

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ

MAGİSTRATURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

Kamalov Fərid Sabir oğlu

**“Azərbaycanın transmilli layihələrdə iştirakının müasir problemləri”
mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060401

“Dünya iqtisadiyyatı”

İxtisaslaşma:

“Xarici İqtisadi Fəaliyyət”

Elmi rəhbər:

i.e.n.,dos.G.T.Əliyeva

Magistr proqramının rəhbəri:

i.e.n.,dos.M.R.Cəmilov

Kafedra müdiri:

i.e.d.,prof. Ş.H.Hacıyev

BAKİ - 2015

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	2-3
FƏSİL I. Transmilli layihələrin səmərəliliyinin yüksəldilməsinin konseptual əsasları.....	4-19
1.1. Neft və qaz marşrutlarının diversifikasiyası.....	4-11
1.2. Azərbaycanda neft qaz ixrac marşrutlarının reallaşdırılması meylləri.	12-19
FƏSİL II. Transmilli layihələrin ölkənin geoiqtisadi mövqeyi ilə uzlaşdırılması problemləri.....	20-43
2.1. Ölkənin dayanıqlı inkişafının təmin edilməsində “ Şahdəniz ” layihəsinin rolu.....	20-32
2.2 Transmilli layihələrin geoiqtisadi əhəmiyyəti.....	33-43
FƏSİL III. Azərbaycanın transmilli iqtisadi layihələrə integrasiyasının prioritet istiqamətləri.....	44-74
3.1. Azərbaycanın həyata keçirdiyi transregional layihələrin əsas xüsusiyyətləri.....	44-61
3.2. Azərbaycanın əsas enerji marşrutları və inkişaf strategiyaları.....	62-71
3.3. Azərbaycanın transmilli iqtisadi layihələrinin prioritet istiqamətləri.	72-74
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....	75-76
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT.....	77
PE3IOME.....	78
SUMMARY.....	79

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Neft sənayesi Azərbaycanın milli iqtisadiyyatının aparıcı sahələrindən biri olub, ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayır. Hazırda ölkəmizin dünya təsərrüfat sisteminə inteqrasiya olunduğu dövrdə bu sənaye sahəsinin inkişaf etdirilməsi, onun ixrac imkanlarını tədqiq edilməsi daha aktual əhəmiyyət kəsb edir.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, neft məhsullarının istehsalının artırılması və bu əsasda onun ixracının çoxaldılması respublikamızın inkişafının hazırkı mərhələsində yalnız dünya bazarına çıxmaq və valyuta təsərrüfatını gücləndirmək məqsədi güdmür. Burada qlobal məqsəd Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin hazırkı mərhələsində neft amilindən istifadə edib respublikamızın siyasi müstəqilliyini beynəlxalq səviyyədə möhkəmləndirməkdən ibarətdir.

Digər tərəfdən neftin dünyada bütün sahələr arasında gəlirlik səviyyəsinə və ödəmə əmsalına görə birinci yerdə olması onun milli iqtisadiyyatın inkişafı üçün iqtisadi və sosial səmərəlilik baxımından çox faydalı olmasını göstərir.

Müasir qloballaşma dövrü dünya ölkələrindən öz sərvətlərindən səmərəli və rentabelli istifadə etməyi tələb edir. Hansı dövlət bu prinsiplərə əməl edib strateji məhsulları ilə önə çıxa bilsə, həmin dövlət öz iqtisadiyyatını və əhalisinin həyat şəraitini müsbət istiqamətlərdə yönləndirə biləcək. Respublikamız da öz strateji məhsulu sayılan neft amilindən yüksək bacarıqla istifadə etməli, neftdən gələn gəliri iqtisadiyyatın diversifikasiyası yolu ilə digər sahələrə yönəltməklə həm ixrac potensialını artırır, həm də digər sahələrin inkişafını sürətləndirə bilər. Bu yolla ölkəmiz öz iqtisadi qüdrətini artırmaqla dünyada “söz sahibi” olan dövlətə çevrilə bilər.

Tədqiqatın məqsədi və vəzifələri. Transregional investisiya axınlarının sistemli təhlili əsasında, onların səmərəliliyinin yüksəldilməsi; xarici ticarətin strukturu və coğrafiyasının keyfiyyət baxımından təkmilləşdirilməsi; Azərbaycanın

2020-ci ilə qədər xarici iqtisadi əlaqələrinin modernləşdirilməsi üzrə nəzəri və praktiki tövsiyyələrin hazırlanması.

Qarşıya qoyulan məqsədə çatmaq üçün aşağıdakı vəzifələr işlənib hazırlanmış və yerinə yetirilmişdir.

- Transregional investisiya layihələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsinin konseptual əsaslarının araşdırılması;
- Transregional layihələrin ölkənin geoiqtisadi təkrar istehsal tsikllərinə çıxışının hərəkətverici qüvvəsi kimi yollarının müəyyən edilməsi;
- Azərbaycanın həyata keçirdiyi transregional layihələrinin strukturu, xarakteristikası, əsas xüsusiyyətləri və subyektlərinin əsas hədəflərinin qiymətləndirilməsi;
- Transregional layihələrin ölkənin geoiqtisadi mövqeyi ilə uzlaşdırılması problemlərinin tədqiqi.

Tədqiqatın nəzəri-metodoloji əsasını Tədqiqatın nəzəri-metodoloji əsasını respublikanın və dünya alimlərinin tədqiqat mövzusunda dair nəşr olunmuş elmi əsərləri, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin və Nazirlər Kabinetinin bu sahədə qəbul etdiyi müvafiq fərman, qərar və sərəncamlar, digər normativ iqtisadi-hüquqi aktlar təşkil edir.

Dissertasiya işinin metodoloji və informasiya bazasını yerli və xarici iqtisadçıların materialları, kitablar, nəşrlər, Dövlət Statistika Komitəsi, Azərbaycan Sənaye və Energetika Nazirliyi, iqtisadi təşkilatların hesabat və məruzələri informasiya agentliklərinin materialları və tədqiqata dair müxtəlif metodik göstərişlər təşkil edir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi Tədqiqatın elmi yeniliyi ondan ibarətdir ki , burada müəllif transmilli layihələrin konseptual əsaslarını tədqiq edərək milli iqtisadiyyatda bu sahədə yeni meylləri üzə çıxarmış , bu layihələrin inkişaf perspektivlərini nəzərə almaqla Azərbaycanın transmilli iqtisadi layihələrinin prioritet istiqamətlərini və yaranacaq problemlərini aradan qaldırmaqla bağlı tədbirlər planı işləyib hazırlamışdır.

Dissertasiyanın həcmi və strukturu. Dissertasiya işi giriş, üç fəsil, nəticə və təkliflər, istifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısından ibarət olmaqla, kompyuterdə yığılmış 79 səhifə həcmindədir. Burada cədvəl, diaqram və şəkil verilmişdir.

FƏSİL I.

Transregional investisiya layihələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsinin konseptual əsasları.

1.1 Neft və qaz ixrac marşrutlarının diversifikasiyası

Transregional investisiya layihələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsini aşağıdakı layihələr üzrə konseptual yanaşma əsasında ümumiləşdirilmişdir.

Son beş ildə ölkənin nəqliyyat sektoruna cəlb edilmiş investisiyaların həcmi iqtisadiyyatın bütün sahələrinə yönəldilmiş investisiyaların 20 faizini təşkil edir. Bakı – Tbilisi – Qars yeni dəmir yolu (BTQ) dəmir yolu xəttinin tikintisinə 2007-ci ildə Tbilisidə hökumətlərarası sazişin imzalanmasından sonra başlanılıb. Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu xəttindən ilk sınaq qatar 2014-cü ilin sonunda buraxılacaq, layihə isə tam olaraq 2015-ci ildə təhvil veriləcək.

Bakı – Tbilisi – Qars yeni dəmir yolu. 2007-ci il fevralın 7-də Tbilisi şəhərində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin, Gürcüstanın Prezidenti cənab Mixail Saakaşvilinin və Türkiyə Respublikasının Baş naziri cənab Rəcəb Tayyib Ərdoğanın iştirakı ilə keçirilmiş görüşdə “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti haqqında” üçtərəfli Saziş və “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin həyata keçirilməsi çərçivəsində Marabda - Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər (Kartsaxi) dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi, layihələndirilməsi, inşası, reabilitasiya-rekonstruksiyası və istismarının prinsip və şərtləri haqqında” Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Gürcüstan Hökuməti arasında ikitərəfli Saziş, habelə Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi və "Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu" MMM arasında “Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin Marabda-Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi şərtlərinə dair Kredit Müqaviləsi” imzalanmışdır.

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 ölkələrinin 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 əlaqələrinin genişlənməsinə xidmət edəcəkdir.

Bu layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə intermodal və konteyner daşımalarının həcmi artıracaq.

2011-ci il mayın 18-də Bakı şəhərində ikitərəfli Sazişə edilmiş bəzi əlavə və dəyişikliklər barədə Protokol imzalanmışdır. Bu dəyişikliklər əsasında 01 iyul 2011-ci il tarixində Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi və "Marabda Kartsaxi Dəmir Yolu" MMM arasında yeni şərtlər çərçivəsində yeni Kredit Müqaviləsi imzalanmışdır.

Qars-Axalkalaki yolu xəttinin ümumi uzunluğu 105 kilometrdir. Qars-Axalkalaki yolu xəttinin uzunluğu 76 km olan Türkiyə hissəsinin inşası Türkiyə tərəfinin maliyyə vəsaiti hesabına həyata keçiriləcəkdir. Layihənin Gürcüstan ərazisinə düşən hissəsinin - 29 km uzunluğundakı Qars-Axalkalaki dəmir yolu xəttinin, habelə uzunluğu 160 km olan mövcud Axalkalaki-Marabda dəmir yolu xəttinin reabilitasiya-rekonstruksiyasının maliyyələşdirilməsinə Azərbaycan Respublikası tərəfindən 775 milyon ABŞ dolları, o cümlədən Tranş A üzrə illik dərəcəsi 1% olmaqla uzadılma imkanı ilə 25 il müddətinə 200 milyon ABŞ dolları və Tranş B üzrə illik dərəcəsi 5% olmaqla uzadılma imkanı ilə 25 il müddətinə 575 milyon ABŞ dolları, həcmində kredit vəsaitinin ayrılması nəzərdə tutulmuşdur. İkitərəfli Sazişə müvafiq olaraq, kreditin istifadəsinə müstəsna səlahiyyətlərlə

nəzarət edən və bu məqsədlər üçün kredit tam qaytarılanadək büdcənin təsdiq olunması və onun icrasına nəzarət edən məşvərət orqan – Əlaqələndirici Şura yaradılmışdır.

Azərbaycanda hasil olunan neft və qazın ixrac marşrutlarının geniş diversifikasiyası və digər Xəzəryanı istehsalçı ölkələrin iştirakı ilə yeni transregional enerji dəhlizlərinin yaradılması və birgə istifadəsi. TRASEKA dəhlizinin Azərbaycan hissəsində beynəlxalq yük axınlarının artırılması, hazırda regionun digər ölkələri ərazisindən nəql olunan yüklərin ölkəmizin dəmir yolu və dəmir yolu-dəniz marşrutlarına cəlb edilməsi məqsədilə yaxın gələcəkdə Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti istismara buraxılacaqdır. Adıçəkilən bağlantının, eləcə də İstanbul (Bosfor) boğazında sualtı dəmir yolu tunelinin ("Mərmərə" layihəsi) tikilərək istifadəyə verilməsi Türkiyə ilə Azərbaycan arasında birbaşa dəmir yolu əlaqəsini yaratmaqla, Qara Dəniz və Xəzəryanı ölkələrin və qonşu dövlətlərin Avropa Dəmir Yolu Şəbəkəsinə qoşulmasını təmin edəcəkdir.

Bununla yanaşı, 2012-ci ilin avqust ayında Bişkek şəhərində Türkdilli Dövlətlərin Əməkdaşlıq Şurasının Sammitində Türkiyə-Gürcüstan-Azərbaycan-Qazaxıstan nəqliyyat dəhlizinin yaradılması barədə qərar qəbul edilmiş və bu dəhliz çərçivəsində Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xəttinin inşası, Qara və Xəzər dənizlərində liman infrastrukturunun yenidən qurulması və gücləndirilməsi layihələri üzrə yeni kontekstdə müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur.

Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyənin nəqliyyat nazirlərinin 2012-ci ildə imzaladıqları "Silk Wind multimodal blok-qatarı ilə yükdaşımalarının təşkili və nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafı üzrə birgə fəaliyyətinin prinsiplərinə dair Memorandum"a əsasən Çindən Avropaya beynəlxalq yüklərin daşınması zamanı çatdırılma müddətinin azalması məqsədilə multimodal blok-qatarlarının müntəzəm hərəkəti təşkil olunacaqdır. 4192 km ümumi uzunluğu olan bu marşrutun blok-qatarın 12 gün ərzində qət edəcəyi nəzərdə tutulur və həmin qatarın istismara buraxılması sayəsində Çin, Cənub-Şərqi Asiya və Sakit Okeanı regionundan Avropaya və geriye daşınan beynəlxalq tranzit yük axınlarının böyük hissəsinin TRASEKA dəhlizinin Azərbaycan segmentinə cəlb olunmasına və regionda xarici

ticarət həcmnin artırılmasına nail olunacaqdır.

Adıçəkilən layihənin gerçəklənməsi üçün Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti, Qazaxıstanın ərazisində Cezkazqan-Beyneu dəmir yolu bağlantısı və Türkiyənin İstanbul (Bosfor) boğazında "Mərmər" sualtı dəmir yolu tunel xəttinin inşası infrastruktur layihələrinin müvəffəqiyyətlə başa çatdırılması, eləcə də Memorandumun iştirakçı dövlətlər tərəfindən müvafiq hökumətlərarası sazişinin hazırlanaraq imzalanması nəzərdə tutulmuşdur.

Rusiya Federasiyası, Azərbaycan Respublikası və İran İslam Respublikası Hökumətlərinin Astara (Azərbaycan) - Astara (İran) - Rəşt - Qəzvin dəmir yolu xəttinin inşası üzrə Konsorsiumun (Səhmdar Cəmiyyətin) yaradılması haqqında əldə olunmuş razılaşma Azərbaycanın Avrasiya iqtisadi məkanına tezliklə inteqrasiyası üçün imkan yaradacaqdır. Həmin xəttin inşası yüklərin və sərnişinlərin Mərkəzi və Şimali Avropadan Azərbaycanın ərazisindən keçməklə Fars körfəzi və Hind Okeanı regionlarına tez bir zamanda çatdırılmasını təmin edəcəkdir.

