirilməsi | -     | -    | 372,6 |
| Oğuz –Qəbələ su kəmərinin tikintisinin maliyyələşdirilməsi                | 32,6  | -    | -     |

Azərbaycanın Neft Strategiyasının mahiyyətində bəzi məqamlar diqqəti xüsusi ilə cəlb edir. Bunlar ölkənin iqtisadi və geosiyasi təhlükəsizliyinin qorunmasını nəzərə alan və təkamülçülüyə əsaslanan islahatçı baxışları ehtiva edir. Azərbaycan neft strategiyasının OPEK ölkələrinin neft fonduna əsaslanan xarici siyasət kursu ilə müqayisəli təhlili bunu bir daha təsdiq edir.

Konkret müqayisələrə istinad etsək bu faktı bir daha təsdiqləmiş olaraq: İran körfəzi regionunda yerləşən neft ölkələrinin xarici siyasət kursu, neftdən gələn gəlirlərin sürətlə silahlanmaya xərclənməsi az qala beynəlxalq problemə çevrilmişdir, və ya keçmiş SSRİ-nin xarici siyasətində neft amilinin oynadığı rol da maraq doğuran məsələlərdəndir.

Azərbaycanın neft strategiyasının konseptual əsaslarına gəldikdə isə ilk növbədə milli maraqların qorunmasına yönəlmişdir. Bu müqayisələrə istinadən həmin məqamları aşağıdakı formada sadalamaq olar:

1. Neft faktoru Azərbaycanın iqtisadi təhlükəsizliyinin qorunması üçün təsiredici mexanizmə çevrilməkdədir;

Neft faktoru Azərbaycanın geosiyasi maraqlarının müdafiəsinə yönəldilmişdir;

3. Neft faktoru Azərbaycanın enerji təhlükəsizliyinin ayrılmaz komponentlərindən biri olmaqla məhdudlaşmayıb, həm də ölkəmizin Avropanın enerji təhlükəsizliyi sisteminin mühüm elementinə çevrilməsini təmin edir.

4. Neft faktoru Azərbaycanın beynəlxalq arenada pozitiv imicinin formalaşmasına real zəmin yaratmışdır;

5. Neft faktoru ölkənin hərbi təhlükəsizliyinə beynəlxalq zəmanətin formalaşmasına bir başa təsir edir.

Bütün bu müddəalar Azərbaycanın neft amili ilə bağlı regionda və dünyada yürütdüyü diplomatik siyasətin ümumiləşdirilmiş nəticələridir.

Azərbaycanın dəniz neft yataqlarının işlənməsi üzrə hasilatın bölüşdürülməsi haqqında ilk beynəlxalq müqavilə 1994-cü ildə imzalanıb. «Əsrin müqaviləsi» kimi tanınan bu müqavilədə səkkiz xarici ölkəni təmsil edən 12 kompaniya iştirak

edir. Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti tərəfindən həyata keçirilən bu müqavilə Azəri, Çıraq və Günəşli neft yataqlarının işlənməsini nəzərdə tutur.

ABƏŞ ilə müqavilələr bağlandığı vaxtdan keçən müddətdə bir sıra müqavilələr imzalanıb ki, onlar Azərbaycanda dəniz neft yataqlarının kəşfiyyatını və işlənməsini nəzərdə tutur. Hazırda Azərbaycanda dünyanın 1,5 ölkəsini təmsil edən 33 aparıcı neft kompaniyasının cəlb olunduğu neft layihələri həyata keçirilir. Bu layihələrlə bağlı olan ümumi investisiyaların həcmi 30 milyard ABŞ dolları məbləğindədir.

Azəri, Çıraq və Günəşli strukturları Azərbaycanın dəniz neft yataqlarının müştərək işlənməsini nəzərdə tutan ilk beynəlxalq müqavilə 1994-cü ilin sentyabr ayında imzalanıb. «Əsrin müqaviləsi» adı ilə tanınan bu müqavilədə 30 il müddətində Azəri, Çıraq və Günəşli neft yataqlarının işlənməsini nəzərdə tutur. Bu müqavilə üzrə fəaliyyətlər Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti tərəfindən həyata keçirilir. Bu yataqlardan ilkin neft 1997-ci ilin noyabr ayında hasil edilib. Gözlənildiyinə görə bu yatağın neft ehtiyatı 500 milyon tondan artıqdır.

Şahdəniz layihəsi üzrə müqavilə 1996-cı ilin iyun ayında imzalanıb və müqavilə BR kompaniyası tərəfindən həyata keçirilir.

1997-ci ilin avqustunda Vaşinqtonda Abşeron, Naxçıvan və Oğuz strukturlarının işlənməsi üzrə 3 Amerika Azərbaycan neft kontraktı imzalandı. ABƏŞ-in bu kontraktlarının hər birində olan payı 50% təşkil edir. Bu kontraktların hər biri üzrə kapital qoyuluşlarının həcmi təqribən 2 milyard ABŞ dolları təşkil edir. Strukturların hər birinin neft ehtiyatları 100-150 milyon ton kimi hesablanır.

Neft layihələrinin işlənməsində təxminən 400 kompaniya, o cümlədən 72 yerli kompaniya iştirak edir ki, onların fəaliyyəti tikintidən ekoloci xidmətlərə qədər geniş bir dairəni əhatə edir. Yerli və xarici kompaniyalar arasındakı əməkdaşlığın böyük iqtisadi əhəmiyyəti vardır. Onların birgə işi müasir texnologiyaların, avadanlıqların, materialların və idarəetmə metodlarının tətbiqinə imkan yaradır. Neft bölməsinin texnoloci və idarəetmə nailiyyətləri iqtisadiyyatın başqa sahələrinə də öz müsbət təsirini göstərəcək.

Neft yataqlarının kəşfiyyatı və istismarı üzrə xarici kompaniyalarla bağlanmış kontraktların şərtlərinə görə neftdən alınacaq gəlirlərdə Azərbaycanın

payı vaxt getdikcə artacaq və azərbaycanlılar cəlb edilən əmək qüvvəsinin getdikcə artan hissəsini təşkil edəcək. Neft bumunun insan inkişafını genişləndirməsini və ona mane olmamasını təmin etmək üçün ölkə bu dəyişikliklərə qabaqcadan hazır olmalıdır.

Məlumdur ki, postbipolyar dünyada regionalizm meyilləri güclənir və bu proses müxtəlif iqtisadi sistemlərin sərhədində yerləşən ölkələrin rolunun artması ilə çüşayiət olunur. Azərbaycanın şimaldan post sovet ölkələri ilə, cənubdan İran, Türkiyə arasında mövqeyi, eyni zamanda Şərq – Qərb və Şimal – Cənub ticarət xətlərinin üzərində yerləşməsi ilə diqqəti cəlb edir. Bütün Şərqi Avropa, Qafqaz və Orta Asiya ölkələri kimi Azərbaycanın da maraqları Qərbbə və ya Şərqqə fərddi “pəncərə” açmaqda yox, Şərq – Qərb və Şimal – Cənub münasibətlərində fəal iştirakdan, bu istiqamətlərdə nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılmasından əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. MDB ölkələri, Avropa və Asiya ölkələri ilə ticarət iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək məqsəd ilə Azərbaycan Xəzər dənizinin bütün istiqamətlərini – Şimal, Cənub, Şərq və Qərbi birləşdirən “Şimal-Cənub” və Şərq Qərb” Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulub. Bu nəqliyyat dəhlizlərinin infrastrukturunun inkişafı bu istiqamətlərdə yük axınlarının günbəgün artması səbəbindən çox aktualdır. Azərbaycanın bu nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulması həm ölkənin ticarət – iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsi, həm də beynəlxalq aləmdə mövqelərinin möhkəmlənməsi baxımından əhəmiyyətlidir.

Zəngin iqtisadi ehtiyatlara, yeraltı və yerüstü sərvətlərə malik olan Azərbaycan ölkə rəhbərliyinin məqsədyönlü fəaliyyəti nəticəsində regionda aparıcı, lider dövlətə çevrilmişdir. Bu gün ölkəmizin nəqliyyat siyasəti Azərbaycan dövlətinin iqtisadi müstəqilliyini daha da möhkəmləndirməyə xidmət edir.

Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrində Azərbaycanın rolunun artırılmasında nəqliyyat–kommunikasiya komplekslərinin inkişafı mühüm rol oynayır. Azərbaycanda dünyanın iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrinə xas olan nəqliyyat – kommunikasiya kompleksi – dəmir yolu, dəniz, avtomobil, boru kəməri, hava nəqliyyatı və rabitə sektoru inkişaf etmişdir. Avropa – Asiya



kəşiməsində yerləşən Azərbaycanda səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlverişli şərait vardır. Azərbaycanın əlverişli iqtisadi mövqeyə malik olması ona Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrində xüsusi əhəmiyyət verilməsinə gətirib çıxarmış, respublikamız bu əlverişli geoiqtisadi məkanda ticarət dəhlizi rolunu gücləndirmişdir. Avropa və Asiyanın, Şimal və Cənubun kəşiməsində yerləşən Azərbaycan regionunda enerji və yük axınları üçün qovşaq rolunu oynamaq üçün unikal imkanlara malik olduğunu nümayiş etdirmişdir. 1994-cü ilin sentyabrında Azərbaycanın bütün həyatı əhəmiyyətli sahələrdə inkişafının əsasını qoyan "Əsrin müqaviləsi"nin imzalanması ilə respublikanın iqtisadi və tranzit-kommunikasiya əhəmiyyəti xeyli dərəcədə artmışdır. Sonrakı mərhələdə Bakı-Novorossiysk, Bakı-Supsa, daha sonra Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərlərinin işə salınması, habelə Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərinin tikintisinin yekunlaşmaq üzrə olması təkcə Azərbaycanın deyil, bütövlükdə regionun tranzit əhəmiyyətini artırır. Şimal-Cənub əlaqələrində Azərbaycanın fəal iştirakı və qlobal layihələrə cəlb edilməsi onun etibarlı, həmçinin daimi tərəfdaşlığının bariz nümunəsi olduğunu göstərir. Azərbaycan bunu özünün TRASEKA proqramında fəal iştirakı ilə sübut etmişdir.

Şimalla-Cənub arasında körpü rolunu oynayan Azərbaycanın Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində aparıcı yer tutması respublikanın dünya ölkələri ilə inteqrasiyasının daha da dərinləşməsinə xidmət edir. Bu isə nəinki iqtisadi, həm də siyasi sabitlik və təhlükəsizlik baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir.

Azərbaycanın "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizində iştirakı da ölkəmizin iqtisadi və strateji maraqları baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Şimal – Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqda saziş 12 sentyabr 2000-ci ildə II Beynəlxalq Avrasiya konfransında Rusiya, İran və Hindistan arasında imzalanmışdır. Bu marşrut Süveyş kanalı ilə daşıma marşrutundan üç dəfə qısa olub, yüklərin Fars körfəzi ölkələri, Hindistan, Pakistan və İranla Mərkəzi və Şərqi Avropa, eləcə də Skandinaviya ölkələri arasında Rusiyadan keçməklə daşınması üçün nəzərdə tutulurdu. İmzalanmış müqavilədə yüklərin Xəzər dənizi vasitəsi ilə, Azərbaycandan yan keçməklə Rusiyadan birbaşa İrana daşınması

nəzərdə tutulurdu. Amma bu istiqamətdə dəmir yolu və ya avtomobil nəqliyyatı ilə Azərbaycandan keçməklə daşınması həmin vaxtı 5-7 gün qısaltmağa, həm də daşıma xərclərini əhəmiyyətli dərəcədə azaltmağa imkan verir. Bütün bu amillərnəzərə alınmaqla 2002-ci ildə Azərbaycan da daxil olmaqla “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin yaradılması haqda müqavilə imzalandı. 2005-ci ilin fevral ayında “Şimal-Cənub” BND-də işlərin təşkili üzrə komissiyanın ikinci iclasında Azərbaycan, Rusiya və İran öz dəmir yollarını birləşdirmək barədə razılığa gəldilər.

Bu marşrutla ildə 5 mln ton yük daşınır. Layihə üzrə bütün işlər başa çatdıqdan sonra isə hər il 20 mln ton yük daşıma biləcəkdir və layihənin reallaşdırılması üçün çəkilən xərclər üç il ərzində ödənilə bilər.

Beynəlxalq “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradacaqdır. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmir yolunun iştirakı nəzərdə tutulur ki, burada əsas amil kimi, yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınması götürülür. Dəhliz vasitəsilə yük daşımalarına Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün şərait yaradılmalıdır. Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə qoşulması və dəhlizlə yük daşımalarında fəal iştirakı respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunmasına, yük həcmnin çoxalmasına və gəlirlərinin artmasına, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, yeni iş yerlərinin açılmasına, öz növbəsində, bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaradacaqdır.

Əgər son vaxtlar Qərblə İran arasındakı qarşıdurmanın tədricən yumşalmasını və Əfqanıstanda hərbi əməliyyatların tədricən başa çatmağa doğru

meyllənməsini nəzərə alsaq “Şimal- Cənub” BND -nin əhəmiyyətinin nə dərəcədə artacağını proqnozlaşdırmaq çətin deyil.

Bütün bunlar göstərir ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Azərbaycan hər növ nəqliyyat daşımaları üçün əhəmiyyətli strateji mərkəzdir. Respublikamız çox qütblü nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi formalaşdırmaqla, özünün həm geosiyasi, həm də geoiqtisadi mövqelərini daha da gücləndirir. Azərbaycanın nəqliyyat strategiyasının prioritet istiqamətləri arasında TRASEKA layihəsi çərçivəsində əməkdaşlığa xüsusi diqqət yetirilir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaranmasının və inkişafının əsas nəqliyyat və kommunikasiya xəttlərinin hansısa bir iri dövlətin təsiri altında düşməsinin qarşısını almaqla yanaşı, Xəzər dənizindəki və Xəzər sahilindəki zəngin enerji daşıyıcılarının və digər təbii ehtiyatların dünya bazarına sərbəst, davamlı olaraq çıxışını təmin etməkdən ibarətdir.

TRASEKA proqramının tətbiqi hökumətlər arasında daha sıx əməkdaşlıq və dialoqla nəticələnmişdir. Bu da tranzit ödənişlərin rəqabətli səviyyədə saxlanması razılığına və sərhəddən keçmənin rəsmiləşdirilməsi prosedurlarının sadələşdirilməsinə gətirib çıxardı. TRASEKA dəhlizi boyu iritonnajlı yüklərin nəql edilməsi haqda da razılaşmalar əldə olunmuşdur. Onun Mərkəzi Asiyanın dəniz yolları vasitəsilə dünya bazarları ilə birləşdirən ən qısa və potensial cəhətdən ən sürətli və ən ucuz marşrut olduğu təsdiq edilir. TRASEKA dəhlizi boyu limanlar, dəmir yolları və avtomobil yolları üzrə əsaslı layihələrin maliyyələşdirilməsi üçün 1,7 milyard [Avrodan](#) çox vəsait ayırmışlar. Bundan əlavə, Avropa İttifaqının özəl sərmayəçiləri Qafqaz və Mərkəzi Asiya nəqliyyat şirkətləri ilə birgə müəssisələrdə iştirak edirlər. Regional əməkdaşlığı genişləndirmək və iqtisadi sabitliyi möhkəmləndirmək üçün Avropa İttifaqı Cənubi Çevrədə Hava Marşrutları layihəsi və Neft və Qaz Kəmərləri layihəsi (İNOQEYT) kimi digər layihələri də dəstəkləyir. Nəqliyyat dəhlizi olmaqla inteqrasiyaya doğru əhəmiyyətli tədbir kimi TRASEKA-nın inkişaf dinamikası bu gün həmişəkindən daha güclüdür. Tərəfdaş ölkələr TRASEKA-nı milli

nəqliyyat sistemlərinin dünyanın digər ölkələri ilə inteqrasiya üçün əhəmiyyətli sayıllar. Mərkəzi Asiyadan başlayaraq, Qafqazdan keçərək, [Qara Dənizə](#) istiqamətlənmiş və regionu Trans-Avropa Şəbəkələri və dünyanın digər nöqtələri ilə birləşdirən Şərq-Qərb dəhlizi böyük həcmdə yük daşımalarını təmin edən reallıqdır. Regional nəqliyyat hüquqi bazasının Avropa və beynəlxalq normalara inteqrasiyası və uyğunlaşdırılması davamlı bir prosesdir. Avropa və digər beynəlxalq agentliklər malların hərəkətində süni maneələrin azaldılması üçün TRASEKA proqramı çərçivəsində fəaliyyət göstərirlər.

26-27 noyabr 2013 tarixində Regional İşçi Qrupu tərəfindən keçirilən görüşdə prioritet müzakirələr Xəzər dənizində dəmiryolu - bərə xəttinin və Mərkəzi Asiya ölkələrində logistika mərkəzlərinin inkişafı məsələsi idi. Müzakirələr zamanı tərəflər konteyner qatarı layihəsi "Silk Wind" (Qazaxıstan - Xəzər-Cənubi Qafqaz ölkələri - Türkiyə - Çin sərhəddi) o cümlədən pilot layihələrin həyata keçirilməsi üçün fəaliyyət planlarının hazırlanması zərurətini qeyd edib. TRACECA layihəsi çərçivəsində Qara dəniz və Xəzər dənizi arasında fəaliyyət göstərəcək dəmir yolu bərə kompleksi haqqında razılaşmanın imzalanması regionda beynəlxalq trafik inkişafı və təkmilləşdirilməsinə effektiv kömək edəcək.