Xəzər dənizində beynəlxalq daşımaların, xüsusən xam neftin tranzit nəqlinin kəskin sürətdə artması şəraitində Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin hövzədə, xüsusilə Şərq-Qərb dəhlizində neft yüklərinin daşıyıcısı kimi aparıcı mövqeyinin saxlanması və gücləndirilməsi ölkənin dəniz nəqliyyatının əsas vəzifələrindən biridir.

Ortamüddətli dövrdə Xəzər dənizinin Abşeron akvatoriyasında liman infrastrukturunun yenidən qurulması, yeni limanların, neft terminallarının inşası Bakı liman rayonunun regionda neft və digər ixrac yüklərin daşınması, ötürülməsi və sonrakı istehsal üçün toplanması və işlənilməsi üzrə mərkəzi qovşağa çevrilməsinə imkan yaradacaqdır.

Bakı-Tiflisi-Qars yeni dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi nəticəsində gözlənilən yük həcmələrinin artımı ilə bağlı zəruri tədbirlər görmək. Bakı şəhərində nəqliyyat sıxlığının qismən aradan qaldırılması və ekoloji vəziyyətinin yaxşılaşdırılması üçün mövcud limanın paytaxtın mərkəzindən köçürülməsinin vacibliyini nəzərə alaraq, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2007-ci il 18 oktyabr tarixli Sərəncamı ilə Bakı şəhəri Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsinin ərazisində yeni

Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kompleksinin tikintisi haqqında qərar qəbul edilmişdir. Yeni limandan quru yüklərin, konteynerlərin daşınması, eləcə də bərələrin yola salınması mümkün olacaqdır. Gələcəkdə zərurət yarandıqda, limanın ərazisində neft terminalının inşası həyata keçirilə bilər. Dünya standartlarına cavab verəcək yeni limanda 11 yanalma körpüsünün tikintisi nəzərdə tutulur və artıq 2015-ci ildə liman 11.6 min. ton yük qəbul etmək imkana malik olacaq.

2009-cu il 14 aprel tarixində qəbul edilmiş "Xüsusi iqtisadi zonalar haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa uyğun olaraq, ölkənin multimodal qovşaqlarında, o cümlədən dəniz limanlarında xüsusi iqtisadi zonalarının yaradılması, loqistik mərkəzlərinin və yüklərin çatdırılması və izlənməsi üzrə virtual ekspedisiya sisteminin qurulması nəzərdə tutulur.

Növbəti illərdə mülki aviasiyaın inkişafı istiqamətində də bir sıra əhəmiyyətli tədbirlər həyata keçiriləcəkdir.

Azərbaycanın mülki aviasiyasının inkişaf strategiyasının əsasını uçuşların təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və Beynəlxalq Mülki Aviasiyasının normativlərinə uyğun səmərəliliyə yüksək səviyyəli xidmətin göstərilməsi, ekoloji tələblərə və dünya standartlara cavab verən uçuş vasitələrinin tətbiqi və hava limanlarının tikintisi və yenidən qurulması təşkil edir. Hava donanmasının yeni və ən müasir təyyarələrlə təchiz edilməsi sayəsində yaxın illərdə Azərbaycanın milli aviaşirkətləri Avropa, Asiya və Amerika qitələrinin istənilən ölkələrinə beynəlxalq uçuşlarını yerinə yetirəcəklər. Güclü liman və loqistika infrastrukturunun yaradılması və yük uçuş nəqliyyat vasitələri ilə təmin edilməsi nəticəsində Bakı regionun mərkəzi hava tranzit qovşağına çevriləcəkdir.

O da məlumdur ki, Azərbaycan Respublikasının tranzit potensialından istifadə edilməsi nəinki nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas prioritetlərindən eyni zamanda iqtisadi artım strategiyasının ayrılmaz bir hissəsidir. Ölkəmizdə nəqliyyat potensialından istifadənin səviyyəsinin artırılması bir neçə istiqamətdə, xüsusilə ölkəmizin beynəlxalq miqyaslı tranzit layihələrinə fəal dövlət yardımı, respublika üçün sərfəli beynəlxalq alyansların yaradılması, alternativ beynəlxalq layihələrə qarşı əks təsir göstərməklə milli maraqların qorunması, tranzitin inkişafını nəzərə almaq-

la, nəqliyyat infrastrukturunun müasirləşdirilməsinin planlaşdırılması, tranzit daşı-
maların inkişafına yönəldilmiş investisiya layihələrinin dəstəklənməsi, nəqliyyat-
gömrük texnologiyalarının, informasiya sistemlərinin, tranzit yüklərin çatdırılması
və onların sərhəddə yoxlanılmasını tezləşdirən tranzit daşımalarının bütün infras-
trukturunun gələcək inkişafı, ölkəmizin hava məkanından keçən tranzit hava
dəhlizlərində texniki müasirləşdirmə və iqtisadi rejimlərin təkmilləşdirilməsi, ölkə-
mizin iştirakı ilə əsas Beynəlxalq Tranzit Dəhlizlərinin əlavə edilməsi tranzit dəh-
lizlərinin yaradılması və inkişafı layihələrinin işlənilib hazırlanması və həyata keçi-
rilməsi zəruridir.

TRASEKA beynəlxalq dəhlizinin Azərbaycanın ərazisindəki Bakı - Qazax -
Gürcüstan ilə dövlət sərhədi avtomobil magistralının Kürdəmir - Ucar - Yevlax
avtomobil yolunun və Gəncə-Gürcüstanın dövlət sərhədi avtomobil yolunun I
texniki dərəcəli yol standartlarına uyğunlaşdırılması üçün əlavə 2 zolağının inşası
layihələri həyata keçiriləcəkdir.¹

Bununla yanaşı, "Şimal-Cənub" beynəlxalq dəhlizi çərçivəsində ölkəmizin
ərazisindən keçən Rusiya Federasiyasının dövlət sərhədi - Bakı - İran İslam
Respublikasının dövlət sərhədi avtomobil magistralının Bakı - Quba - Rusiya
Federasiyasının dövlət sərhədi avtomobil yolunun Qəndob - Rusiya
Federasiyasının dövlət sərhədi hissəsinin, həmçinin Bakı - Ələt - Astara - İran
İslam Respublikasının dövlət sərhədi avtomobil yolunun Şorsulu-Masallı
hissəsinin və Ələt-Masallı hissəsinin I texniki dərəcəli yol standartlarına uyğun
inşası layihələri gerçəkləşəcəkdir.

Avropa - Qafqaz - Asiya (TRASEKA) dəhlizinin Bakı - Qazax - Gürcüstan ilə
dövlət sərhədi magistralı və "Şimal-Cənub" dəhlizinin Rusiya Federasiyasının
dövlət sərhədi - Bakı - İran İslam Respublikasının dövlət sərhədi magistralı I
texniki dərəcəli yol standartlarına əsasən yenidən qurularaq, Azərbaycan ərazisi
boyunca avtomobil tranzit trafikinin müasir tələblərə uyğun 4 hərəkət zolağından
ibarət olacağına gətirib çıxaracaqdır ki, bu da yerüstü yol infrastrukturunun bura-
xılma və daşıma qabiliyyətinin artırılması üçün imkan yaradacaqdır. Nəticədə ölkə

¹ <http://www.unece.org/trans/main/eatl/intro.html>

ərazisindən keçməklə beynəlxalq tranzit yük və sərnişin daşıma həcmələrinin və nəqliyyat gəlirlərinin artırılması gözlənilir.

Fikrimizcə, ölkəmizin ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas prioritetlərindən olmaqla yanaşı, ölkənin iqtisadi qüdrətinin artırılmasına yönəldilmiş müstəqil sahəyə çevrilməlidir. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşması məqsədilə yüklərin və sərnişinlərin ölkə ərazisində maneəsiz hərəkətinin təmin edilməsi üçün Avropa-Asiya nəqliyyat sistemlərinin integrasiyası məqsədilə nəqliyyat infrastrukturunun razılaşdırılmış şəkildə inkişaf etdirilməsi, nəqliyyat proseslərinin optimallaşdırılması, daxili daşımalarda milli nəqliyyat şəbəkəsinin yüklənmə dərəcəsinin artırılması və mövcud ehtiyatlardan daha səmərəli istifadə edilməsi hesabına yük və sərnişin daşımaları tariflərinin aşağı salınması üçün şəraitin yaradılması, intermodal nəqliyyat xəttində ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqənin səmərələşdirilməsi, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə investisiya layihələrinə investorların cəlb edilməsi üçün münbit şəraitin yaradılması, beynəlxalq turizmin inkişafına yardım edilməsi çox zəruridir.

Bir sıra regionlarda, eləcə də Bakı şəhərində yüklərin ahəngdar daşınması və vaxtlı-vaxtında təyinatı üzrə çatdırılması məqsədilə nəqliyyat logistika məntəqələrinin yaradılması, sərnişinlərə keyfiyyətli xidmətlərin göstərilməsi üçün yeni avtovağzalların tikintisi nəzərdə tutulur.

Bakı şəhərində hərəkət trafikinin asanlaşdırılması, tıxacların aradan qaldırılması, parkinq probleminin həll edilməsi və paytaxtda ekoloji vəziyyətinin yaxşılaşdırılması məqsədilə yeni avtomobil yollarının və çoxsəviyyəli yol ötürücülərinin inşası, yeraltı və yerüstü avtomobil dayanacaqlarının tikintisi, şəhərkənarı yük və loqistika terminallarının yaradılması üzrə çoxsaylı layihələr realizə ediləcəkdir.

Əvvəlki illərdə olduğu kimi, növbəti illərdə də əhəlinin əsasən aztəminatlı təbəqəsinin ən çox istifadə etdiyi metro nəqliyyatına diqqət yetiriləcək, bu nəqliyyat növünün dünya standartlarına uyğunlaşdırılması istiqamətində işlər görülməcəkdir.

Bakı Metropoliteninin inkişaf strategiyasının mərkəzində metro xətlərinin şəhərin ən ucqar ərazilərinə uzadılması və sərnişinlərin bu nəqliyyata olan tələbatının

tam ödənilməsi, daşıma prosesinin təhlükəsizliyinin artırılması, göstərilən xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi və bu məqsədlə qatarların təsdiq edilmiş qrafika əsasən hərəkətinin təmin edilməsi, vaqon parkının vaxtında cari və əsaslı təmirinin aparılması, istismar müddəti başa çatmış qurğu və avadanlıqların yeniləşdirilməsi durur.

Bakı Körfəzi dəniz körpüsü layihəsi çərçivəsində Şıx qəsəbəsindən Zığ qəsəbəsinə qədər dənizin üzəri ilə uzunluğu 15 km olan körpünün inşasına başlanması nəzərdə tutulur. Bakı şəhərini əhatə edən Dairəvi yola birləşəcək körpünün kommunikasiyaları ilə birlikdə uzunluğu 20 km-dən çox olacaq və körpünün istifadəyə buraxılması gələcəkdə beynəlxalq tranzit və ölkədaxili daşımaları yerinə yetirən avtomobil nəqliyyatı vasitələrinin paytaxtın mərkəzinə daxil olmadan, ahəngdar və maneəsiz buraxılmasını təmin edəcəkdir.

1.2. Azərbaycanda neft-qaz ixrac marşrutlarının reallaşdırılması meylləri

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 21 fevral 2007-ci il 1974 sayılı Fərmanına uyğun olaraq, “Bakı – Tbilisi - Qars yeni dəmir yolu” layihəsinin maliyyələşdirilməsini Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Fondu həyata keçirir. Bu Fərmana müvafiq olaraq, Azərbaycan Respublikası Hökuməti adından kreditləşmənin təşkili və bank xidmətinin həyata keçirilməsi üzrə agent bank “Azərbaycan Beynəlxalq Bankı” Açıq Səhmdar Cəmiyyəti təyin edilmişdir.

Layihələrin maliyyələşdirilməsinə başlayandan etibarən 31.12.2014-cü il tarixinə qədər Dövlət Neft Fondu tərəfindən xəzinədarlıq vasitəsilə Nəqliyyat Nazirliyinə ümumilikdə 536,8 mln ABŞ dolları, o cümlədən 2014-cü il üzrə 72,7 mln ABŞ dolları vəsait ayrılmışdır. Bu vəsait Azərbaycan Beynəlxalq Bankı vasitəsilə Gürcüstan və Azərbaycan hökumətləri arasında imzalanmış ikitərəfli sazişə müvafiq olaraq, Marabda-Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin və müvafiq infrastruktur obyektlərinin layihələndirilməsi, inşası, reabilitasiya-rekonstruksiya və istismarına yönəldilmişdir.

Türkiyə Respublikasında "Star" neft emalı kompleksinin tikintisi layihəsində Azərbaycan Respublikasının iştirak payının maliyyələşdirilməsi. 2013-cü ildə daha yeni bir layihənin - Türkiyədə “STAR” neft emalı zavodunun inşasına başlanılması nəzərdə tutulur. Layihənin təməli 2011-ci il oktyabrın 25-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev və Türkiyə Cümhuriyyətinin Baş naziri Rəcəb Tayyib Ərdoğan tərəfindən qoyulmuşdur.

“STAR” neft emalı zavodu Türkiyənin iqtisadi cəhətdən kifayət qədər güclü hesab olunan qərb hissəsində, İzmir şəhərinə yaxın olan Əliağa liman bölgəsində inşa edilməklə İzmir və İstanbul ərazilərində daxili bazarın tələbatını ödəməyə yönəldiləcəkdir. Zavodun iri neft-kimya kompleksi olan Petkimin yaxınlığında tikilməsi şaquli istiqamətdə integrasiya yaratmaqla yüksək səmərəliliyə səbəb olacaqdır.

Neft emalı zavodunun ümumi gücü 10 mln t təşkil edəcək və zavodun əsas xammal tədarükçüsü kimi Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti çıxış edəcəkdir. Zavodun istehsal edəcəyi təqribən 1,6 mln t nafta Türkiyədə neft-kimya sənayesinin xarici ölkələrdən xammal asılılığını azaldacaq, dizel və aviasiya yanacağı cari hesab defisitinin azalmasına yardım edəcək və neft-kimya sənayesi məhsulları üçün xammal rolunu oynayacaqdır.

Layihənin toplam dəyəri təqribən 5,6 mlrd ABŞ dollarıdır. 2014-cü ildə "Star" neft emalı kompleksinin tikintisi layihəsinin maliyyələşdirilməsinə Fond tərəfindən 224 mln manat vəsaitin ayrılması nəzərdə tutulmuşdur. 30.09.2014 tarixinə Neft Fondu tərəfindən bu layihənin maliyyələşdirilməsinə ümumilikdə 596,1 mln manat, o cümlədən 2014-cü ilin 9 ayı üzrə 223,5 mln manat vəsait yönəldilmişdir.

"STAR" neft emalı kompleksinin tikintisi layihəsi üzrə Neft Fondu tərəfindən ümumilikdə 596,1 mln manat vəsait ayrılmış və layihənin maliyyələşdirilməsi başa çatmışdır.

Azərbaycan və Avropa İttifaqı üçün Cənub Qaz Dəhlizi (CQD) enerji layihəsi transregional əhəmiyyət daşıyır. Gözlənilən iqtisadi perspektivləri - baxımından layihənin indiki vəziyyətdə investisiya parametrləri təminatlı hesab edilə bilməz. Enerji qiymətlərinin və layihəni əhatə edən investisiya mühitinin dəyişmə tezliyi və şəraiti "daha çox əlaqələndirmə və çeviklik" konseptual yanaşmanın prinsipinə çevirir.

"Cənub Qaz Dəhlizi" QSC-nin nizamnamə kapitalında dövlətin iştirak payının maliyyələşdirilməsi.

"Şahdəniz" qaz-kondensat yatağının istismarının ikinci mərhələsi və Cənubi Qaz Dəhlizinin yaradılmasına dair digər layihələrlə bağlı bəzi tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 25 fevral 2014-cü il tarixli 287 sayılı Sərəncamın icrasına uyğun olaraq "Şahdəniz" qaz-kondensat yatağının istismarının ikinci mərhələsi, Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinin genişləndirilməsi, Trans-Anadolu Boru Kəməri və Trans-Adriatik Boru Kəməri layihələrin idarə edilməsini təmin etmək məqsədilə nizamnamə kapitalı 100 milyon ABŞ dolları məbləğində olan və

səhmlərinin 51 faizi dövlət mülkiyyətində, 49 faizi Dövlət Neft Şirkətinə məxsus olan “Cənub Qaz Dəhlizi” qapalı səhmdar cəmiyyəti (Cəmiyyət) təsis edilmişdir.

Sərəncamın 2-ci bəndində müəyyən edildiyi kimi, Dövlət Neft Fonduna Cəmiyyətin birbaşa dövlət mülkiyyətində olan səhmlərinin maliyyələşdirilməsi, eləcə də Cəmiyyətə keçən layihələrdəki iştirak paylarının maliyyələşdirilməsi üçün tələb olunan vəsaitin, geri qaytarılmaq şərti ilə Cəmiyyətə uzunmüddətli investisiya edilməsi tapşırılmışdır. Cəmiyyətin birbaşa dövlət mülkiyyətində olan səhmlərinin sahibliyi və idarə edilməsi İqtisadiyyat və Sənaye Nazirliyinə həvalə edilmişdir. Həmin səhmlər üzrə dividendlər Dövlət Neft Fonduna köçürüləcəkdir.

14 aprel 2014-cü il tarixində Dövlət Neft Fondu tərəfindən Cəmiyyətin birbaşa dövlət mülkiyyətində olan hissəsinin maliyyələşdirilməsini təmin etmək məqsədilə 51 milyon ABŞ dolları və yaxud 40 milyon manat məbləğində vəsait İqtisadiyyat və Sənaye Nazirliyinin dövlət xəzinədarlığında müvafiq hesabına köçürülmüşdür.

Qeyd edilən Sərəncama əsasən Neft Fondu tərəfindən 2014-cü ilin yanvar-sentyabr ayları ərzində Cəmiyyətə keçən layihələrdəki iştirak paylarının maliyyələşdirilməsi üçün 2,517 mlrd ABŞ dolları məbləğində vəsait geri qaytarılmaq şərti ilə Cəmiyyətə uzunmüddətli investisiya edilmişdir.

20 sentyabr 2014-cü il tarixində “Əsrin müqaviləsi”nin 20 illiyi və “Cənub Qaz Dəhlizi”nin təməlqoyma mərasimi keçirildi. Mərasimdə iştirak edən Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev, Gürcüstanın Baş naziri İrakli Qaribaşvili, Türkiyənin energetika və təbii sərvətlər naziri Taner Yıldız, Yunanıstanın Baş naziri Antonis Samaras, Bolqarıstan Prezidenti Rosen Plevneliev, Albaniyanın energetika naziri Damian Giknuri, İtaliyanın iqtisadi inkişaf nazirinin müavini Klaudio de Vinsenti, Monteneqronun Baş naziri Milo Cukanoviç, Böyük Britaniya və Şimali İrlandiya Birləşmiş Krallığının ticarət və investisiyalar naziri Lord Livingston, ABŞ Dövlət Departamentinin beynəlxalq enerji məsələləri üzrə xüsusi nümayəndəsi Amos Hoksteyn, bp şirkətinin baş icraçı direktoru Robert Dadli, Azərbaycanın energetika naziri Natiq Əliyev və ARDNŞ-in prezidenti Rövnəq Abdullayev Səngəçal

terminalında “Cənub” qaz dəhlizinin təməlinə qoyulacaq ilk borunu imzalamaqla, “Cənub” qaz dəhlizinin təməlini qoydular.

Cənub Qaz Dəhlizi layihəsinin fəaliyyətə baslamaşı üçün səmərəliliyini hansı amillər təmin edə bilər və parametrləri necədir?

Təsadüfi deyil ki, 2015-ci ilin əvvəlində bu layihə üzrə Avropa İttifaqı üzvlərinin Münhen Təhlükəsizlik Şurasının görüşündə ilk yanaşma və təşəbbüslər edilmişdir.

Azərbaycan tərəfindən səmərəlilik arqumentlərinin əsas hissəsi Avropada hüquqi tənzimləmə sistemi ilə bağlıdır: əlaqələndirilmənin uzunmüddətliyi və investisiya mühitinin qeyi-məyyənliyi.

Bunu nəzərə alınması Avropanın diversifikasiya siyasətinin həyata keçirilməsi və Azərbaycanın təminatlı enerji ixracı üçün çox zəruridir. Nəzərə almaq lazımdır ki, Xəzər dənizi qazını Gürcüstan və Türkiyə üzərindən Avropaya daşımağı əsas götürən şaxələnmiş layihənin təməlqoyma mərasimi hələ 2014-ci ilin sentyabrında reallaşmış. Umumi texniki və investisiya parametrləri belədir- 3500 km-dən çox uzanaraq yeddi ölkədən keçən layihəyə təxmini yatırım 45 milyard dollardır.



TAP, TANAP və Cənub Qafqaz Boru Kəmərinin daxil olduğu Cənub Qaz Dəhlizi layihəsində Azərbaycan hələ 2013-cü ildən öz seçimini açıq göstərsə də, Avropa İttifaqı ölkələrində bir sıra "gözlənilməz" hadisələr baş verir və iqtisadi artımın zəifləməsi müşahidə olunur.

Yunanistanın yeni hökumətinin layihələrə yanaşması və yeni şəraitdə nəzərdən keçirməyə başlaması vaxt etibarı ilə investisiyalar üçün gecikməyə səbəb olur . Bu layihələrin arasında Azərbaycan Dövlət Neft Şirkətinin Yunanistanın qaz operatorunu almaq üçün imzaladığı müqaviləni də qeyd etmək olar, lakin lahiyənin üçün indiki şəraitdə Avropa üçün iqtisadi tə enerji təhlükəsizliyi baxımından böyük əhəmiyyəti var.

Çünki indiyə kimi Azərbaycanın müqavilə imzaladığı Avropa tərəfdaşları ümumavropa maraqlarını və iqtisadi maraqları əsas götürmüşdür.

Nəzərə almaq lazımdır ki, Aİ 2005-ci ildə şəxənlənmiş enerji layihələri ilə bağlı xüsusi proqram qəbul edərək, bunu enerji təhlükəsizliyinin strateji xətti elan edib.

Bu baxımdan belə bir vəziyyətdə cənab prezident İlham Əliyevin Münhen Təhlükəsizlik Şurasının lahiyə ilə bağlı çıxışında investisiya qoyuluşları üçün belə situasiyanın ləngidici təsirini xüsusi ilə qeyd etmişdir. Azərbaycan üçün Cənub Qaz Dəhlizi layihəsi barədə qərarların icrası çox mühüm hesab etmişdir .

ARDNS 2013-cü ildə Yunanistanın təbii qaz nəqli sisteminin operatoru olan DESFA şirkətinin səhmlərinin 66%-nin satın almaq barədə prinsipial razılıq əldə edib, lakin razılığın qüvvəyə minməsi Aİ Enerji Komissarlığının təsdiqini gözləyir. Bununla yanaşı, bu ilin yanvarında Yunanistanın yeni hökumətinin bu layihəni yenidən nəzərdən keçirəcəyi barədə məlumatlar yayılıb.

Bu proseslərin ümumiləşdirilməsi konseptual yanaşma üçün bir sıra müddəaları irəli sürməyə imkan verir:

- Avropa İttifaqının siyasi dəstəyi investisiya təminatları üçün zəruridir. Çünki dünya enerji daşıyıcıları bazarında baş verən dəyişikliklər bu kimi iri strateji layihənin sərfəliliyinə böyük təsir edir. Xüsusilə belə vəziyyətdə bu tip layihələr çox böyük yatırımlar tələb edir. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, Azərbaycan bu lahiyənin investisiyalarının böyük hissəsini öz üzərinə götürür.

- Dünya neft qiymətlərinin səviyyəsinin kəskin düşməsi. Sadəcə o vaxt neftin qiyməti 100 dollardan yuxarı idi, Azərbaycanın valyuta ehtiyatları artırdı və belə bir problemlər yaşanacağı Avropa üçün nəzəri cəhətdən gözlənilmirdi. Hazırda

Azərbaycanın özündə də neftin qiymətinin düşməsi problemlər yaradıb və "bunun davamlı proses olması ehtimalı çox yüksəkdir".

- Yaxın beş illik perspektiv qiymətləndirmələr Avropada qaza tələbin tam ödənilməsi və qaz bolluğu müşahidə ediləcəyi proqnozlaşdırılıb. Dünya qaz bazarına İran, İraq və ABŞ kimi oyunçuların daxil olması da gözlənilir. Lakin proqnozlar hec bir halda strateji tərəfdaşlıq imkanlarını azaldılması və Avropanı layihəyə az maraqlı edən əsas bir məqama çevirə bilməz. 2020-ci ildə tamamlanacaq kəmərlə Azərbaycanın Avropaya ildə 10-12 milyard kub həcmində qazın ötürülməsi nəzərdə tutulur. Lakin bu Avropa üçün çox kiçik bir investisiya layihəsi deyil.

- Layihənin dəyərinin böyük olması və Aİ-ə satılacaq qazın həcmi layihənin sərfəliliyinə təsir edir. Azərbaycan üçün isə 2020-ci ildə neft gəlirlərinin azaldığı bir dövrdə qaz satışı strateji əhəmiyyət kəsb edir. Lakin bazara İran kimi digər oyunçuların daxil olmaq istəməsi qaz gəlirlərinin "çox aşağı" olacağını göstərə bilər.

- Avropa Türkmənistanın Cənub Qaz Dəhlizi layihəsinə qoşulmasında maraqlıdır, ancaq Rusiyanın təsiri və digər amillər nəticəsində bu ölkə layihəyə tam maraqla yanaşmır.

Belə bir vəziyyətdə Avropa İttifaqı ölkələrinin bu layihənin hesabına enerji siyasətini diversifikasiya edir.

Avropa son illərdə Xəzər qazına etdiyi ümidlərilə yanaşı Rusiyaya qazını ucuz almağa və CQD gündəmə gələndən bu layihədən səmərəsini yüksətməyə çalışır. 2008-2009-cu illərdə Rusiya qazını kub metrini 500 dollardan alan Avropa keçən il 341 dollara alıb. Bu il qiymətlər 15 faiz də azalacaq.

Bunları nəzərə alaraq, Avropa bu gəlirin bir qismini Azərbaycan və onun tərəfdaşları, yəni CQD ilə riskləri bölüşməklə qarşılıqlı faydalanımı təmin etməlidir.

Azərbaycanın təşəbbüsü ilə keçirilən 2015-ci il 12 fevral görüşündə bu yanaşmaların əsas strateji xəttini layihənin həyata keçirilməsi üzrə real məsləhətlər, idarəçilik və hazırkı vəziyyət təşkil etmişdir. Görüşdə Cənub Qaz Dəhlizi layihəsi

ölkələrinin - Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Yunanıstan, Albaniya, İtaliya və Bolqariyanın nazirləri, eləcə də Aİ Enerji İttifaqı vitse prezidenti, bp-Azərbaycan, ARDNŞ, Beynəlxalq Maliyyə Korporasiyası, Avropa İnkişaf və yenidən qurma Bankı, TAP və TANAP nümayəndələri iştirak etmişdir.

Avropa Komissiyasının Enerji İttifaqının hazırkı yanaşmasına görə Azərbaycanla Avropa İttifaqının strateji enerji tərəfdaşlığının mərkəzində Cənub Qaz Dəhlizi durur. Məqsəd 2019-2020-ci ilədək dəhliz boyu bütün infrastruktur layihələri işlək vəziyyətə gətirməkdir. Bu məsələ Azərbaycanın gələcək iqtisadi inkişafı ilə bağlı olduğu kimi Avropanın enerji təhlükəsizliyi baxımından da mühüm hesab edilir.

Azərbaycan iqtisadiyyatının gələcək inkişafının əsas şərtlərindən biri Azərbaycanın və onun ərazisindən keçən tranzit neft və qazının müvəffəqiyyətlə dünya bazarına çatdırılmasıdır. Bu məqsədlə karbohidrogenlərin ixrac nəql edilmə istiqamətlərinin diversifikasiyasının təmin edilməsi, müxtəlif nəqliyyat növlərini istifadə etməklə etibarlı və zəmanətli kommunikasiya sxemlərinin işlənilməsi zəruridir. Qazaxıstan neftinin Bakı- Tbilisi-Ceyhan boru kəməri ilə ixracı üçün Xəzər nəqliyyat dəhlizinin yaradılması və istismarı haqqında Azərbaycan Respublikası Hökuməti və Qazaxıstan Respublikası Hökuməti arasında Saziş imzalanmışdır. Həmin sazişə müvafiq olaraq Qazaxıstan neftinin BTC vasitəsilə daşınması üçün sponsorları cəlb etməklə ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun beynəlxalq standartlara uyğun olaraq yenidən qurulması nəzərdə tutulur.