Ona görə də, yüklərin maneəsiz daşınmasını təmin etmək məqsədilə bütün nəqliyyat növlərinin dünya standartları səviyyəsinə çatdırılması və bu sahədə məqsədyönlü iş aparılması tələb olunur. Bu məqsədlə Azərbaycan prezidenti "Tarixi İpək Yolu"nun bərpası üzrə beynəlxalq Bakı konfransının qərarlarının yerinə yetirilməsi haqqında" fərman imzalamışdı. Bu fərmana əsasən Böyük İpək Yolunun bərpası və maddi texniki bazasının yaradılması ilə bağlı investisiya proqramı hazırlanmış və orada yaxın 3-4 ildə nəqliyyat dəhlizinin bərpası ilə əqəqədər Azərbaycanda görülməli işlər öz əksini tapmışdır. Proqramda nəzərdə tutulmuş işlərin həyata keçirilməsi üçün beynəlxalq təşkilatların köməyindən geniş istifadə edilir.

Şimal - Cənub xarici ticarət əlaqələrinə mal dövriyyəsi artımına nail olmaq üçün Azərbaycanda avtomobil və dəmir yollarının yenidən qurulması, Bakı Beynəlxalq Ticarət Limanının tikintisi, Xəzər Gəmiçiliyi idarəsinin inkişafı sahəsində çox mühüm işlər görülməkdədir.

Bakıdan başlayaraq Gürcüstan sərhədinə qədər olan dəmir yolu xətti intensiv yük daşımalarının tələblərinə uyğun olaraq yenidən qurulur. Eyni zamanda sərnişin və yük vaqonlarının təmiri üçün yeni istehsal sahələrinin yaradılması və rabitə sisteminin yenidən qurulması üzrə zəruri tədbirlər həyata keçirilir. Böyük İpək Yolunun inkişafında mühüm amillərdən biri də dəniz nəqliyyatının inkişaf etdirilməsidir. TRASEKA proqramına uyğun olaraq Aralıq və Qara dəniz hövzəsi ilə yanaşı, Xəzər hövzəsində olan limanların dünya standartlarına uyğun şəkildə qurulması tələb olunur. Artıq bu istiqamətdə işlərin böyük hissəsi yerinə yetirilmişdir və bu gün də işlər sürətlə davam edir.

Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin inkişafı, alternativ avtomobil və dəmir yolu xətlərinin çəkilişi külli miqdarda investisiya tələb etsə də, bu layihələrin reallaşdırılması, ilk növbədə, milli təhlükəsizlik maraqları baxımından vacib sayılır. Ölkəmizin iqtisadi potensialının və müdafiə qüdrətinin artması hər bir sahəyə, o cümlədən yol-nəqliyyat kompleksinin daha da inkişafına və təhlükəsizliyinin təmin olunmasına geniş imkanlar açır.

### **3.3 Geoiqtisadi inkişafı modelində regional inteqrasiya, xarici ticarət və investisiya əməkdaşlığının rolu və vəzifələri**

Geoiqtisadi məkanda səmərəli fəaliyyəti təmin etmək üçün üç əsas məsələyə - fəaliyyət şəraiti, strateji fəaliyyət üçün yeni sahə, strateji qərarların qəbulu üçün yeni vasitələrə diqqət vermək vacibdir. Geoiqtisadi fəaliyyət yalnız beynəlxalq əmək bölgüsündən istifadə edərək dünya bazarına çıxmanı nəzərdə tutan xarici iqtisadi doktrina ilə təmin edilə bilməz. Bunun üçün, müxtəlif milli iqtisadi sistemlərdən keçən beynəlmiləl təkrar istehsalı zəncirinin (BTiZ) koordinatları və milli sistemlərdən bu zəncirə cəlb edilən hissələrin hansı meyarlara əsasən seçilməsi müəyyələşdirilməlidir. Nəzərə almaq vacibdir ki, indiki mərhələdə ayrı-ayrı milli anklavların səmərəliliyi, dünya bazarının konyukturu ilə deyil, geoiqtisadi məkanda fəaliyyət strategiyası ilə müəyyənləşir. Belə strategiyanın əsasını strateji qərarların qəbulunda istifadə edilən prinsipcə yeni yanaşmalar təşkil etməlidir. Məsələ ondadır ki, hazırki şəraitdə strateji qərarların qəbulu yalnız milli iqtisadi sistemlərin daxilində baş verən mürəkkəb proseslərlə deyil, eyni zamanda üstmilli proseslər, o cümlədən valyuta-maliyyə, kredit, investisiya, innovasiya-təkrar istehsal, sosial, mədəni və s. sferalardakı proseslərlə şərtlənir. Strategiyanın seçiminə təsir edən dominant - faktorların sayı çox olduğu üçün bu zaman, dünya təsərrüfatının əsas meyillərinin müəyyənləşdirilməsi ilə yanaşı dünya sisteminin çoxfaktorlu olmasını nəzərə almaq vacibdir. Beləliklə aydın olur ki, qeyd edilən xüsusiyyətlərə malik olan strategiyanın formalaşdırılması üçün ilk növbədə dünyanın geoiqtisadi xəritəsinin tərtib edilməsinə ehtiyac vardır.

Aydındır ki, açıq iqtisadiyyata malik ölkələr mövcud reallıqları nəzərə almaqla müasir qlobal iqtisadi sistemdə özlərinə məxsus “yeri” axtarmalıdırlar. Bunun üçün iki yol vardır: - “yad” BTiZ -ə qoşulmaqla beynəlmiləlləşmiş milli iqtisadi sistemdə (BMİS) hansısa ayrıca bir həlqəni tutmaq və sonra tədricən

BMİS-n mərkəzinə doğru hərəkət etmək; yaxud ayrıca BMİS və özünün BTİZ-  
ini yaratmaq, yəni milli iqtisadi sistemə ayrıca dünya strukturlarını cəlb etmək  
və BTİZ-in müstəqil davranış strategiyasını formalaşdırmaqla tədricən “ölkə-  
sistemə” çevrilmə. “Ölkə- sistem” dedikdə özünün geoiqtisadi maraqlarının  
reallaşdırmaq üçün müstəqil beynəlmiləlləşmiş təkrar istehsal zənciri yaradan  
ölkələr başa düşülür. Belə zəncirin həlqələri kimi, geoiqtisadi məkanda milli  
maraqların qorunmasına dövlətin səlahiyyət verdiyi və hərbi vasitələrlə onları  
müdafiə etdiyi milli beynəlmiləlləşmiş strukturlar çıxış edir. Aydınadır ki, ”ölkə-  
sistemin “ formalaşması müəyyən ilkin tədbirlərin həyata keçirilməsini tələb edir.

Milli iqtisadi sistemlərin BTİZ –lə münasibətləri sonuncunun inkişaf  
mərhələsi və onun dəyişkən xarakteri ilə müəyyənləşir. Beləki, milli sistemlərin  
BTİZ-ə daxil olmasının harmonikliyinə ikili təsirləri vardır: milli sistemlərin  
milli gəlirləri artır (bu dünya gəlirlərindən pay alma imkanı kimi dəyərləndirilə  
bilər), lakin qoşulma gözlənilməz və ya plansız olduqda, ölkənin istehsal  
strukturunun deformasiyasına, müəyyən texnoloji və istehsal səviyyəsinə  
müvafiq olan milli istehsal komplekslərinin dağılmasına səbəb ola bilər. Bu ona  
görə baş verir ki, BTİZ-lər mahiyyət etibarı ilə post-industrial inkişaf modelinin  
elementidir və bu model daima gəlir uğrunda innovasiya mübarizəsi aparır  
(inkişaf ” xəstəliyi”), fasiləsiz texnoloji inqilablar, istehsal sahələrinin həyat  
dövrünün qəsdən azaldılması, səmərəli işləyən infrastrukturun yenilənməsi və s.  
Ona görə də hesab edilir ki, geoiqtisadi kontekstdə iqtisadi təhlükəsizlik  
problemləri xüsusi mahiyyət alır. Milli iqtisadi sistemlərin BTİZ-lərə daxil olması  
aşağıdakı ardıcıl tədbirlərin həyata keçirilməsini nəzərə tutur: - milli iqtisadi  
sistemlərin aparıcı həlqələrinin müəyyənləşdirilməsi; -onların beynəlxalq  
standarlar baxımından sertifikatlaşdırılması; - ixtisaslaşdırılmış beynəlxalq birjalar  
yaratmaqla təsərrüfat xarakterli infrastruktur həlqələrinin kotirovkasının  
aparılması və nəticə olaraq milli təsərrüfat strukturlarının BTİZ-ə qoşulması. Belə  
tədbirlər ardıcılığı az maliyyə resursları sərf etməklə istehsalı canlandırmaq, sonra

onların zəmanəti altda xarici investisiyalar cəlb etməklə istehsalın beynəlmiləl zəncirə qoşulmasını və genişlənməsini təmin edə bilər. Beləliklə dünya gəlirlərinin yenidən bölüşdürülməsində iştirak etməklə əlavə pay qazanmaq olar.