Xəzər regionunda, o cümlədən Azərbaycanda hasil olunan karbohidrogenlərin dünya bazarlarına çatdırılması üçün strateji məqsədlərdən biri də Transxəzər Qaz Boru Kəmərinin inşası layihəsinin həyata keçirilməsidir. Transxəzər Qaz Boru Kəməri vasitəsilə təbii qaz Türkmənbaşıdan Bakıya nəql ediləcək və sonradan Azərbaycan-Gürcüstan, oradan isə Türkiyə - Yunanıstan - İtaliya və yaxud Ukrayna - Polşa - Mərkəzi Avropa ölkələri istiqamətini əhatə edə bilər.

Gələcəkdə Avropanın təbii qaza olan tələbatının ödənilməsi məqsədilə Avropa İttifaqı üçün prioritet layihələrdən biri olan "Cənub Dəhlizi" layihəsi çərçivəsində Trans-Anadolu Boru Kəməri layihəsi (TANAP) realizə olunacaq və

bu boru kəməri vasitəsilə Xəzər regionunda (Qazaxıstanda, Türkmənistanda, Azərbaycanca), Yaxın Şərqdə (İraqda, İranda) və Şimali Afrikada (Misirdə) hasil ediləcək təbii qazın Mərkəzi və Qərbi Avropa ölkələrinə çatdırılması planlaşdırılır.

Fəsil II. Transmilli layihələrin ölkənin geoiqtisadi ölkənin geoiqtisadi mövqeyi ilə uzlaşdırılması problemləri

2.1 Ölkənin dayanıqlı inkişafının təmin edilməsində “Şahdəniz” layihəsinin rolu

Ölkəmizin enerji siyasətində çox önəmli hadisələr baş vermişdir. Bu il Trans-Adriatik qaz kəməri layihəsinə start verilmişdir. Fikirimizcə, bu tarixi layihə olacaqdır. Keçən il Türkiyə ilə Azərbaycan arasında TANAP layihəsinin imzalanması artıq bax bu imkanları yaratdı və bütün qapılar açılmışdır. Bu gün Azərbaycanın təbii resurslarının Avropa və dünya bazarlarına çıxarılması üçün yeni imkanlar yaranır. Həmçinin, Trans-Adriatik boru kəməri - TAP tarixi layihə olacaqdır və Azərbaycana imkan verəcəkdir ki, onilliklər bundan sonra da öz təbii resurslarını əmniyyətli yollarla dünya və Avropa bazarlarına çıxarsın.

Məlum olduğu kimi, bu yaxınlarda “Şahdəniz-2” layihəsinin fəaliyyəti ilə bağlı qaz kontraktları da imzalanmışdır. Bu ölkəmizə ixrac istiqamətlərimiz artıq müəyyən etməyə imkan verir. Bildiyiniz kimi, bu layihələr Azərbaycan xalqına bundan sonra ən azı 100 il xidmət edəcəkdir. Bunlar ölkəmizə gələcək inkişafını proqnozlaşdırmağa və bölgədə gedən prosesləri düzgün təhlil etməli və düzgün qərarlar qəbul etməliyik imkan verəcəkdir.

1996-cı ildə "Şahdəniz" qaz yatağı ilə bağlı saziş imzalanmış, sonra 1999-cu ildə Xəzər dənizini Gürcüstanın Qara dəniz sahilləri ilə birləşdirən ilk boru kəməri inşa edilmişdir. Daha sonra - 2006-cı ildə Xəzər dənizini Aralıq dənizi və beynəlxalq bazarlarla birləşdirən Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas neft ixrac boru kəməri, 2007-ci ildə isə Cənub qaz boru kəməri inşa edilmişdir. Bu kəmər Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyəni hazırkı mərasimin tərkib hissəsi olan digər layihə ilə birləşdirmişdir.

Azərbaycanın "Şahdəniz-2" layihəsi çərçivəsində hasil ediləcək təbii qazın Avropaya çatdırılması üçün "Şahdəniz" konsorsiumu tərəfindən son iki il ərzində bir neçə variantı nəzərdən keçirilmiş və nəticədə Trans Adriatik Boru Kəməri (TAP) seçilmişdir. Uzunluğu 870 km olacaq TAP kəməri Azərbaycan qazını Türkiyə, Yunanıstan və Albaniya ərazisi ilə İtaliyaya nəqlini təmin edəcəkdir. Hazırda

layihə üzrə qaz alıcıları ilə müqavilələrin imzalanması prosesi başa çatdırılır və ilkin mərhələdə bu kəmərlər vasitəsilə ildə 10 milyard kub-metr, daha sonra isə 20 milyard kub-metr həcmində təbii qazın Avropaya çatdırılması təmin olunacaq.

Bununla yanaşı, Azərbaycanın perspektiv yataqlarından, eləcə də regionun digər ölkələrində hasil olunacaq təbii qazın nəql edilməsi məqdədilə Trans-Anadolu Boru Kəməri (TANAP) və TAP (Trans-Adriatik) boru kəmərləri ilə yanaşı, gələcəkdə "Cənub Dəhlizi" layihəsi çərçivəsində, alternativ marşrut olan Nabucco-West qaz boru kəmərinə, eləcə də Cənub-Şərqi Avropanın mövcud və perspektiv boru kəməri arabaqulantıları və birləşmələri sistemindən istifadə etməklə, Avropanın təbii qaza ehtiyacının böyük hissəsinin ödənilməsinə təmin edərək, Azərbaycanın dünyada aparıcı karbohidrogen ixracatçıları və tranzit ölkələrindən birinə çevriləcəkdir.

"Şahdəniz-2" layihəsi Azərbaycan və Gürcüstan ərazisi boyunca Cənubi Qafqaz boru kəmərinin genişləndirilməsinə xidmət etməklə Trans-Anadolu və Trans-Adriatik qaz boru kəmərlərinin tikintisi ilə bağlı planların reallaşmasına təkan verəcək, Avropaya yeni qaz dəhlizi açacaqdır. Layihə çərçivəsində 26 sualtı quyunun qazılması, həmçinin körpü ilə birləşdiriləcək iki platformanın tikintisi, Səngəçalda isə yeni texniki emal və kompressor qurğularının inşası nəzərdə tutulur. 3500 kilometr məsafədə nəql olunacaq qaz Gürcüstan, Türkiyə, Yunanıstan, Bolqarıstan, İtaliya və digər ölkələrdə milyonlarla istehlakçını təmin edəcəkdir. İlk qazın Avropaya 2019-cu ildə çatdırılması planlaşdırılır.

1999-cu ildə kəşf olunan "Şahdəniz" yatağının işlənilməsinin birinci mərhələsi çərçivəsində 2006-cı ildən Gürcüstan və Türkiyəyə qaz ixrac edilir. "Şahdəniz" yatağının işlənilməsinin ikinci mərhələsi və "Cənub" qaz dəhlizi layihələri isə dünyanın neft-qaz sənayesində indiyə qədər həyata keçirilmiş ən böyük və mürəkkəb təşəbbüslərdən hesab olunur.

Bu ölkəmizin uzunmüddətli inkişafını təmin edəcəkdir. «Şahdəniz-2» dünyanın ən iri enerji layihələrindən biridir. Bu layihə enerji təhlükəsizliyi və enerjinin şaxələndirilməsi layihəsidir. Bu tarixi layihədə iştirakçı dövlət və şirkətlərin geniş əməkdaşlığı təmin ediləcəkdir. «Şahdəniz» XXI əsrin müqaviləsi

olacaqdır. Bu tədbirdən əvvəl isə müstəqil Azərbaycanın enerji sahəsinin inkişafında bir sıra mühüm tarixi hadisələr baş vermişdi. 1996-cı ildə «Şahdəniz» qaz yatağı ilə bağlı saziş imzalanmış, sonra 1999-cu ildə Xəzər dənizini Gürcüstanın Qara dəniz sahilləri ilə birləşdirən ilk boru kəməri inşa edilmişdir. Daha sonra - 2006-cı ildə Xəzər dənizini Aralıq dənizi və beynəlxalq bazarlarla birləşdirən Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas neft ixrac boru kəməri, 2007-ci ildə isə Cənub qaz boru kəməri inşa edilmişdir. Bu kəmərlər Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyəni hazırkı mərasimin tərkib hissəsi olan digər layihə ilə birləşdirmişdir.

2011-ci ildə Azərbaycan ilə Avropa İttifaqı arasında strateji enerji əməkdaşlığına dair memorandum imzalanmışdır. Bu da öz növbəsində ölkəmizin enerji strategiyasının həyata keçirilməsinə və Avropa istiqamətində enerji təchizatının şaxələndirilməsinə yardım etmişdir. Ötən il Türkiyə ilə Trans-Anadolu boru kəməri - TANAP-a dair tarixi saziş imzalanmışdır. Bu il isə TAP layihəsi əsas ixrac marşrutu seçilmişdi.

Bu layihə regionun və Avropanın enerji xəritəsini dəyişdirəcəkdir. Azərbaycanın qaz ehtiyatları bu sərvəti gözləməkdə olan bazarlara nəql ediləcəkdir. Hesablamalara görə, Azərbaycanın qaz ehtiyatı 3 trilyon kubmetrə bərabərdir.

«Şahdəniz-2», TANAP və TAP dünyanın ən iri enerji layihələrindəndir. Layihəyə 45 milyard dollar məbləğində sərmayə cəlb ediləcək, marşrut boyu yerləşən ölkələrdə 30 mindən çox yeni iş yeri yaradılacaqdır.

Transregional layihələr layihə ölkəmizin uzunmüddətli və dayanıqlı iqtisadi inkişafını təmin edəcəkdir. Azərbaycanın enerji siyasəti iqtisadiyyatımızın transformasiyasına və şaxələndirilməsinə imkan yaratmışdır. Müstəqilliyimizi bərpa etdiyimiz dövrdə özəl sektordakı ümumi daxili məhsul sıfır faizə bərabər idi. Bu gün isə özəl sektor iqtisadiyyatımızın 85 faizini təşkil edir. İşsizlik səviyyəsi 4,8 faizə endirmişdir. Yoxsulluq səviyyəsi 5,5 faizə endirilmişdir. Bizim xarici borcumuz ümumi daxili məhsulun sadəcə 8 faizini təşkil edir. Nəhayət, maliyyə vəziyyəti sabitdir və biz iqtisadiyyatımızın 55 faizini təşkil edən qeyri-neft sektoruna yatırımlar etməkdəyik.

Bu səbəbdən enerji siyasəti, beynəlxalq təsisatlarla sıx əməkdaşlıq, şaxələndirmə və şəffaflıq uğurlu inkişafın əsas elementlərindəndir. Əlbəttə ki, bunun başlıca səbəblərindən biri beynəlxalq əməkdaşlıq olmuşdur.

Bu gün, qazımızın Avropa bazarlarına vaxtında çatdırılması üçün diqqətimizi TANAP və TAP layihələrinin icrasına yönəltməliyik. Burada «Şahdəniz» layihəsinin ilkin mərhələsinin əhatə etdiyi ölkələr - Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Yunanıstan, Albaniya, İtaliya, Bolqarıstan ilə sıx əməkdaşlıq tələb olunacaqdır. Sonrakı mərhələdə biz Monteneqro və Xorvatiya ilə fəal əməkdaşlığa başlanılıb. Bu boru kəmərinin Balkanlar istiqamətində uzadılması planları da vardır. Eyni zamanda, qarşıdan gələn illərdə Rumıniya, Macarıstan və Avstriyadakı tərəfdaşlarımızla boru kəmərinin həmin istiqamətdə də uzadılması üzrə fəal iş görülməkdir.

TANAP layihəsinin reallaşdırılması Avropa İttifaqı ölkələrinin enerji ilə təchizatının şaxələndirilməsi və bu quruma daxil olan ölkələrin enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. TANAP xətti ilə qaz nəqlinə 2018-ci ildən başlanılacaqdır. Birinci mərhələdə ildə 16 milyard kub metr qaz nəqli nəzərdə tutulsa da, qaz nəqlinin həcmi sonradan 24 milyard kub metrə, daha sonra isə 31 milyard kub metrə çatdırılması nəzərdə tutuldu. 2015-ci ilin 17 martında Türkiyənin Qars şəhərində Trans-Anadolu boru kəmərinin (TANAP) təməlqoyma mərasimi keçirilib. Bu xəttlə Azərbaycan qazı Avropaya nəql olunacaq. TANAP-ın da daxil olduğu Cənub Qaz Dəhlizinin reallaşmasına 45 milyard dollar vəsait qoyulacaq. Uzunluğu 1850 kilometr olan TANAP qaz xətti 2020-ci ildən etibarən Trans-Adriatik Təbii Qaz Boru Xəttinə (TAP) bağlanacaq və Cənubi Qafqaz Boru Xətti vasitəsilə alacağı qazı Yunanıstan, Albaniya və İtaliya üzərindən digər Avropa ölkələrinə çatdıracaq.

Təbii ki, «Şahdəniz-2» layihəsi enerji təhlükəsizliyi layihəsidir. Hər bir ölkənin enerji təhlükəsizliyi onun milli təhlükəsizliyindən ayrılmazdır. «Şahdəniz» layihəsinin imzalandığı 1990-cı illərdə bu, belə deyildi. Bu gün isə bu, artıq realıqdır. Enerji təhlükəsizliyinin əsas elementlərindən biri təbii qazdır. Hazırda vəziyyət belədir və zənnimcə, növbəti illərdə heç bir dəyişiklik baş verməyəcəkdir.

Bu səbəbdən enerji təhlükəsizliyi və enerjinin şaxələndirilməsi Azərbaycan kimi istehsalçı ölkə, həmçinin tranzit və istehlakçı ölkələr üçün eyni dərəcədə vacibdir.

Azərbaycan şirkətləri və ehtiyatları Cənubi Avropa ölkələri üçün yeni bir mənzərə yaradacaqdır. Eyni zamanda, Albaniya mühüm enerji layihəsi şəbəkəsinin tərkib hissəsi olacaqdır. Həm Azərbaycan, həm də Türkiyə kimi strateji tərəfdaşları dəstəyi nəticəsində Albaniya, Xorvatiya, Monteneqro və digər Balkan ölkələri inkişaf edəcəkdir. TAP Bolqarıstan ərazisindən keçəcəkdir və bu, həmin ölkəyə əlavə həcmələrini təmin edəcəkdir.