Məlum olduğu kimi, dünya bazarlarının konyunkturasının təhlili və proqnozlaşdırılması, xarici iqtisadi fəaliyyətin səmərəliliyinin təmin olunması üçün vacib hesab edilir. Ona görə də adətən ölkələr bazara daxil olmaq üçün əlverişli məqamı gözləyir. Başqa sözlə əlverişli konyunkturun yaradılmasına təsir etməyərək passiv strategiya və ya gözləmə mövqeyi tuturlar. Lakin geoiqtisadi paradıqma belə yanaşmanı rədd edərək, enerji daşıyıcıları, xammal və digər sənaye məhsullarına münasibətdə passiv strategiyanın əlverişli olmamasını sübut edir. Geoiqtisadi yanaşmaya əsaslanan yeni xarici iqtisadi doktrina isə gözləmə mövqeyini qəbul etmir. Yeni doktrinaya görə, milli iqtisadi sistemlər və ya onların tərkib hissələri DTS-ə qoşulmaq üçün əlverişli məqamları gözləyərək, dünya təsərrüfat konyunkturunun arxasında sürünməməlidir. Milli iqtisadiyyatın DTS-ə qoşulması kimi strateji məqsədə nail olunması hansısa şərtlərlə yox, fəal təsirlərlə həll edilməlidir. Ölkə malik olduğu məlum ənənəvi və ya yeni vasitə və metodlarla dünyanın geoiqtisadi şəraitinə məqsədyönlü təsir göstərərək əlverişli geoiqtisadi şəraiti formalaşdırmağa çalışmalıdırlar. Geosiyasət və geostrategiya bu prosesdə yardımçı olaraq iştirak etməlidirlər.

Geoiqtisadi yanaşmada inteqrasiya və dezinteqrasiya proseslərinin mahiyyətinə münasibət dəyişir. Belə proseslər, dövlətin təsirli aləti olaraq beynəlmiləl təkar istehsal zəncirinin formalaşdırılmasını stimullaşdıran şəraitin yaradılmasını təmin edir və bununlada dünya gəlirlərindən pay qazanmağa imkan açır. Məlum olduğu kimi inteqrasiya prosesi çoxsəviyyəli olmaqla fərqli mahiyyətə malik formalarla müşayiyyət olunur. Ona görə də milli iqtisadi sistemlər inteqrasiya proseslərinə qoşularkən inteqrasiya formalarını seçməklə, bir formadan digərinə çevik keçməklə yeni inteqrasiya birlikləri və ya alyanslar yaratmaq imkanını əldə etməyə çalışmalıdırlar. Belə imkanlar DTS-lə əlaqələrin



genişlənməsi və yeni müstəviyə keçməsi baxımından böyük əhəmiyyət daşıyır. Eyni zamanda nəzərə almaq vacibdir ki, milli iqtisadi sistemin bütövlükdə və ya onun ayrıca hissələri kəsimində inteqrasiyasının fərqi böyükdür.

Milli iqtisadi sistemlər, strateji maraqların təmin edilməsi baxımından, iki istiqamətdə inteqrasiyaya hədəflənməlidir: yaxın xariclə “lokal” inteqrasiya və dünya təsərrüfat əlaqələri sistemində (uzaq xaric) inteqrasiya. Bu istiqamətlər üzrə xarici siyasətə və inteqrasiyaya yanaşmalar tam fərqli olmalıdır. Əksər hallarda yaxın xariclə inteqrasiya əlaqələri iqtisadi və hərbi-siyasi maraqların əldə olunmasında aparıcı rol oynayırlar.

Milli iqtisadi sistemlərin müxtəlif xarici (regional və ya dünya miqyaslı) sistemlərə qoşulması texnologiyası dəqiq müəyyənləşməlidir. Bu ilk növbədə, qoşulmanın mərhələliyi, dərəcəsi və ilkin şərtlərinə aiddir. İqtisadi sistemin struktur adekvatlığı və iqtisadi cəhətdən qoşulma imkanlarına ciddi diqqət yetirilməlidir. Eyni zamanda əsas milli sistemin həlqələrinin inteqrasiyaya qoşulmasının sinxronluğu və onların qoşulmasının yol verilə biləcək hədlərinin müəyyənləşdirilməsi vacibdir. Əks halda milli sistemin və ya onun infrastrukturunun dağılması mümkündür.

Xarici iqtisadi əlaqələr sahəsində fəaliyyət göstərən hər bir tərəfdaş özünün strateji qaydaları və üsullarını, o cümlədən rəqabət mübarizəsi xəttini müəyyənləşdirir. Məsələn xarici ticarət doktrinasında (və ya onun tərkib hissəsi olan, milli iqtisadiyyatın xarici ticarət modelində) bu baxımdan “ticarət müharibələri” vasitələri və qaydaları dünya təcrübəsində geniş yayılmışdır. Geoiqtisadiyyat isə bu sahədə əsaslı dəyişiklər yaradır. Xarici ticarət müharibələri geoiqtisadi müharibələrə çevrilir.

Beləliklə geoiqtisadi problemlərin mahiyyəti və onların həllində iqtisadi inteqrasiyanın rolu və vəzifələrini ümumi şəkildə qiymətləndirərək Azərbaycan realıqları baxımından iqtisadi inteqrasiyanın əsas vəzifələrini və ya hədəflərini aşağıdakılar kimi ifadə edə bilərik:

1. Çağdaş dünya iqtisadiyyatının inkişafının mühüm meyllərindən biri regional inteqrasiyanın güclənməsi hesab edilir. Regionallaşma bir neçə səbəbdən hazırda qloballaşmanın və iqtisadi inteqrasiyanın aparıcı əlamətinə çevrilir. Əvvəla regional əməkdaşlıq iqtisadi inteqrasiyanın təməl prinsiplərinə daha müvafiqdir. İkincisi- regional əməkdaşlıqda məqsədlərin uzlaşdırılması daha asandır və transaksiya xərcləri daha azdır. Üçüncüsü- regional əməkdaşlıqda iqtisadi maraqların milli-mənəvi və qlobal siyasi maraqlarla qarşılıqlı münasibətlərində marjinal dəyərlərin əhəmiyyəti əksər hallarda həlləddici hesab edilmir. Nəhayət – regional inteqrasiya mahiyyət etibarını ilə geoiqtisadi xarakter almaqla milli iqtisadi təhlükəsizliyin amilinə çevrilə bilər və s. Qeyd olunanlara dünya təsərrüfat sisteminin çoxtərəfli tənzimlənməsi mexanizminin səmərəliliyinin artırılması və bununlada regionallaşmanın qloballaşmaya zidd olmaması xüsusiyyətlərinin əlavə etdikdə, həmin prosesin bütün dünyada genişlənməsini şərtləndirən məqamlar başa düşülən olur. Nəzərə almaq vacibdir ki, forma və mahiyyət etibarını ilə regionallaşma bu prosesə cəlb olunan ölkələrin müstəqilliyinə faktiki olaraq maneə yaratmır, əksinə geoiqtisadi mövqenin möhkəmləndirilməsi baxımından milli iqtisadi siyasətin formalaşdırılmasında daha geniş imkanlar və resurslar yaradır.

2. Dünya tarixində və dünya təsərrüfat sistemində ciddi mövqeyə malik olan türk dilli ölkələrin iqtisadi inteqrasiyasının dərinləşdirilməsi və müvafiq geoiqtisadi strukturlaşdırılmış inteqrasiya birliyinin yaradılması üçün fikrimizcə hazırda çox məqbul imkanlar vardır. Bu ölkələrin faktiki olaraq mövcud qarşılıqlı sərhədlər vasitəsi ilə vahid coğrafi məkan yarada bilməsi, onların iqtisadi potensialının, dünya iqtisadiyyatının indiki inkişaf mərhələsi və fəaliyyət strukturunda qarşılıqlı tamamlayıcı ola bilməsi imkanları, ölkələrdə formalaşmış iqtisadi təfəkkür səviyyəsinin yaxınlığı, özlərinə məxsus şərəfli tarixi təcrübə, coğrafi mövqenin yaratdığı geoiqtisadi faktor amili və s. Türk dünyası ölkələrinin sivil iqtisadi inteqrasiya birliyinin yaranmasını şərtləndirir və mümkündür.