Azərbaycan regionunun və Avropa İttifaqı ölkələrinin enerji ehtiyaclarının təmin edilməsində mühüm ölkəyə çevrilməkdədir. Eyni zamanda, Gürcüstanın coğrafi mövqeyi Cənubi Qafqazda nəqliyyat qovşağı rolunu oynamağa imkan verir və Türkiyə ilə birlikdə Avropanı Xəzər dənizi regionu ilə birləşdirən ən qısa tranzit marşrutu təklif edir.

Əminəm ki, bu, uzunmüddətli və dayanıqlı çoxtərəfli əməkdaşlığımızın yalnız başlanğıcıdır. Növbəti addımlar Trans-Xəzər layihələrinin inkişafına və Xəzər hövzəsinin digər dövlətləri ilə danışıqların intensivləşdirilməsinə yönəldiləcəkdir. Son irəliləyişlər və ötən 20 il ərzində toplanmış birgə təcrübə səmərəli əməkdaşlıq və nəqliyyat marşrutlarının mənbələrinin, təchizatçıların şaxələndirilməsi üçün zəruri şəraitin yaradılmasının nə dərəcədə əhəmiyyətli olduğunu aydın göstərir.

Xorvatiya bu layihənin demək olar ki, ən sonunda yerləşir. Ölkə Aralıq dənizində limanlara sahibdir. Eyni zamanda, Xorvatiya enerji təchizatını şaxələndirmək niyyətindədir. Bu layihə xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bu, yalnız enerji təhlükəsizliyi demək deyil, bu, əməkdaşlıq deməkdir. Bu, ölkələri bir araya gətirmək, yeni iş yerləri, yeni sərmayələr deməkdir.

Bu layihəyə qoşulmaqla Monteneqro özünün uzunmüddətli enerji təhlükəsizliyini təmin edəcəkdir. Çünki burada çox etibarlı təchizatçıdan söhbət gedir. Bu boru kəməri ilə Monteneqroda daha münbit sərmayə mühiti yaradılacaq və yeni sərmayə imkanları açılacaqdır. Bu layihə həm inkişaf, həm tikinti dövründə və daha sonra layihənin işə salınması mərhələsində ölkədə yeni iş yerləri yaradacaqdır. Ölkə iqtisadiyyatı münasib qiymətə enerji ilə təmin ediləcəkdir ki,

bu da sakinlərin yaşayış səviyyəsini yaxşılaşdıracaqdır. Bundan əlavə, bu qazın nəqli nəticəsində ölkə böyük mənfəət əldə edəcəkdir.

Avropanın qaz təchizatı baxımından həm marşrut boyu, həm də yeni mənbə qismində enerji təhlükəsizliyini artıracaqdır. Yeni boru kəməri ilə Türkiyəyə nəql ediləcək 6 milyard kubmetr qazla yanaşı, əlavə 10 milyard kubmetr qazın Avropaya nəqli ölkənin yeganə təchizatçı və ya bir tranzit sistemindən asılılığın azaldacaqdır. Qarşıdan gələn illərdə «Cənub» dəhlizinin Yaxın Şərqdə nəhəng qaz təchizatçıları ilə əhatə edərək genişlənmə potensialı vardır. Bu isə öz növbəsində Avropanın enerji təhlükəsizliyinə çox böyük töhfə ola bilər.

Avropanın qaz bazarında rəqabət artacaqdır. Bu isə enerjinin qiymətini daha münasib edəcəkdir. Bundan əlavə, Avropa İttifaqının qaz bazarı o qədər əlaqəlidir ki, bilavasitə Azərbaycandan qaz alan ölkələrdən savayı digər dövlətlər də bunun bəhrəsini görəcəklər.

«Cənub» dəhlizi iqlim dəyişikliyi ilə bağlı qarşıya qoyulan məqsədləri dəstəkləyəcəkdir. Yenilənən enerjiyə yönəlmiş sərmayələrin fonunda qaz ən sadə və etibarlı enerji təmin edəcəkdir. Həm də qaz ekoloji baxımdan kömürdən təmizdir. Hazırda bir sıra Avropa dövlətlərinin hökumətləri üçün enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsi global iqlim dəyişikliyi ilə mübarizədən daha ön sırada durur. Lakin enerji təhlükəsizliyimizi gücləndirməklə «Cənub» dəhlizi ölkəyə zəhərli tullantıların azaldılmasına diqqəti yönəltməyə imkan verəcəkdir.

Nəhayət, «Cənub» dəhlizinin işlənilməsi 2 min mil uzunluğunda marşrut boyu dövlətlərə mənfəət gətirəcək və tikinti mərhələsində otuz mindən artıq yeni iş yeri yaradacaqdır. İnşası başa çatdıqdan sonra boru kəmərləri Azərbaycan üçün Avropa bazarına uzunmüddətli çıxış təmin edəcəkdir. Bu, çox böyük nailiyyət olacaqdır. BP başda olmaqla Britaniya şirkətləri layihəyə öz töhfəsini vermişdir və bu iş bundan sonra da davam edir.

Azərbaycanın neft və qaz ehtiyatlarının işlənməsində Böyük Britaniya iyirmi ilə yaxındır ki, aparıcı rol oynayır. Bu isə birbaşa xarici sərmayələrin yarısından çoxunu təşkil edir və hazırkı qərarla böyük həcmdə əlavə sərmayələr cəlb olunacaqdır. Maliyyə vəsaitləri ilə yanaşı, BP və digər Britaniya şirkətləri zəngin

təcrübələrini cəlb edərək Azərbaycan hökuməti, şirkətləri və xalqı ilə çiyin-çiyinə çalışaraq bu layihəni reallığa çevirəcəkdir. Məhz bu səbəbdən bu qərar istər neft və qaz, istərsə də digər sahələr üzrə Azərbaycan- Böyük Britaniya əlaqələrinin möhkəmləndirilməsinə xidmət edəcəkdir.

Bu gün Azərbaycanda Böyük Britaniyanın 300-dən artıq şirkəti fəaliyyət göstərir. Bundan sonra da iki ölkə arasında güclü ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi və şaxələndirilməsi imkanları araşdırılmaqda. Hökumətləri BMT Təhlükəsizlik Şurasında bir sıra məsələlər üzrə mühüm əməkdaşlıq etmişlər.

Avropa Komissiyası TAP layihəsini birgə maraq kəsb edən layihələr siyahısına daxil etmişdir və bununla da, müxtəlif prosedurlar sürətlənəcəkdir. Mühüm zəruri maliyyə vəsaitlərinin ayrılması prosesi daha da sürətlənəcəkdir.

İtaliya enerji təhlükəsizliyi və vacib enerji infrastrukturunun yaradılmasına mühüm töhfə verir. Avqustun 11-də cənab Prezident İlham Əliyev və İtaliyanın Baş naziri cənab Enriko Letta arasında imzalanmış memorandum da bu istiqamətdə çox mühüm bir sənəd olmuşdur. Azərbaycan İtaliyanın 4 ən iri neft təchizatçılarından biridir. Artıq əməkdaşlıq qaz sahəsini də özündə ehtiva edəcəkdir.

Təbii ki, Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft boru kəməri ilə Xəzər neftinin dünya bazarına açılması və Bakı-Tbilisi-Ərzurum boru kəməri ilə də təbii qazın Türkiyədə istifadə edilməsi təmin olunmuşdur. Bunlar vacib layihələrdir, amma kifayət etmirdi. Hazırda biz istər Türkiyənin təxminən 50 milyard kubmetrlik təbii qaz ehtiyacının bir hissəsinin ödənilməsi, istərsə də Avropa İttifaqına üzv ölkələrin təbii qaz tədarükünün həll edilməsi baxımından mühüm bir layihə imzalanmışdır.

Bu layihə çərçivəsində Xəzər dənizində ən qabaqcıl sualtı hasilat texnologiyasının tətbiqi ilə Azərbaycandan Avropaya qədər 6 ölkəni birləşdirəcək təxminən 3500 kilometr uzunluğunda boru kəmərləri sisteminin tikintisi və istismarı gerçəkləşdiriləcəkdir.

2013-cü il dekabrın 17-də “Yeni əsrin yeni müqaviləsi” adlandırılan “Şahdəniz-2” layihəsi üzrə saziş imzalandı. “Şahdəniz-2” layihəsi Azərbaycan və Gürcüstan ərazisi boyunca Cənubi Qafqazın boru kəmərinin genişləndirilməsinə

xidmət etməklə TANAP və TAP qaz boru kəmərlərinin tikintisi ilə bağlı planların reallaşdırılmasına imkan verəcək, Avropaya yeni qaz dəhlizi açacaqdır.

Qaz kəmərləri və onların perspektivdə keçəcəyi ölkələr bunlardır:

1. Cənub Qafqaz Boru Kəməri: Azərbaycan-Gürcüstan (Türkiyə sərhəddinə qədər);
2. Trans-Anadolu Boru Kəməri (TANAP): Türkiyə boyu (Yunanıstan sərhəddinə qədər);
3. Trans-Adriatik Boru Kəməri (TAP): Yunanıstan-Albaniya-İtaliya;
4. TAP-ın perspektiv Şərq qolu (istiqaməti): Türkiyə-Bolqarıstan-Rumıniya-Serbiya-Macarıstan-Avstriya. Uzun qolu hesab edilir.
5. TAP-ın perspektiv qərb qolu (istiqaməti): Albaniya-Monteneqro-Bosniya və Herseqovina-Xorvatiya-Sloveniya. Dənizkənarı qısa qol hesab edilir.
6. TAP-ın perspektiv orta qolu (istiqaməti): Yunanıstan-Bolqarıstan. Ən qısa qolu hesab edilir.

Bu layihələrin işlənməsində Azərbaycan Dövlət Neft Şirkətinin artan iştirak payı da təqdir edilməlidir.

“Şahdəniz” tərəfdaşlarının payı; BP (operator) – 28,8%, ARDNŞ – 16,7%, “Statoil” – 15,5%, “Total” – 10%, “Lukoil” – 10%, NICO – 10% və TPAO – 9%.

TANAP: ARDNŞ (operator)-68%, BOTAS – 20% və BP – 12%.

TAP: ARDNŞ – 20%, BP – 20%, “Statoil” – 20%, “Fluxys” – 16%, “Total” – 10%, E.ON – 9% və “Axpo” – 5 %.

Bu layihənin icraçı çərçivəsində 30 mindən çox yeni iş yeri açılacaqdır ki, bu da müasir mühəndis və menecerlərə yeni imkanlar yaratmaqla Azərbaycanda yeni nəsil insan kapitalının inkişafına böyük təkan olacaqdır.

Bu layihə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təşəbbüskar, müstəqil və cəsarətli siyasətini dünyada ön plana çıxardır və Azərbaycanın dünyada etibarlı tərəfdaş ölkə kimi rolunu yüksəldir.

Əgər 1994-cü ildə imzalanmış “Əsrin müqaviləsi” Azərbaycanda XX Əsrin layihəsi hesab edilirdisə, şübhəsiz ki, 17 dekabr 2013-cü ildə imzalanmış

“Şahdəniz-2” layihəsi üzrə investisiya qərarı Azərbaycan və bütöv region üçün XXI əsrin önəmli layihəsidir.

İqtisadi əhəmiyyəti qədər siyasi əhəmiyyəti də böyük olan bu layihə ilə Qafqaz – Balkanlar, Qafqaz – Cənubi Avropa, Xəzər bölgəsi və Avropa ölkələri arasında əməkdaşlıq yeni müstəviyə qədəm qoyacaq və Azərbaycanın qlobal önəmi daha da artacaqdır.

Layihənin birinci mərhələsi 2019-cu ilin əvvəlindən etibarən işə düşəcək və hər il 10 milyard kubmetr Azərbaycan qazı Cənubi Avropaya, 6 milyard kubmetri isə Türkiyəyə ixrac ediləcək. 2019-2025-ci illərdə layihənin imkanları genişləndikdən sonra başqa şirkətlərin və ölkələrin də bu layihəyə qoşulacağı ehtimal olunur.

Azərbaycanı dünyanın potensial qaz ixrac edən ölkəsinə çevirmiş “Şahdəniz” yatağının xarici şirkətlərlə birgə işlənməsinə dair sazişin imzalanmasından 18 ildən artıq vaxt ötür. Bir neçə mərhələdə reallaşdırılması nəzərdə tutulan “Şahdəniz” layihəsi çərçivəsində tikinti-quraşdırma işlərinə isə 2003-cü ilin fevral ayında start verilmişdir. Birinci mərhələdə “Şahdəniz” yatağındakı zəngin qaz – kondensat ehtiyatlarının hasilatına imkan yaradan nəhəng platforma inşa olunmuş, sualtı boru kəməri çəkilmiş, Səngəçal terminalında əlavə genişləndirmə işləri həyata keçirilmişdir. Bundan əlavə, “Şahdəniz” qazının dünya bazarına ixracını təmin etmək məqsədilə Cənubi Qafqaz boru kəməri tikilib istismara verilmişdir.

“Şahdəniz” layihəsinin səhmdarları BP (operator – 25,5 faiz), Statoyl (25,5 faiz), ARDNŞ (10 faiz), LUKOYL (10 faiz), NİKO (10 faiz), Total (10 faiz) və TPAO (9 faiz) şirkətləridir. BP-nin 2013-cü il üçün yaydığı hesabatı əsasən, “Şahdəniz” layihəsinin birinci mərhələsi üzrə fəaliyyətlərə 143 milyon dollar, əməliyyat məsrəflərinə isə 1 milyard 364 milyon dollar əsaslı vəsait xərclənmişdir. Bütövlükdə isə bu rəqəmlər müvafiq olaraq 222 milyon və 2 milyard 191 milyon dollar olmuşdur.

Biz artıq BP və BOTAŞ-la birgə həyata keçirəcəyimiz TANAP layihəsində ən böyük investor və operator, Avropa şirkətləri ilə birlikdə inşa edəcəyimiz TAP layihəsində isə ən böyük investorlardan biriyik.

Bunun üçün Bakı yaxınlığında yerləşən tikinti-quraşdırma sahələrinin texniki və texnoloji imkanları artırılacaq, sualtı əməliyyatların həyata keçirilməsinə xidmət edən bir neçə gəminin texniki və funksional imkanları təkmilləşdiriləcəkdir.