3. Belə birliyin bütün türk ölkələri üçün adekvat faydalılığının təmin edilməsi baxımından xüsusi araşdırmalar aparılması və müvafiq layihənin hazırlanması zəruridir. Layihə, birliyin ümumi səciyyəsini formalaşdırmaqla bərabər, inteqrasiyanın aparıcı istiqamətlərini müəyyənləşdirməlidir. Fikrimizcə inteqrasiya birliyinin aparıcı dominantları:

təbii resurslardan istifadənin səmərəliliyinin yüksəldilməsi,  
tranzit-kommunikasiya infrastrukturunun inkişafı,  
birlik daxili bazarın potensialının səmərəliliyinin artırılması,  
dünya bazarında geoiqtisadi mövqeyə əsaslanan fəal iştirakçıya çevirilmə hədəfləri və s. ola bilər.

Müasir dünya təcrübəsində məkan geosiyasətinin yerini axınlar geosiyasəti almışdır. Hazırda heç bir dövlət ötən əsrdə merkantilist doktrinasının təklif etdiyi proteksionist tədbirlərlə qoruna bilmir. Vətəndaşlarının maddi rifahını qoruyub saxlamaq üçün dövlətin bacarıq və gücü indi ərazi və əhali kimi horizontal amillərdən deyil, iqtisadi fəaliyyətin məhsuldarlığı, «sistem-ölkə» rəqabət qabiliyyətliliyi kimi şaquli amillərdən asılıdır. Kapitalın beynəlmilləşməsi dövlətin iqtisadi inkişafa təsirini əhəmiyyətli dərəcədə məhdudlaşdırır. Dövlət yalnız kapital axını ilə müşayiət olunan qlobal texnologiyanı cəlb etməklə öz vətəndaşlarının məşğulluğunu və rifahını iəmin etmək iqtidarındadır. Beləliklə, geoiqtisadiyyat iqtisadi geosiyasətə çevrilmişdir.

Geoiqtisadiyyat faktiki olaraq, qanunları və mexanizmləri ilə dövlətin inzibati-hüquqi təşkili paradiqmasını formalaşdırır. Beləki, bazarın qloballaşmasının nəticəsi kimi, daxili və xarici bazar arasındakı sərhədlərin itməsi, milli iqtisadi siyasətin formalaşdırılmasına yeni yanaşmalar tələb edir. Müasir qlobal iqtisadiyyatda müdafiə tədbiri ilə müvəffəqiyyət qazanmaq mümkün deyil. Rəqabət qabiliyyətli mövqeyin axtarışı hücum taktikasının tətbiqini zəruri edir.

Azərbaycan öz inteqrasiya siyasətini ölkənin strateji maraqları və real vəziyyət nəzərə alınmaqla formalaşdırmışdır. Bu siyasət daha çox ikitərəfli münasibətlərin inkişaf etdirilməsinə, bütün tərəflərlə qarşılıqlı əlverişli geniş əlaqələrin yaradılmasına yönəlmişdir. Azərbaycan MDB və GUAM kimi regional inteqrasiya qurumlarının tam hüquqlu üzvü olaraq AB, NAFTA, MERKOSUR və ASEAN kimi inteqrasiya qurumları ilə də sıx əlaqələr qurmuşdur və bu əlaqələr daim inkişaf edir. Eyni zamanda ölkəmiz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı (ECO), Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlığı kimi regional təşkilatların da üzvüdür və onların işində fəal iştirak edir.

Bu gün AB Azərbaycanın ən iri ticarət partnyorudur. 2013-cü ildə Azərbaycanın ixracının 48,02%-i, idxalın isə 35,13%-i Avropa Birliyi ölkələrinin payına düşmüşdür. Müqayisə üçün qeyd edək ki, həmin dövrdə ixracın yalnız 6,3 %-i, idxalın isə 23,83%-i MDB ölkələrinin payına düşmüşdür.

Azərbaycanın geoiqtisadi məkandakı mövqeyini müəyyənləşdirən əsas amillərdən biri ölkənin ixrac potensialıdır. Məlumdur ki, ixrac potensialı istənilən ölkənin sosial iqtisadi inkişafında müstəsna əhəmiyyətə malikdir. Ölkənin xarici ticarət dövriyyəsi, xarici ticarət balansının saldosu mühüm göstəricilər olsa da, ixracın strukturu – ölkənin beynəlxalq əmək bögüsündə və deməli qlobal iqtisadi məkandakı yerini müəyyən edən əsas göstəricidir. Azərbaycanın zəngin təbii sərvətləri ölkənin ixracının yüksək həcmi təmin edir. Ancaq ixracın strukturu bu istiqamətdə vəziyyətin heç də qənaətbəxş olmadığını göstərir. Cədvəl 5-də 2008-2013-cü illərdə Azərbaycanda ümumi ixracın və neft və qeyri neft məhsullarının ixracının dəyişmə dinamikası verilmişdir.

## 2008-2013-cü illərdə Azərbaycanda ixracın dinamikası

| illər                            | 2008    | 2009    | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Ümumi ixrac<br>mln AZN           | 47756,  | 14701,3 | 21360,2 | 26570,9 | 23908,  | 23975,4 |
| Neft-qaz ixracı<br>mln AZN       | 46362,8 | 13639,4 | 20110,2 | 25089,3 | 22259,2 | 22229,8 |
| Qeyri-neft ixracı<br>mln AZN     | 1393,2  | 1061,9  | 1250,   | 1481,6  | 16488,8 | 1745,6  |
| Qeyri neft<br>ixracının payı (%) | 2,92    | 7,22    | 5,85    | 5,58    | 6,9     | 7,2     |

Cədvəldən görüldüyü kimi, bu illər ərzində neft və neft məhsullarının ixracı ümumi ixracın 92 % dən çoxunu təşkil edir. Bu isə ölkənin ixrac potensialının yüksəldilməsi istiqamətində təxirəsalınmaz tədbirlərin həyata keçirilməsi zərurətini bir daha sübut edir. Bu gün Azərbaycanda neft gəlirlərinin qeyri neft sektorunun inkişafı üçün səmərəli istifadəsi təmin olunmazsa formalaşmaqda olan yeni dünya arxitekturasında ölkəmiz inkişaf etmiş dünyanın xammal əlavəsi kimi qalmaq təhlükəsi ilə üz-üzə qala bilər. Digər tərəfdən, əgər təbii ehtiyatların dünya bazar qiymətlərinin qeyri stabil olması və xüsusilə son dövrlərdə qısa müddət ərzində neftin qiymətinin 115-120-ABŞ dollarından 60-65 ABŞ dollarına düşməsinə nəzərə alsaq bu cür vəziyyətin doğurduğu təhlükəni aydın təsəvvür edə bilərik. 2008-ci il global maliyyə-iqtisadi böhranı zamanı neftin dünya bazar qiymətlərinin düşməsi Azərbaycanda büdcə xərclərinin azaldılmasına səbəb olmuşdu. Belə ki, 2008-ci ildə dövlət büdcəsinin gəlirləri ARDNF-nun vəsaitləri hesabına 2007-ci ildəki 6006,6 mln AZN-dən 10762,7 mln AZN-ə qədər, yəni 79,2%, büdcə xərcləri isə 6086,2 mln AZN-dən 10774,2 mln

AZN-ə qədər, yəni 77 artırıldığı halda, 2009 –cu ildə büdcə gəlirləri 10325,9 mln AZN, xərcləri isə 10503,9 mln AZN yəni müvafiq olaraq 4% və 2,5 faiz azalmışdı.

Bu səbəbdən də Azərbaycanın ixrac siyasətinin köklü dəyişməsinə, emal məhsulları istehsalının kəskin artırılmasına obyektiv zərurət vardır.

Bu problem istehsalın strukturunun əsaslı dəyişməsi və təkmilləşdirilməsi və son fazaya – müasir tələblərə cavab verən hazır məhsullar istehsalına çatdırılması ilə həll edilə bilər. Bunu həm daxili resurslar hesabına, həm də xarici maliyyə vəsaitlərini cəlb etməklə həyata keçirmək mümkündür.

Xidmətlərlə xarici ticarətə nəzər salsaq burada Azərbaycanın netto idxalçı kimi çıxış etdiyini görürük. 2010-2014-cü ilin altı ayı ərzində olan dövrdə Azərbaycanın xidmətlərlə xarici ticarətinin nəticələrindən görüldüyü kimi, baxılan dövr ərzində xidmətlərlə xarici ticarətin həcmində davamlı artım müşahidə olunur. Xidmətlərin strukturunda əsas yeri tutan nəqliyyat və turizm xidmətləri birlikdə 2010-cu ildə ümumi dövriyyənin 48,7%-ni, 2011-ci ildə 55,8%-ni, 2012-ci ildə 57,5 %-ni, 2013-cü ildə 57,2 %-ni və 2014-cü ilin 6 ayı ərzində isə 51,58%-ni təşkil edir. Turizm xidmətlərinin əsas hissəsinin iyul və avqust aylarına düşməsinə nəzərə alsaq ümumiyyətlə 2014-cü il ərzində bu xidmətlərin payının daha da artacağını təxmin etmək mümkündür.

Azərbaycanın böyük turizm potensialının olduğunu nəzərə alsaq ölkəmizin turizm xidmətlərinin netto idxalçısı kimi çıxış etməsi mənfi hal kimi qiymətləndirilə bilər və bu sahədə ölkənin potensialından daha səmərəli istifadə olunmasına ehtiyac var. 2009-cu ildə qəbul olunmuş “2010-2014-cü illərdə AR-da turizmin inkişafı üzrə Dövlət Proqramı” da məhz Azərbaycanın turizm potensialından daha effektiv istifadə olunmasının təmin edilməsinə yönəlmişdir.

ixrac potensialının yüksəldilməsinin geoiqtisadi mexanizmi iki istiqaməti – transmilliləşmə və iqtisadi fəaliyyətin klasterləşməsinə nəzərdə tutur.

Transmilliləşmə ixrac potensialının yüksəldilməsinin ən təsirli vasitələrindəndir. Qloballaşma şəraitində iri biznes istənilən ölkənin iqtisadiyyatında müstəsna rol oynayır. Bu aşağıdakı amillərlə əlaqədardır:

Əvvəla, iri biznes kütləvi istehsalda bahalı xüsusi ixtisaslaşmış avadanlıqlardan istifadə etməyə imkan verir ki, bu da öz növbəsində əmək məhsuldarlığı və məhsulun maya dəyərində rəqabət üstünlükləri yaradır. Məhz buna görə kimya, metallurgiya, yüngül və ərzaq məhsulları sənayesi, avtomobil və təyyarələrin yığılması yalnız nəhəng müəssisələrdə həyata keçirilir.

İkinci, yalnız iri biznes yeni məhsulların yaradılması üçün zəruri olan bahalı elmi – tədqiqat və təcrübə konstruktor işlərini həyata keçirə bilər. Məsələn, Ford, Daymler – Bens, Toyoto kimi şirkətlər ildə ET və TK işlərinə 5-7 mlrd ABŞ dolları həcmində vəsait sərf edir.

Üçüncü, yalnız iri korporasiyalar transmilli biznesin inkişafı ilə əlaqədar udma və qovuşmalar üçün zəruri olan iri maliyyə resurslarına malikdirlər.

Azərbaycan şirkətlərindən bu gün yalnız ARDNŞ öz fəaliyyətinin həcminə görə TMŞ -ə çevrilmək imkanlarına malikdir. Şirkətin xarici fəaliyyəti son illərdə sürətlə genişlənir. Artıq ARDNŞ-in Türkiyə, Ukrayna, Gürcüstan, Yunanıstan və İsveçrədə filialları fəaliyyət göstərir.

Azərbaycan transmilliləşmənin üstünlüklərindən yararlanmaqla ixrac potensialını yüksəltmək üçün digər strategiyadan- ölkədə iri xarici TMK-ların filiallarının yaradılması üsulundan istifadə edə bilər. Cənub Şərqi Asiya ölkələrinin inkişafının əsasında bu ölkələrdə yapon TMK-larının filiallarının fəaliyyəti durur. Sonrakı mərhələdə bu ölkələr öz iri biznes strukturlarını yaradaraq iqtisadiyyatın sürətli inkişafını təmin etdilər. Azərbaycan bu yolla global təkrar istehsal zəncirlərinə qoşula və dünya gəlirlərinin yaradılması və yenidən bölüşdürülməsində daha fəal və əlverişli şərtlərlə iştirak edə bilər.

Ölkənin ixrac potensialının yüksəldilməsində klasterləşmənin- klaster siyasətinin işlənməsi və həyata keçirilməsinin müstəsna əhəmiyyəti

vardır. Beynəlxalq təcrübə göstərir ki, yetkin, inkişaf etmiş klasterlər yaratmadan ölkənin yüksək rəqabətqabiliyyətliliyinə nail olmaq mümkün deyil.

Klasterlərin yaranması birbaşa milli rəqabət üstünlüklərinin determinantları ilə əlaqədardır və bu determinantların sistemli xarakterinin təzahürüdür. Bir sahədə klasterin bir-birini qarşılıqlı möhkəmləndirən firmalarının münasibətləri digər sahələrin yaranmasına səbəb olur. Adətən belə sahələr asılı olduğu mal və xidmətlərin ən tələbkar alıcılarıdır.

Klaster yarandıqda, onun bütün elementləri bir-birinə dəstək göstərir. Klasterin bir sahəsində aktiv rəqabət digər sahələrə də təsir edir. Çoxlu sayda rəqiblərlə təmasda olan təchizatçı və istehlakçıların kanalları ilə sərbəst məlumat mübadiləsi və yeniliklərin sürətli yayılması baş verir. Bir çox hallarda klaster daxilindəki əlaqələr gözlənilmədən yeni istiqamətlərin işlənməsinə, tamamilə yeni imkanların yaranmasına səbəb olur.

Uğurlu klaster siyasəti inkişafın yerli xüsusiyyətlərini nəzərə almağa və şirkətlərin inkişafının sürətlənməsi və rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi üçün effektiv ünvanlı proqramların işlənməsinə imkan verir.

Klaster siyasətinin həyata keçirilməsi dövlət hakimiyyət orqanları ilə yerli özünü idarə orqanları, eləcə də biznes və elm-təhsil müəssisələri arasında istehsal və xidmət sferasında innovasiyalılığın artırılması üzrə səylərin koordinasiyası üçün qarşılıqlı əlaqələrin təşkilinə əsaslanır. Bu işə öz növbəsində qarşılıqlı təkmilləşmə və işin effektivliyinin artırılmasına xidmət edir.

Bundan başqa klaster siyasətinin reallaşması ilk növbədə bu gün inkişaf etmiş ölkələrlə müqayisədə Azərbaycanda zəif inkişaf etmiş orta və kiçik biznesin inkişafına və innovasiya potensialının yüksəlməsinə imkan verir. Klaster siyasətinin reallaşdırılmasının əsas obyektləri olan klasterlər və klaster təşəbbüslərinin çox hissəsini məhz orta və kiçik müəssisələr formalaşdırır. Məhz klaster siyasəti öz potensialına və strukturuna görə yüksək texnoloji bazarların inkişafı, təşəbbüsün stimullaşdırılması, iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin innovasiyalılığının yüksəlməsi, dövlət, biznes və elmi ictimaiyyət arasında qarşılıqlı



əlaqələrin aktivləşməsi yolu ilə Azərbaycan iqtisadiyyatının rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəlməsini təmin edə bilər.

Son illərdə bəzi MDB- ölkələrində də klasterlərin yaradılmasına diqqət artırılır. Xüsusilə Rusiya Federasiyası və Qazaxstanda bu istiqamətdə irəliləyiş müşahidə olunur. Qazaxstanda klaster yanaşmasının tətbiqinə 2004-cü ildə başlanıb və əsas məqsəd qeyri/hasilat sektorunda rəqabətqabiliyyətliliyin yüksəldilməsidir. Marketing –analitik tədqiqatlar mərkəzi tərəfindən amerikalının “J.E.Austin Associates ,ink.,” konsaltinq şirkəti ilə birlikdə, prof. M.Porter-in iştirakı ilə işlənmiş “Qazaxstan klaster təşəbbüsü” proqramı çərçivəsində kənd təsərrüfatı, sənaye və xidmət sferasında mövcud olan, yaradılmaqda olan və potensial klasterlər qiymətləndirilmiş, turizm, tekstil, yeyinti sənayesi və tikinti materialları sahəsində 7 pilot klasterin dəstəklənməsi qərara alınmışdır.

Azərbaycanda da turizm, aqrar-sənaye, yüngül sənaye, neft- kimya sənayesi sahələrində yüksək rəqabətqabiliyyətli klasterlərin yaradılması üçün böyük imkanlar və obyektiv zərurət mövcuddur. Bu sahədə qətiyyətli və təxirəsalınmaz tədbirlərin işlənməsi və həyata keçirilməsi ölkənin rəqabətqabiliyyətliliyinin yüksəldilməsi və davamlı ,yüksək tərtibli rəqabət üstünlüklərinin əldə edilməsi baxımından çox vacibdir.

Azərbaycanın ixrac potensialının yüksəldilməsinin mühüm vasitələrindən biri də innovasiyaların geniş tətbiqidir. Bu, ölkənin strateji məqsədlərindən irəli gəlir. Məlumdur ki, Azərbaycan prezidentinin də dəfələrlə qeyd etdiyi kimi, ölkəmiz artıq keçid dövrünü başa vurub və bu gün qarşıda duran əsas vəzifə Azərbaycanın inkişaf etmiş ölkələr sırasına daxil olmasıdır. Bu məqsədə çatmağın yeganə yolu isə innovasiya fəaliyyətinin hərtərəfli intensivləşdirilməsi, innovasiya prosesinin daimi,dövri xarakter almasının təmin edilməsi , innovasiyaların iqtisadi artımın əsas amilinə çevrilməsi ilə innovasiyalı iqtisadiyyata keçiddir. Ümumiyyətlə dünya iqtisadiyyatının inkişaf təcrübəsi sübut edir ki, iqtisadiyyatın keyfiyyətə yeni mərhələyə keçməsi, yüksək inkişafın təmin olunması, yalnız biliklərə əsaslanan iqtisadiyyata keçidlə mümkündür. Bu isə öz növbəsində bir-biri

ilə qırılmaz bağlı olan bir sıra mühüm vəzifələrin məntiqi ardıcılıqla yerinə yetirilməsini tələb edir.