Sualtı tikinti işlərinin həyata keçirilməsi üçün çoxprofilli bir nadir gəmi inşa ediləcəkdir. Həmin gəminin Bakıda yenidən istifadəyə verilmiş Gəmiqayırma zavodunda tikilməsi planlaşdırılır.

Bunlar əlbəttə ki, ölkəmiz üçün yeni texnologiyalar, yeni biliklər, yeni potensial deməkdir. Ən mühümü isə «Şahdəniz-2» və Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinin genişləndirilməsi layihələri Azərbaycanda işçi qüvvəsi üçün təxminən on mindən artıq yeni iş yerinin açılmasına səbəb olacaqdır.

TANAP və TAP layihələrinin inşası prosesində Gürcüstan, Türkiyə, Yunanıstan, Albaniya, İtaliya və digər ölkələrdə də minlərlə yeni iş yeri açılacaq, həmin ölkələrin iqtisadiyyatlarına müsbət təsir göstərəcəkdir.

Beləliklə, «Cənub» qaz dəhlizinin açılmasına start verilir. Lakin bu dəhlizlə bağlı planlarımız «Şahdəniz-2» yatağından hasil olunacaq qazın nəql edilməsi ilə kifayətlənməyəcəkdir. Bu, həmin zəncirin yalnız birinci halqası olacaqdır.

Azərbaycanın qaz potensialı zəngindir. Əgər mövcud imkanları nəzərə alsaq, «ikinci qaz dalğasını» bu gün də aydın görə bilərik.

Strategiyamız son illərdə kəşf edilmiş yataqların, habelə ölkəmizin qaz potensialını daha da artıracaq bir neçə kəşfiyyat layihəsinin işlənilməsinə nəzərdə tutur. Bugünkü tərəfdaşlıq münasibətlər digər bazarlara da Azərbaycanın işlənilməkdə olan böyük qaz ehtiyatları ilə asanlıqla əlaqə yaratmaq üçün nadir imkanlar vəd edir.

«Mərhələ-2» çərçivəsində işlənilməsi planlaşdırılan «Şahdəniz»in əlavə ehtiyatlarından, bu yaxınlarda Xəzərdə kəşf edilmiş «Abşeron» və «Ümid» yataqlarının, «Azəri-Çıraq-Günəşli» yataqlar blokundakı dərin qaz ehtiyatlarının, olduqca perspektivli «Şəfəq-Asiman», «Babək», «Zəfər-Məşəl» və başqa strukturların potensialından tam istifadə ediləcəkdir.

Dünya İqtisadi Forumunun 2013-2014 Rəqabətlik Hesabatına görə Azərbaycan 148 ölkə arasında 39-u tutmuşdu. Son dövrlərin müqayisəsi göstərir

ki, qeyd olunan istiqamətdə müsbət işarəli tendensiya formalaşmışdır. Belə ki, analoji göstərici 2011-ci ildə 55, 2012-ci ildə isə 46 təşkil etmişdir. Son üç ildə ölkə iqtisadiyyatı rəqabətqabiliyyətlilik göstəricisinə görə 16 pillə irəliləmişdir. Müqayisə üçüq qeyd edək ki, həmin hesabatda Ermənistan 79-cu, Gürcüstan 72-ci, Rusiya 64-cü yerdədir. Bu aspektdən digər göstəricilər üzrə də mühüm irəliləyişlər əldə olunmuşdur: Azərbaycan makroiqtisadi mühit göstəricisinə görə 8-ci, əmək bazarının effektivliyi göstəricisinə görə 30-cu, texnoloji hazırlıq səviyyəsinə görə 50-ci, innovasiyalara görə isə 51-ci yeri tutmuşdur və s. Həm regional, həm də transregional səviyyələrdə həyata keçirilən beynəlxalq layihələrin reallaşdırılmasında Azərbaycan əsas faktorlardan biri keyfiyyətində çıxış edir.

Cənubi Qafqaz regionu dünya iqtisadiyyatının əsas güc mərkəzlərinin geostrateji rəqabət məkanına çevrilmişdir. SSRİ-nin süqutu ilə meydana çıxan yeni geosiyasi situasiya regionun geoiqtisadi maraqlar nöqtəyi-nəzərindən kəskin şəkildə aktuallaşması ilə səciyyələnə bilər. Əsas güc mərkəzlərinin gerionda təsir əonası əldə etməyə yönəldilmiş fəaliyyətləri bölgə əhalisi üçün ağır nəticələr vermişdir.

Cənubi Qafqaz eyni zamanda, Xəzər hövzəsi ilə sıx bağlılıqda olan, həmin geoiqtisadi məkanlara normal çıxışı şərtləndirən və yalnız qeyd olunan məkanlar çərçivəsində kommunikatıv sərhəd effekti yaradan regiondur, onda əsas güc mərkəzlərinin xüsusi diqqət mərkəzinə çevrilməsini aydın şəkildə başa düşmək olar.

Azərbaycan-tarixən, eləcə də hal-hazırda regionun lider ölkəsi, regional güc mərkəzidir. Cənubi Qafqaz regionu iqtisadiyyatının 80%-i Azərbaycanda təmərgüzləşmişdir.

“Şahdəniz” layihəsinin ikinci işlənmə mərhələsi çərçivəsində hasilata başlanıldıqdan sonra təbii qaz Türkiyə ərazisində yeni Trans-Anadolu boru kəməri (TANAP) vasitəsilə nəql olunacaq. Bu boru kəməri Xəzər dənizinin böyük qaz ehtiyatlarını Türkiyə və Avropa İttifaqı bazarları ilə bağlayan “Cənub” qaz dəhlizinin əsas bir hissəsi olacaq. Məlum olduğu kimi, Türkiyə ildə 6 milyard

kubmetr “Şahdəniz-2” qazının satışı ilə bağlı 2011-ci ildə BOTAS-la saziş də imzalanmışdır.

Müstəqilliyinin ötən illərində həyata keçirdiyi uğurlu neft strategiyası, bir sıra global enerji layihələrinin təşəbbüskarı və fəal iştirakçısı kimi beynəlxalq aləmdə böyük nüfuz qazanmış Azərbaycan Respublikası artıq özünü zəngin qaz ölkəsi kimi də təqdim edə bilmişdir. Təsadüfi deyil ki, son illər “mavi yanacağa” getdikcə artmaqda olan tələbatının ödənilməsinə çalışan Avropa və bir sıra dünya ölkələri əsas qaz təchizatçısı kimi məhz Azərbaycana ümid bəsləyirlər. Bu isə ölkəmizə qaz ehtiyatlarını dünya bazarına çıxarmaq üçün şaxələndirilmiş ixrac marşrutlarının yaradılmasına yol açır. Artıq “Şahdəniz” qazının uzun məsafə qət edərək gələcəkdə Balkanlara, hətta Rumıniya, Macarıstan və Avstriyaya qədər gedib çıxması da proqnozlaşdırılır. 2013-cü il iyunun 28-də “Şahdəniz” konsorsiumu tərəfindən ildə 10 milyard kubmetrədən çox Azərbaycan qazının Yunanıstan, İtaliya və potensial olaraq Cənub-Şərqi Avropadakı müştərilərə çatdırılması üçün Trans-Adriatik boru kəmərinin (TAP) seçilməsi və bununla bağlı müvafiq sənədlərin imzalanması da bu sahədə atılmış mühüm addım kimi diqqəti cəlb edir. Bundan əlavə, 2013-cü il sentyabrın 19-da “Şahdəniz-2” layihəsi çərçivəsində hasil ediləcək qazın ildə 10 milyard kubmetrdən artıq hissəsinin İtaliyada, Yunanıstanda və Bolqarıstanda satışı üzrə doqquz şirkətlə 25 il müddətinə sazişlərin imzalanması da Azərbaycanın yeni əsrin mühüm “mavi yanacaq” ixracı marşrutu sayılan “Cənub” qaz dəhlizinin əsas təchizatçısı kimi əhəmiyyətini getdikcə artırır. Bütövlükdə isə “Şahdəniz-2” layihəsi çərçivəsində il ərzində hasil ediləcək 16 milyard kubmetr qaz Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Yunanıstan, Bolqarıstan, Albaniya ərazisindən və Adriatik dənizinin dibindən keçməklə İtaliyaya qədər 3500 kilometrdən artıq uzanan boru kəmərləri vasitəsilə çatdırılacaqdır.

2013-cü il dekabrın 17-də Bakıda layihə üzrə yekun investisiya qərarının imzalanması ilə “Şahdəniz” yatağının tammiqyaslı işlənməsi həlledici mərhələyə qədəm qoymuşdur. Adıçəkilən yatağın ikinci işlənmə mərhələsi çərçivəsində ilk qazın əldə edilməsi isə 2019-cu ilə planlaşdırılır.

“Şahdəniz-2”, TANAP və TAP dünyanın ən iri enerji layihələrindəndir. Layihəyə 45 milyard dollar məbləğində sərmayə cəlb ediləcək, marşrut yerləşən ölkələrdə 30 mindən çox yeni iş yeri yaradılacaqdır.

Göründüyü kimi, Azərbaycan hasil etdiyi təbii qaz həcmələrini Avropanın getdikcə artmaqda olan enerji tələbatının təminatına yönəltməyə, bu məqsədlə nəqliyyat marşrutlarının diversifikasiyasının tərəfdarıdır. Mövcud layihələr üzrə görülən işlər, eləcə də perspektiv strukturların potensialı isə nikbin proqnozlar üçün əsas verir. Belə ki, hazırda ölkəmizin təsdiq olunmuş qaz ehtiyatları təqribən 3 milyard kubmetrə yaxındır. 2015-ci ildə ölkə üzrə qaz hasilatını laylara vurulan qaz istisna olmaqla 20 milyard, 2025-ci ilə qədər isə 40 milyard kubmetrə çatdırmaq üçün real imkanlar mövcuddur. Bu isə Azərbaycanın regionun və Avropa ölkələrinin enerji təhlükəsizliyinin təminatında rolunu daha da artıracaqdır.

Azərbaycan, Rumıniya, Gürcüstan və Macarıstanın dövlət başçılarından imzalandığı "Azərbaycan-Gürcüstan-Rumıniya Interconnector" (AGRI) layihəsinə dair Bakı Bəyannaməsinə uyğun olaraq, maye qazın Qara dənizdəki Kulevi terminalından dəniz nəqliyyatı vasitəsilə Rumıniyaya, sonradan isə Macarıstana və Mərkəzi Avropa ölkələrinə nəql edilməsi nəzərdə tutulur. Həmin layihə Avropanın enerji təhlükəsizliyində Azərbaycanın rolunu gücləndirərək, ölkəmizin "Şərq tərəfdaşlığı" Proqramı vasitəsilə Avropa İttifaqı ilə integrasiya proseslərini daha da dərinləşdirəcəkdir.

Beləliklə, yaxın və orta müddətdə Transxəzər-Cənubi Qafqaz-Trans-Anadolu-Trans Adriatik-Nabucco-West təbii qaz boru kəmərləri şəbəkəsinin və AGRI maye qaz nəqli sisteminin yaradılması və dayanıqlı fəaliyyəti Azərbaycana qaz satışının və tranzit gəlirlərinin artırılması və öz strateji mövqelərini gücləndirmək üçün imkan yaradacaqdır.

2.2 Transmilli layihələrin geoiqtisadi əhəmiyyəti

Cənubi Qafqaza yönəlik geoiqtisadi maraqların iftar müxtəlifliyini, geosiyasi qarşıdurmanı 3 qrupda fərqləndirmək olar:

1) Qərb ölkələri – ABŞ və avropa İttifaqı; Əsas geoiqtisadi məqsəd enerji təchizatının davamlığı və təhlükəsizliyinin təminatı ilə səciyyələnir. Əsas prioritet (bu məqsəddən çıxış etməklə) regional sabitliyin qorunub saxlanmasıdır. İşğal zonalarının azad edilməsi, Azərbaycan və Gürcüstanın ərazi bütövlüyünün təminatı yalnız regional sabitliyin mövcudluğu rakursundan həll edilə bilər. Yəni, hərbi yol birmənalı olarpaq, inkar edilir. Ona görə ki, bu halda enerjidaşıyıcıları ilə təchizat sistemi zərər görə və həmçinin, nüvə dövləti olan Rusiya ilə qarşı-qarşıya gəlmə ehtimalı arta bilər. Ona görə də, işğal zonaları ilə bağlı formalaşmış status-kvonun dəyişdirilməsinə heç bir cəhd göstərilmir ki, bu da Cənubi Qafqazın tamqiyətli geoiqtisadi məkan kimi mövcudluğuna dağıdıcı təsir göstərir.

2) Rusiya –Cənubi Qafqazı «özününkü» hesab edir. Və heç bir kənar qüvvənin sözügedən məkanda təsir gücünə sahiblənməsini istəmir. Buna görə də, işğal zonaları regionda Rusiyanın varlığının əsas bazası kimi çıxış eddir və, təbiidir ki, bu məsələ ilə bağlı status –kvotunun dəyişdirilməsi Rusiyanın maraqlarına uyğun deyildir. İran İslam Respublikasının mövqeyi ilə Rusiyanın geosiyasi mövqeyi (regionda münasibətdə) demək olar ki, üst-üstə düşür. Yəni, regionda yaranmış situasiyanın olduğu kimi qalmasında hər iki dövlət maraqlıdır.

3) Türkiyə –yeganə regional güc mərkəzidir ki, cənubi Qafqazdakı situasiyanın ədalətlik prinsipləri ilə həllinə çalışır. Azərbaycan və Gürcüstanla sıx əlaqələr enerjidaşıyıcıları kanalları ilə integrativ bağlılıq yaradan Türkiyə işğalçı dövlət –Ermənistanla heç diplomatik münasibətlər belə qurmamış və bu ölkə ilə sərhədləri bu gün də bağlı saxlamaqla davam edir.

Göründüyü kimi, Azərbaycanın geoiqtisadi mənada coğrafi lokallaşmasında öndə gələn region-Cənubi Qafqazın geoiqtisadi maraqların savaşı meydanına çevrilməsi, iqtisadi fəaliyyətin əsas ağırlıq mərkəzinin Xəzər hövzəsi-Qara dəniz hövzəsi yaxud Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə-Avropa İttifaqı sisteminə keçirilməsini labüdləşdirir.

Geoiqtisadi maraqların təminatı aspektlərinə Xəzər regionu bir çoxölçülü kommunikativ məkan kimi Azərbaycan Üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. xəzər dənizində yeni neft və qaz yataqlarının kəşfi Xəzəryani dövlətlərin yeni enerji mənbələrini birgə mənimsəmək üçün iqtisadi, maliyyə, istehsal və s. resurslarının yenidən qruplaşdırılmasına və təmərgüzləşdirilməsinə səbəb olmuşdur. Eyni zamanda, ideoloji, dini, ərazi münaqişələri şəklində təzahür edən milli araqlar uğrunda mübarizə təcavüzkar dövlətlərin və transmilli qurumların perspektivli enerji regionlarına nəzarət etmək söylərini pərdələyir.

Xəzər regionu, eləcə də Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya, Avropa İttifaqı və ABŞ üçün ən azı iki aspektdən geoiqtisadi maraq doğurur:

- 1) Avropanın enerji təhlükəsizliyinin daha etibarlı təminatı nöqtəyindən;
- 2) Avropa İttifaqının Şərqə doğru genişlənməsi və bütövlükdə avrasiya geoiqtisadi məkanının əsas güc mərkəzinə çevrilməsi rakursundan;

Məlumdur ki, xəzəryani regionun diqqət mərkəzinə gəlişi xronoloji olaraq SSRİ-nin süqutundan sonra baş vermişdir. 1990-cı illərin əvvəllərində Qazaxıstan və Türkmənistanın, eləcə də regionda açar ölkə rolunu oynayan Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinə nail olması dünyanın aparıcı faktorlarının bölgəyə gəlişini reallığa çevirdi. Bölgənin enerji daşıyıcıları ilə zəngin olması o dövrdə meydana çıxmış regional sabitsizliyin aradan qaldırılmasında qərb şirkətlərinin mənsub olduğu ölkələrin aktiv müdaxiləsi ilə müşayiət olunurdu. Enerjidaşıyıcılarının hasilatı və ixracı proseslərinin nizama salınması istəyi qərbin regiona münasibətində sabitliyin qərarlaşmasına istiqamətlənmiş əsas prioritetlərin formalaşmasına gətirib çıxardı. Yekun olaraq, Xəzəryani regionun Avropa İttifaqına iqtisadi, siyasi və mədəni yönümlərdə integrasiyasını mühüm və qaçılmaz olduğu təlqin edilməkdədir. Azərbaycan və Qazaxıstanın müxtəlif Avropa proqramlarında (qonşuluq siyasəti, Şərq tərəfdaşlığı, Avropa şurasında iştirak, edəcə də NATO-nun sülh əməkdaşlığı və s.) iştirakı ABŞ-ın, o cümlədən Avropa İttifaqının sözügedən regionu qərbə integrasiya etmək cəhdlərinin əyani təzahürüdür. Digər tərəfdən, Rusiya və İranın əks-mövqələrdə dayanması prosesi

əngəlləyən əsas amil olmaqla, xəzərin dibinin bölünməsində də ümumi razılığa gəlmə imkanlarını əhəmiyyətli dərəcədə azaldır. Xəzər hövzəsinin əksər ölkələri arasında ümumi razılığın olmamasına rəğmən Azərbaycan Qazaxıstan və Rusiya arasında (1998 və 2009-cu illər) bölgü anlaşması mövcuddur.

Orta xətt prinsipi əsasında aparılan bölgüyə görə xəzərin dibinin 29%-i Qazaxıstana, 20%-i Azərbaycana, 16%-i Rusiyaya, 21%-i Türkmənistana və 14%-i İran İslam Respublikasının payna düşür. Problemyaradan əsas məsələ İranın dəniz dibinin bərabər bölünməsi, Rusiyanın isə ümumi səth prinsipinə üstünlük verməsidir.

Avropa İttifaqının xəzər regionuna xüsusi maraq göstərməsi digər geoiqtisadi və geosiyasi amillərlə yanaşı, enerji resurslarının kifayətgədər bol olmasıdır. Belə ki, ümumiyyətlə, dünya enerji istehsalında Avropa İttifaqının payı 17-20% arasında dəyişir ki, bunun da 80%-dən çoxunu neft – qaz resursları təşkil edir. İnteqrasiya bloku karbohidrogen resurslarının 50%-dən çoxunu idxal edir. Başqa sözlə, blokun strateji əhəmiyyət daşıyan enerji təhlükəsizliyinin formalaşmasında idxalat mühüm rol oynayır. Proqnoz hesablamalarına görə Avropa İttifaqı karbohidrogen resurslarının 6,5%-ni (2030-cu ildə) idxal edəcəkdir.

Hal-hazırda, Aİ-nin karbohidrogen resursları ilə təminatında Rusiya Federasiyası (təbii qazan 50%-i, neftin 30%-i) geoiqtisadi anlamda əhəmiyyətli yer tutmaqdadır.

Enerji siyasəti sferasındakı pərakəndəlik Avropa İttifaqının daxili bazarında Rusiyanın inhisarçı mövqeyə yüksəlməsinə gətirib çıxarmışdır. Təbii ki, yaranmış situasiya Rusiyanın geoiqtisadi maraqlarına tam şəkildə uyğun olmaqla yanaşı, alternativ mənbə axtarışını da xeyli aktuallaşdırmışdır. Bu mənada, xəzər hövzəsinin karbohidrogen ehtiyatlarının Rusiyadan keçməmək şərti ilə Aİ-na ixracı region ölkələrinə, edəcə də orta Asiyaya diqqətin görünməmiş dərəcədə artmasına səbəb olmuşdu. Belə ki, Xəzər hövzəsinin kəşf edilmiş neft ehtiyatları ilə 23,4 trln.m³ həcmində qiymətləndirilir. Və, subut etməyə ehtiyac yoxdur ki, potensialdan səmərəli istifadənin təşkili Avropa İttifaqının Rusiyadan asılılığına son qoya bilərdi.

Göründüyü kimi, region ölkələri ilə Rusiya arasında tam məntiqi olaraq rəqabətli münasibətlər formalaşır. Avropa geoiqtisadi məkanında bütövləşməyi hədəfləyən Azərbaycan üçün bu xüsusi daha aktual əhəmiyyət daşıyır.

Rusiyanın geoiqtisadi mənafeələrində çıxış edən rus tədqiqatçıları arasında MDB-nin geoiqtisadi məkan kimi mövcudluğuna və gələcəyinə pessimist yanaşmalar getdikcə artmaqdadır. Qeyd edirlər ki, «Rusiya» «Putin beşliyi» dövründə MDB məkanında çox fəal surətdə fəaliyyət göstərməyə çalışmışdır və bu makroregionda üstün təsiri özündə saxlamağı qarşısına məqsəd qoymuşdu». Amma «....Rusiyanın iddiaları adi geosiyasət məcrasında qalmışdı....Rusiya öz «imperiya» rolunda MDB-ni özünün mülkü saymaqda davam edir.

TACİS–Avropa İttifaqının əsasən infrastrukturanın (o cümlədən, kommunikasiya xarakterli) inkişafında yönəldilmiş Proqramı;

-TRACECA - 1993-cü ildən etibarət regionun tranzit funksiyasının gerçəkləşməsinə yönəldilən əsas proqramı. Məqsəd «Avrasiya koridoru» yaratmaqdan ibarətdir. İNOGATE əslində TRACECA –nın bir qolu olmaqla enerji daşıyıcılarının Avropaya nəqlini həyata keçirəcək boru xətləri sisteminin yaradılmasını nəzərdə tutur (1997-ci ildən fəaliyyətdədir).

-EATKK - Avrasiya nəqliyyat-kommunikasiya koridorunun ümumi konseptual proqramını həyata keçirməklə regionun tranzit funksiyasının gerçəkləşməsinə xidmət edir.

Bu günə kimi Azərbaycan Respublikası QDİƏT çərçivəsində 11-dən çox müxtəlif rəsmi sənədlərin hazırlanmasında və qəbul olunmasında, müvafiq işçi qrupların iclaslarında fəal iştirak edir. 2005-2007-ci illərdə Azərbaycan Respublikası enerji üzrə işçi qrupun fəaliyyətini koordinasiya etmişdir. Azərbaycan həmçinin, Qara Dəniz regionunun inkişaf etdirilməsi və regionda əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi məqsədi ilə tərtib olunan Qara Dəniz dairəvi avtomagistral yolunun tikintisi layihəsində iştirak edir.

Araşdırmalarımız göstərir ki, Qara dəniz hövzəsinin geoiqtisadi anlamda institutlaşdırılmasında əsas məqsəd Türkiyəyə (yəni, yekun olaraq Avropaya)

yönəlik geniş ərazili tranzit məkanın yaradılmasından ibarətdir. Bütün yerdə qalanlar məhz bu məkanın formalaşmasında köməkçi rol oynamaqdadırlar.

Eləcə də, regiona yönəlik tranzit strategiyasının reallaşmasının məntiqi tərtibatı kimi GÜAM qruplaşmasını göstərmək olar. GÜAM Azərbaycan, Gürcüstan, Moldova və Ukrayna prezidentlərinin 10 oktyabr 1997-ci ildə Strasburqda Birgə Koomünike imzalamaqla dörd dövlətin birliyi kimi fəaliyyətə başlamışdır.

ABŞ üçün Qara dəniz hövzəsi Avropa, Yaxıq Şərq və Mərkəzi Asiyada effektiv «iştirakın» əsas dayaq nöqtəsidir. O mənada ki, Qara dəniz hövzəsinə nəzarətin itirilməsi yekun etibarı ilə Avrasiya geoiqtisadi məkanında təsirin itirilməsinə səbəb ola bilər. Bununla belə, əvvəllər hüdudsuz təsir imkanlarına malik olan ABŞ artıq müəyyən çərçivəyə sıxılmaq üzrədir. Belə ki, Avropa İttifaqının getdikcə daha çox «müstəqilləşməsi», postsovet məkanında Rusiyanın rolunun yüksəlməsi, Türkiyə ilə münasibətlərdəki bəzi anlaşılmazlaqlar, eləcə də Suriya məsələsində ABŞ-ın geri çəkilməsi açıq-aydın şəkildə yeni məzmunlu geosiyasi situasiyanın formalaşdığını ortalığa qoymaqdadır.

Rusiyanın regiona münasibəti həm daxili, həm də xarici mənafehlərin tam şəkildə ödənilməsinə hədəfləməkdədir. Belə ki, Qara dəniz hövzəsində «söz sahibi» olma Rusiyaya milli iqtisadiyyatın sürətli modernləşdirilməsi, iqtisadi, sosial-siyasi, sivil, ekoloji və s. problemlərin aradan qaldırılması, eləcə də ölkənin global güc mərkəzi statusunun bərpasına imkan yaradır. Qara dəniz regionunda möhkəmlənmə istəyinin gerçəkləşdirilməsi məqsədi ilə Rusiya postsovet ölkələrini tam şəkildə təsir zonasına almağa, hərbi iştirakını artırmağa, iqtisadi müdaxiləni gücləndirməklə regionun resurslarına asan çıxış əldə etməyə, nəqliyyat infrastrukturunu ələ keçirməklə Şimal-Cənub, Şərq-Qərb istiqamətli ticari axınlarına nəzarət etməyə çalışır. Rusiyanın regiona əsas təsir gücü enerjidaşıyıcılarının ixracatı hesabına formalaşır. Və, əsas hədəflərdən biri, hətta birincisi sözügedən sferada inhisarçı üstünlüyünü qoruyub-saxlamaqdan ibarətdir.

Azərbaycanın ən yaxın müttəfiqi Türkiyənin bölgədə yeri və rolu gəndikcə güclənməkdə, regional səviyyəli güc mərkəzindən global faktora çevrilməkdədir.

Dünyanın 16-cı iqtisadiyyatına malik olan Türkiyənin «Böyük iyirmilər» qrupunda güclü mövqeyə malikliyi, nəinki Qaradəniz hövzəsi, edəcə də Yaxın Şərq, Cənubi Qafqaz, şimali Afrika və Mərkəzi Asiyada siyasi, iqtisadi, mədəni və sivil təsirinin sürətli artımı bölgənin geosiyasi situasiyasında baş verən dəyişikliklərin müsbət yönümlü xarakter almasında əhəmiyyətli rol oynamaqdadır.

Türkiyənin nəzarətində olan boğazlar Avropa və Ön Asiyanın qarşılıqlı əlaqələrində önəmli rol oynayırlar. Qara dənizi Mərmərə dəniz ilə birləşdirən Bosfor (uzunluğu 3km, eni 1500-ə yaxın) və Mərmərə dənizini Egey dənizi ilə birləşdirən Dardanel boğazlarından (uzunluğu 60 km, eni 7km-ə qədər) keçən yüklərin həcmi Suet kanlından 4 dəfə çoxdur. Bu boğazlar vasitəsi ilə Qara dəniz hövzəsi ölkələrinə-Gürcüstan, Rusiya, Ukrayna, Rumıniya və Bolqarıstana müxtəlif təyinatlı yüklər daşınır. Hər il bu boğazlardan 50 min gəmi, o cümlədən gündəlik olaraq 15 neft tankeri keçir.

Qara dəniz boğazları üzərində nəzarətin olması geostrateji üstünlüyün daha da möhkəmləndirilməsi və geoiqtisadi anlamda tranzit mövqenin müstəqil mövqe ilə əvəzlənməsində mühüm yer tutur. Hərbi gücünə görə dünyanın 9-cu ordusuna sahib olan Türkiyə regionda sabitliyin əsas qarantı kimi çıxış etməkdədir. Türkiyənin xarici siyasətinin «qonşularla sıfır problem» prinsipi əsasında həyata keçirilməsi ölkənin bütövlükdə geoiqtisadi cəlbediciliyini yüksəltməkdədir. Aydın ki, Türkiyənin regionda əsas güc mərkəzinə çevrilməsi çox sıx tellərlə bağlı olduğu Azərbaycanın da transregional səviyyədə önə çıxmasına, geoiqtisadi təkrar istehsal tsikllərinə qoşulmasına son dərəcə müsbət təsir göstərə, başlıca geosiyasi dəstək olardı.

Nə qədər qərribə səslənsə də Avropa İttifaqının Qara dəniz regionuna münasibətdə strateji yanaşma tərzini hələ də formalaşmamışdır. Buna baxmayaraq, 2007-ci ildə Rumıniya və Bolqarıstanın Avropa İttifaqına qəbul edilməsi ilə Aİ nəinki Qara dənizə birbaşa çıxış imkanı qazanmış, hətta onu Avropanın «daxili» dənizi kimi qəbul etmişdir. Aİ-nin regiona münasibətdə əsas hədəfi enerji

təchizatının təhlükəsizliyini təmin etməkdən və qarşılıqlı əməkdaşlığı inkişaf etdirməkdən ibarətdir.