İlk növbədə uzunmüddətli məqsədləri və bu məqsədlərə çatmağın ən optimal yolunu əks etdirən milli innovasiya strategiyası işlənməlidir. Bunun üçün isə Azərbaycan iqtisadiyyatının innovasiyalı inkişafı konsepsiyası, elmi cəhətdən əsaslandırılmış elmi- innovasiya doktrinası hazırlanmalıdır.

Növbəti addım innovasiyaların epizodik, təsadüfi deyil, seriyalı, davamlı axınını təmin edəcək həyat qabiliyyətli milli innovasiya sisteminin yaradılmasıdır. Beynəlxalq təcrübə göstərir ki, bir –biri ilə sıx əlaqədə fəaliyyət göstərən bütün zəruri elementlərdən ibarət milli innovasiya sistemi olmadan iqtisadiyyatın innovasiyalı inkişaf yoluna keçməsi mümkün deyil, Bu zəruri elementlər aşağıdakılardır:

- innovasiyalı iqtisadiyyatın əsas subyektlərindən biri olan , innovasiyalı məhsulların istehsalını təşkil edən özəl sektor,

- İnnovasiyalı iqtisadiyyatın zəruri infrastrukturunu və institusional bazasını yaratmalı olan dövlət sektoru,

- innovasiyaların əsas yaradıcısı olan elmi-tədqiqat sektoru,

- texnologiyaların ötürülməsində özəl sektorla elmi- tədqiqat sektoru arasında vasitəçi rolunu oynayacaq texnologiyaların ötürülməsi üzrə təşkilatlar (texnologiya transfer mərkəzləri və s.),

- vətəndaş cəmiyyəti təşkilatları,

Bütün bu elementlərin ölkənin milli innovasiya strategiyasına uyğun qarşılıqlı əlaqəli fəaliyyəti lazımi sinergetik effektin əldə olunmasına və nəticədə innovasiyalı iqtisadiyyata keçidin təmin olunmasına gətirib çıxara bilər. Ölkənin milli innovasiya sisteminin inkişafının təmin edilməsində dövlət həlledici rol oynayır. Bu məqsədlə dövlət tərəfindən bir sıra zəruri işlər yerinə yetirilməlidir:

- İnnovasiyalı biznesin inkişafının çərçivə şərtləri müəyyən olunmalı,

- Texnoloji inkişaf proqnozları hazırlanmalı və bu bazada elmi-texniki prioritetlər müəyyən olunmalı,

İnnovasiya infrastrukturunun inkişafını dəstəkləyən tədbirlər həyata keçirilməli,

Vençur maliyyələşməsinə təmin etmək üçün xüsusi fondlar yaradılmalı,

İnnovasiya fəaliyyətinin birbaşa və dolaylı stimullaşdırılması üçün tədbirlər görülməlidir.

Azərbaycanda bu istiqamətdə son illərdə bəzi tədbirlər həyata keçirilməkdədir. Sumqayıt şəhərində yaradılmış və 25 müəssisəni əhatə edən texnopark buna misaldır. İndi Gəncə, Balaxanı və Sumqayıtda yeni texnoparkların yaradılması üzrə tədbirlər həyata keçirilməkdədir

## Nəticə və təkliflər

Magistr dissertasiyasında Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf modelinin formalaşdırılmasına dair mümkün baxışlardan biri verilmiş və müvafiq strategiyasının hazırlanması zərurəti əsaslandırılmışdır. Belə strategiyanın məqsədi - ölkənin xarici iqtisadi münasibətlər kompleksinin beynəlxalq əmək bölgüsünün, dünya bazarının və beynəlxalq əməkdaşlığın dəyişən şəraitinə uyğunlaşdırılması və milli iqtisadi inkişaf strategiyasından irəli gələn məsələlərin həlli üçün əlverişli xarici iqtisadi şəraitin yaradılması yolu ilə ölkənin dünya gəlirlərinin formalaşması və yenidən bölüşdürülməsinin idarə olunmasında əlverişli şərtlərlə iştirakının təmin olunması - kimi müəyyən edilmişdir.

Magistr dissertasiyası işində Azərbaycanın geoiqtisadi strategiyasının hədəfləri seçilmiş məqsədə uyğun olaraq aşağıdakılar kimi müəyyən edilmişdir:

Milli iqtisadi inkişafın davamlılığı şəraitində onun geoiqtisadi dayanıqlılığın təmin edilməsi;

Azərbaycanın iqtisadi inkişaf modelində formalaşmış mühüm dominantların məqsədyönlü istiqamətləndirilməsi və onların bir-birini qarşılıqlı təamamlaması şəraitinin təmin edilməsi;

Resursların geoiqtisadi təkrar istehsal proseslərinə inteqrasiyası yolu ilə beynəlmilləşmiş təkrar istehsal zəncirlərinə qoşulmaq və bu yolla dünya gəlirlərinin yenidən bölüşdürülməsində iştirakın təmin edilməsi.

Müəyyənləşdirilmişdir ki, inteqrativ proseslərin geniş vüsət aldığı indiki qloballaşma əsrində hər bir dövlətin iqtisadi potensialı, gücü və qüdrəti həm də onun malik olduğu nəqliyyat-kommunikasiya kompleksinin, ticarət əlaqələrinin inkişaf səviyyəsi ilə ölçülür. Geniş və çoxşaxəli, mükəmməl infrastruktura malik, dövrün tələblərinə cavab verən yol-nəqliyyat şəbəkəsinə, yüksək ticarət əlaqələrinə malik olmayan hansısa dövlətin dinamik inkişafından da söz açmaq qeyri-mümkündür.

Azərbaycanın Şimal-Cənub yarım sistem dövlətlərlə münasibətlərinin sivil məcraya yönəldilməsi xarici iqtisadi-ticari əlaqələrin bərpasına və bilavasitə nəqliyyat-kommunikasiya kompleksinin yüksəlişinə təkan vermişdir. Zəngin iqtisadi ehtiyatlara, yeraltı və yerüstü sərvətlərə malik olan Azərbaycan ölkə rəhbərliyinin məqsədyönlü fəaliyyəti nəticəsində regionda aparıcı, lider dövlətə çevrilmişdir. Bu gün ölkəmizin nəqliyyat siyasəti gənc, suveren Azərbaycan dövlətinin iqtisadi müstəqilliyini daha da möhkəmləndirməyə xidmət edir.

Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrində Azərbaycanın rolunun artırılmasında nəqliyyat-kommunikasiya komplekslərinin inkişafı mühüm rol oynayır. Azərbaycanda dünyanın iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrinə xas olan nəqliyyat – kommunikasiya kompleksi – dəmir yolu, dəniz, avtomobil, boru kəməri, hava nəqliyyatı və rabitə sektoru inkişaf etmişdir. Avropa – Asiya kəsişməsində yerləşən Azərbaycanda səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlverişli şərait vardır. Azərbaycanın əlverişli iqtisadi mövqeyə malik olması ona Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrində xüsusi əhəmiyyət verilməsinə gətirib çıxarmış, respublikamız bu əlverişli geoiqtisadi məkanda ticarət dəhlizi rolunu gücləndirmişdir. Avropa və Asiyanın, Şimal və Cənubun kəsişməsində yerləşən Azərbaycan regionda enerji və yük axınları üçün qovşağ rolunu oynamaq üçün unikal imkanlara malik olduğunu nümayiş etdirmişdir. 1994-cü ilin sentyabrında Azərbaycanın bütün həyati əhəmiyyətli sahələrdə inkişafının əsasını qoyan "Əsrin müqaviləsi"nin imzalanması ilə respublikanın iqtisadi və tranzit-kommunikasiya əhəmiyyəti xeyli dərəcədə artmışdır. Sonrakı mərhələdə Bakı-Novorossiysk, Bakı-Supsa, daha sonra Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərlərinin işə salınması, habelə Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərinin tikintisinin yekunlaşmaq üzrə olması təkcə Azərbaycanın deyil, bütövlükdə regionun tranzit əhəmiyyətini artırır. Şimal-Cənub əlaqələrində Azərbaycanın fəal iştirakı və global layihələrə cəlb edilməsi onun etibarlı, həmçinin daimi tərəfdaşlığının bariz nümunəsi olduğunu göstərir. Azərbaycan bunu özünün TRASEKA proqramında fəal iştirakı ilə sübut etmişdir.

Şimalla-Cənub arasında körpü rolunu oynayan Azərbaycanın Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində aparıcı yer tutması

respublikanın dünya ölkələri ilə inteqrasiyasının daha da dərinləşməsinə xidmət edir. Bu isə nəinki iqtisadi, həm də siyasi sabitlik və təhlükəsizlik baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir.

Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizində iştirakı da ölkəmizin iqtisadi və strateji maraqları baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Beynəlxalq “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradacaqdır. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmir yolunun iştirakı nəzərdə tutulur ki, burada əsas amil kimi, yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınması götürülür. Dəhliz vasitəsilə yük daşımalarına Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün şərait yaradılmalıdır. Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə qoşulması və dəhlizlə yük daşımalarında fəal iştirakı respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunmasına, yük həcmnin çoxalmasına və gəlirlərinin artmasına, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, yeni iş yerlərinin açılmasına, öz növbəsində, bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaradacaqdır. Bütün bunlar göstərir ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Azərbaycan hər növ nəqliyyat daşımaları üçün əhəmiyyətli strateji mərkəzdir. Respublikamız çox qütblü nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi formalaşdırmaqla, özünün geosiyasi mövqelərini daha da gücləndirir. Azərbaycanın nəqliyyat strategiyasının prioritet istiqamətləri arasında TRASEKA layihəsi çərçivəsində əməkdaşlığa xüsusi diqqət yetirilir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaranmasının və inkişafının əsas nəqliyyat və kommunikasiya xəttlərinin hansısa bir iri dövlətin təsiri altında düşməsinin qarşısını almaqla yanaşı, Xəzər hövzəsindəki zəngin enerji daşıyıcılarının dünya bazarına sərbəst çıxışını təmin etməkdən ibarətdir.

Ona görə də, yüklərin maneəsiz daşınmasını təmin etmək məqsədilə bütün nəqliyyat növlərinin dünya standartları səviyyəsinə çatdırılması və bu sahədə məqsədyönlü iş aparılması tələb olunur. Tədqiqat göstərir ki, Şimal - Cənub xarici ticarət əlaqələrinə mal dövriyyəsi artımına nail olmaq üçün Azərbaycanda avtomobil və dəmir yollarının yenidən qurulması, Bakı Beynəlxalq Ticarət Limanının tikintisi, Xəzər Gəmiçiliyi idarəsinin inkişafı sahəsində çox mühüm işlər görülməlidir. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin inkişafı, alternativ avtomobil və dəmir yolu xətlərinin çəkilişi külli miqdarda investisiya tələb etsə də, ölkə iqtidarı bu layihələrin reallaşdırılmasını, ilk növbədə, milli təhlükəsizlik maraqları baxımından vacib sayır. Ölkəmizin iqtisadi potensialının və müdafiə qüdrətinin artması hər bir sahəyə, o cümlədən yol-nəqliyyat kompleksinin daha da inkişafına və təhlükəsizliyinin tam təmin olunmasına geniş imkanlar açır.

Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı, formalaşması və onun kompleks təhlili bir sıra ümumi qanunauyğunluqları və ziddiyyətləri aşkara çıxarmışdır. Müəyyən olunmuşdur ki, respublikamızın xarici ticarət əlaqələri hələ təkmil deyildir. Respublikamızda ixrac olunan malların strukturunda neft və neft məhsulları yüksək xüsusi çəkiyə malikdir. Digər malların xüsusi çəkisi isə olduqca aşağıdır. Bu onu göstərir ki, respublikada dünya bazarında rəqabət apara biləcək mallar istehsalı hələlik azdır. Ona görə də respublikamıza mütərəqqi texnika və texnologiyanın gətirilməsi dünya standartlarına uyğun yüksək keyfiyyətli məhsul istehsal etmək, bunun nəticəsində respublikada işsizliyin aradan qaldırılması xarici iqtisadi əlaqələrin məqsədyönlü və milli mənafə baxımından düzgün tənzimlənməsi ilə sıx bağlıdır.

Azərbaycanın ümumi ixracının quruluşunda qeyri – neft sahələrinin xüsusi çəkisi az olduğundan, kiçik və orta sahibkarlıq subyektlərinin ixrac potensialının genişləndirilməsi dövlətin qarşısında duran vacib məsələlərdəndir. Azərbaycanda xarici ticarət əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi üçün görülən işlərə baxmayaraq, hələ də xarici ticarətin inkişafında bəzi problemlər qalmaqdadır.

Xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı milli iqtisadiyyatın səmərəliliyi nöqtəyi nəzərdən qiymətləndirilməli və milli iqtisadi inkişaf strategiyası ilə üzvi sürətdə

əlaqələndirilməlidir. Xarici ticarət əlaqələrinin inkişafı üçün ölkə iqtisadiyyatının səmərəliliyini yüksəltmək, onun beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığa daxil olması üçün əsas amillərdən biridir. Bununla belə, respublikanın beynəlxalq ticarət əlaqələri sahəsində həyata keçirilən iqtisadi islahatlar və təkmilləşdirmə tədbirləri onun gələcəyinə böyük ümid doğurur.

Beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığın inkişafı ilk növbədə ölkələrin qarşılıqlı əlaqələrinin genişləndirilməsini tələb edir. Azərbaycan kimi keçid iqtisadiyyatlı ölkələrin xarici iqtisadi əlaqələrin inkişaf strategiyasında dünya təsərrüfatı sisteminə, o cümlədən beynəlxalq ticarət sisteminə inteqrasiya xüsusilə əhəmiyyətli yer tutur. Buna görə də, Azərbaycanın ÜTT-yə qoşulması inteqrasiya prosesinin ilkin mərhələsi və vacib şərti olmalıdır.

Araşdırmalar göstərir ki, Azərbaycanın beynəlxalq rəqabətqabiliyyətliliyinin daha da yüksəldilməsi üçün milli “rombun” bütün determinantlarının maksimum aktivləşməsini, zəif həlqələrin müsbət inkişafını təmin edəcək institusional tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir.

Belə tədbirlərə aid edilən Azərbaycanın Şimal-Cənub münasibətləri sahəsində milli maraqlara cavab verəcək mövqeyinin formalaşdırılması, ölkənin mühüm coğrafi mövqeyinin yaratdığı tranzit potensialının daha səmərəli istifadə olunması, o cümlədən hələlik tam gücü ilə işləməyən Şimal-Cənub dəhlizinin imkanlarından səmərəli istifadənin təmin edilməsi prioritetlər elan edilməlidir.

Azərbaycanın geoiqtisadi inkişaf strategiyası həmçinin, uğurlu neft strategiyasının reallaşdırılmasını, optimal iqtisadi inteqrasiya vektorunun seçilməsi və bu vektor üzrə inteqrasiya proseslərində fəal iştirakı, ixrac potensialının, bunun ən effektiv vasitəsi kimi transmilliləşmə və iqtisadi fəaliyyətinin klasterləşməsi yolu ilə yüksəldilməsini, ölkənin unikal coğrafi mövqeyinin yaratdığı tranzit potensialından effektiv istifadəni, resursların geoiqtisadi inteqrasiyasını özündə ehtiva etməlidir.



## İstifadə edilmiş ədəbiyyatın siyahısı

1. Edward Luttwak. From Geopolitics to Geo-economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce.// The National Interest. 1990 .
2. Karlo Can, Paolo Savon Qeogkonomika . M.: Ad Marginem, 1997 .
3. Neklessa A. Qeogkonomiçeskaə sistema miroustroystva // Qlobalğnoe soobhestvo: Kartoqrafia postsovremennoqo mira. M., 2002.
4. Koçetov G.Q. Qeogkonomika. Osvoenie mirovoqo gkonomiçeskoqo prostranstva. – M.: Norma, 2010
5. Derqaçev V. Qeogkonomika. - Kiev, VIRA-R, 2002.
6. Qadciev Ş.Q. Azerbaydcan na puti k mirovomu soobşestvu: strategia vneşnegkonomiçeskoqo razvitiə.-Kiev, 2000.
7. “Azərbaycanın statistik göstəriciləri.” Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi yayınları 2013.
8. Bayramov Ə.İ. “Regional iqtisadi inteqrasiya: nəzəriyyə və praktika” Bakı 1997
- 9 . R.T.Həsənov İqtisadi siyasət: metodologiya və praktika, Bakı 2009
10. “Azərbaycan Respublikası tranzit strategiyası” TRASEKA daimi katibliyi. Bakı-2005
11. “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişaf strategiyası” Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi, Bakı-2006
- 12 . The Global Competitiveness Report 2014-2015., World Economic Forum, Geneva ,Switzerland, 2014.
- 13 [www.stat.gov.az/](http://www.stat.gov.az/)
- 14 .[www.socar.az/](http://www.socar.az/)
- 15.[www.oilfond.az/](http://www.oilfond.az/)