Aparılan məqsədyönlü iqtisadi siyasətin bilavasitə nəticəsi kimi, son illərdə çox yüksək inkişaf sürətinə nail olmuş Azərbaycan çağdaş iqtisadi gücü baxımından Cənubi Qafqaz regionunun lider dövlətidir. Bu gün Azərbaycan öz iqtisadi inkişaf potensialına və milli resurslarına görə faktiki olaraq regionun aparıcı ölkəsinə çevrilmişdir. Cənubi Qafqazın insan resurslarının təxminən 60%-i, yanacaq-enerji və maliyyə resurslarının 90%-i, iqtisadi potensialının isə 75-80%-i Azərbaycanın payına düşür. Hazırda həm qonşu dövlətlər, həm də dünyanın əksər geosiyasi aktorları bütün ölçülər üzrə regionun "lider ölkəsi" statusunu daşımaq imkanını məhz Azərbaycana aid edirlər. Mütəxəssislərin fikrinə görə, Azərbaycanın bölgədəki əksər geosiyasi hadisələrə görə getdikcə artan məsuliyyəti fonunda həm də regional proseslərə təsir gücü günü-gündən yüksəlir. Beynəlxalq aləm Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional problemlərinin, bu məkanda reallaşdırılan əksər transmilli layihələrin və s. həllində ilk növbədə Azərbaycanın mövqeyini əsas götürür və onunla hesablaşmaq məcburiyyəti ilə üzləşirlər.

Azərbaycan Avropa və Asiyanın nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin və neft-qaz ixracatı marşrutlarının üzərində yerləşir. Dünyada önəmli rol oynayan dövlətlərlə geoiqtisadi münasibətlərin taktikasının düzgün müəyyənləşdirilməsi, neft-qaz ixracı marşrutlarının şaxələndirilməsi və səmərəli istifadəsinin təşkili, xarici aləmlə mövcud nəqliyyat-tranzit əlaqələrinin genişləndirilməsi, yeni satış bazarlarının axtarılması və mənimsənilməsi ölkəmizin 2020-ci ilədək reallaşdıracağı əsas geosiyasi və geoiqtisadi vəzifələr sırasına daxildir. Bu məqsədlə xarici aləmlə Azərbaycanı birləşdirən transmilli və ölkədaxili strateji tranzit-nəqliyyat infrastrukturalarının, neft-qaz kəmərlərinin yenidən qurulması, buraxılış və daşıma gücünün bir neçə dəfə artırılması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Rəsmi məlumatlara görə, son illərdə 34 transmilli şirkət və 16 nüfuzlu dövlət, Azərbaycanın təşəbbüsü ilə Xəzər regionundakı nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi və ixrac kəmərlərinin çəkilişi, yenidən qurulması və s. layihələrə qatılmış, onların reallaşmasında iştirak etmişdir. Bu layihələrdən ən vacibi, şübhəsiz ki, artıq neçə

illərdir uğurla istifadə edilən Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) əsas neft və Bakı-Tbilisi-Ərzurum (BTƏ) qaz kəməri, eyni zamanda Avropa Birliyinin TRASEKA layihəsi çərçivəsində yenidən qurulmuş və bərpa edilmiş Transqafqaz nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi ("İpək yolu") və tikilməkdə olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsidir. Bu kəmərlər və nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizləri təkcə Azərbaycanın deyil, bütün regionun geosiyasi vəziyyətini köklü şəkildə dəyişmiş, bölgə ölkələrinin müstəqilliyinin gücləndirilməsi, iqtisadiyyatının, sosial həyatının, vətəndaş birliyinin, siyasi plüralizm, vətəndaş cəmiyyəti və demokratik dəyərlərin inkişaf etdirilməsində və ən əsası, regional, beynəlxalq enerji təhlükəsizliyinin təmin olunmasında mühüm rol oynamışdır.

Avrasiya İttifaqının özəyini təşkil edəcək MDB ölkələri arasında qarşılıqlı iqtisadi əlaqələri qiymətləndirdikdə bütün digər şərtlərlə yanaşı, yaddan çıxarmaq olmaz ki, bu ölkələrdə faktiki olaraq milli iqtisadi sistemlərin formalaşması davam edir. Bu dövrün mühüm məziyyəti ondan ibarətdir ki, bu zaman bəşəri inkişaf amilləri, təbii məhdudiyyətlər və xüsusi ilə müstəqilliyin əldə edilməsi ilə yaranan şəraitin təzahürləri daha həssaslıqla nəzərə alınmalıdır, beləki fikrimizcə, onların kumulyativ təsir gücü daha əhəmiyyətlidir. Belə şəraitdə real iqtisadi integrasiya tədbirləri çərçivəsində hər hansı səlahiyyətlərin ölkədən kənara ötürülməsi mənfi qarşılanır və müstəqilliyin məhdudlaşdırılması kimi qəbul edilir. Aydındır ki, iqtisadiyyata bazar münasibətləri şəraitində resursların rəşional bölgüsü sistemi kimi sadələşdirilmiş, dar liberal yanaşma, milli maraqları yetrərinə nəzərə almaya bilər. Əslində post sovet məkanında müşahidə etdiyimiz milli iqtisadi inkişaf modellərinin fərqliliyi buradan yaranmışdır. Hesab edirik ki, belə şəraitdə "avroasiya" ideyasının əsas müsbət təsiri, bu məkana daxil olan ölkələr arasında etibarlı geosiyasi və geoiqtisadi əlaqələr sisteminin formalaşması ola bilər. Belə sistem bir tərəfdən dünyada baş verən qlobal proseslərə münasibətdə adekvat reaksiyanın formalaşması, digər tərəfdən isə nəzərdə tutulan integrasiya məkanında ikitərəfli maraqlara xidmət edən separatist xarakterli sövdələşmələrin qarşısının alınmasını təmin edə bilər.

Hesab edirik ki, bu baxımdan, milli iqtisadi sistemlərin qoşulması texnologiyası dəqiq müəyyənləşməlidir. Bu ilk növbədə, qoşulmanın mərhələliyi, hədəfləri və ilkin şərtlərinə aiddir. İqtisadi sistemin struktur adekvatlığı və iqtisadi cəhətdən qoşulma imkanlarına ciddi diqqət yetirilməlidir. Eyni zamanda milli sistemin əsas həlqələrinin integrasiyaya qoşulmasının sinxronluğu və onların qoşulmasının yol verilə biləcək hədlərinin müəyyənəndirilməsi vacibdir. Əks halda milli sistemin və ya onun infrastrukturunun dağılması mümkündür. Məsələn, bir sıra nüfuzlu ekspertlərin qiymətləndirmələrinə görə, dünyanın aparıcı ölkələrinin və şirkətlərinin BTC-nin reallaşmasındakı iştirakı təkcə Azərbaycanın deyil, həm də bölgənin enerji resursları ilə zəngin digər ölkələrinin geoiqtisadi gücünü artırmış, bəzi regional qüvvələri geosiyasi təsirlərdən azad etmiş və beynəlxalq aləmdə onların reallaşdırdığı transmilli enerji layihələrinə dəstək olmuşdur. Layihə iştirakçısı olan əksər dövlətlər həm də regionun geosiyasi proseslərinə daha fəal cəlb olunmuş və ona təsir göstərmək imkanı qazanmışdır. Azərbaycan tərəfindən davamlı şəkildə həyata keçirilən bərabər hüquqlu, qarşılıqlı faydalı əməkdaşlıq, bütün tərəflərin ortaq maraqlarının nəzərə alınması və s. bu ölkənin xarici mütəfiqlərinin sayının artmasını şərtləndirmişdir.

Azərbaycan hazırda beynəlxalq aləmlə iqtisadi, enerji, nəqliyyat və s. əlaqələrini heç bir kənar təsirə məruz qalmadan, müstəqil şəkildə reallaşdırmağa çalışır. Ölkəmizin müasir əsas strateji hədəfləri və geosiyasi maraqları ilk növbədə onun dövlət suverenliyinin qorunub saxlanılmasını, ərazi bütövlüyünün bərpa edilməsini, əhalisinin həyat şəraitinin yaxşılaşdırılması və təhlükəsizliyinin təmin olunmasını, ölkə daxilində dayanıqlı siyasi və liberal iqtisadi sistemin formalaşdırılması və davamlı inkişafını, sosial-iqtisadi tərəqqinin davam etdirilməsini, xarici aləmlə ortaq maraqların tapılması və uzlaşdırılmasını, ölkənin milli maraqlarının təminatı ilə bağlı qazanılmış beynəlxalq dəstəyin getdikcə artırılmasını və s. vəzifələrin reallaşmasını tələb edir. Bu məsələlər Azərbaycanın bir dövlət kimi mövcudluğunu, Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazdakı mövqelərinin güclənməsini şərtləndirən əsas strateji vəzifələr hesab olunur. Aydındır ki, ölkənin geosiyasi mövqeyinə təsir edən mühüm amillərdən biri qonşu

və ya tərəfdaş ölkələrin mövqelərinin uzlaşdırılmasıdır. Dünya təcrübəsində belə uyğunsuzluq resursların bölüşdürülməsi və ortaq maraqlar naminə reallaşdırılan "kompromis siyasət" vasitəsilə aradan qaldırılır. Məsələn, Azərbaycanın dünyanın mühüm transmilli geosiyasi və geoiqtisadi maraqların kəsişmə nöqtəsində yerləşməsi faktoruna əsaslanan siyasəti nəticəsində region ölkələri ilə yaranan bir sıra ziddiyyətli məqamları aradan qaldırmışdır. Azərbaycan öz səmərəli və müsbət mahiyyətli geosiyasəti ilə Şərq-Qərb, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin açılmasında mühüm rol oynayaraq, Transqafqaz və Transasiya nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyət göstərməsində təkcə öz milli maraqlarını deyil, Rusiya da daxil olmaqla bütün region ölkələrinin maraqlarını təmin etmiş, bölgəni dünyanın əsas tranzit mərkəzlərindən birinə çevirmişdir.

Azərbaycan dövlətinin müasir iqtisadi siyasətində integrasiyanın vəzifə və hədəflərinin müəyyənləşdirilməsi baxımından, dünya təsərrüfat sistemində müşahidə edilən regional integrasiyanın güclənməsi meyili mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Fikrimizcə, regionallaşma bir neçə səbəbdən hazırda qloballaşmanın və iqtisadi integrasiyanın aparıcı əlamətinə çevrilir. Əvvəla regional əməkdaşlıq iqtisadi integrasiyanın təməl prinsiplərinə daha müvafiqdir. İkincisi- regional əməkdaşlıqda məqsədlərin uzlaşdırılması daha asandır və transaksiya xərcləri daha azdır. Üçüncüsü- regional əməkdaşlıqda iqtisadi maraqların milli-mənəvi və global siyasi maraqlarla qarşılıqlı münasibətlərində marjinal dəyərlərin əhəmiyyəti əksər hallarda həlledici hesab edilmir. Nəhayət regional integrasiya 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.

Digər tərəfdən, müasir dünya təcrübəsində məkan geosiyasətinin yerini axınlar geosiyasəti almışdır. Hazırda heç bir dövlət 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. Geoiqtisadiyyat, faktiki olaraq dövlətin yeni keyfiyyətdə 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, nəticədə geoiqtisadiyyat iqtisadi geosiyasətə çevrilir.

Beləliklə, indiki mərhələdə Avrasiya ideyasına bizim yanaşmamızın əsas prinsipi qarşılıqlı kompleks faydalılıq və nəticəliliyə gətirə biləcək geniş və açıq əməkdaşlıq arealının regional geoiqtisadi fəzanın formalaşdırılması kimi ifadə edilə bilər. Belə areal üzv ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi maraqlarının təmin edilməsinə xidmət etməlidir. Yəni, yeni keyfiyyətdə dərin iqtisadi integrasiya birliyinin yaradılması əsas hədəf elan olunmalı və ilk növbədə milli geoiqtisadi maraqların uzlaşdırılması istiqamətində ardıcıl tədbirlərə start verilməlidir. Qloballaşmanın dərinləşməsi ilə beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin inkişafında reallıq və rasionallıq meyarlarına əsaslanan geoiqtisadi yanaşmanın tətbiqi zərurətinin güclənməsini nəzərə alaraq hesab edirik ki, Avrasiyada regional geoiqtisadi fəzanın formalaşdırılmasına qloballaşan dünyadakı geoiqtisadi prosesləri maksimal nəzərə alan, strateji fəaliyyət və qərarlar baxımından çevik və sadə geoiqtisadi yol xəritəsinin yaradılmasından başlamaq vacibdir.

Fəsil III. Azərbaycanın transmilli iqtisadi layihələrə integrasiyasının prioritet istiqamətləri

3.1 Azərbaycanın həyata keçirdiyi transregional layihələrinin əsas xüsusiyyətləri

XVIII əsrin ikinci yarısından başlayan sənayeləşmə əl əməyindən maşına, manufakturadan fabrikə, üstün aqrar iqtisadiyyatdan sənaye istehsalına keçməklə bərabər, aqrar cəmiyyətin sənaye cəmiyyətinə transformasiyası ilə də tarixə yazıldı. Yəni sənayeləşmə təkcə maşınların kütləvi şəkildə iqtisadiyyata tətbiqi ilə istehsalın sürətli artımına səbəb olmadı, həm də cəmiyyətin bütün strukturunun dəyişməsinə gətirib çıxardı.

Beləliklə, tarixi sənaye inqilabı hansısa 3-5 nəsil dönməndə dünyada aqrar cəmiyyətdən sənaye cəmiyyətinə keçidi təmin edə bildi.

O zamandan bugünümüzədək sənaye maşınlarının təkmilləşdirilməsi, nou-xauların bu sahəyə tətbiqi iqtisadiyyatda istehsal güclərinin artmasının, bununla paralel cəmiyyətin sosial rifahının yüksəldilməsinin əsas meyarına çevrilmişdir.

Tarixin bütün bu mərhələlərini yaşayan Azərbaycan XX əsrin 90-cı illərinə qədər keçmiş SSRİ-nin normal inkişaf etmiş sənaye regionlarından biri sayılırdı. Lakin ötən əsrin 70-80-ci illərindən yüksək templə inkişaf etməyə başlayan Azərbaycan artıq müstəqilliyin ilk illərində iqtisadi iflasa doğru gedirdi. Bunun da əsas səbəbləri – mərkəzi hakimiyyətdən asılı olan yerli hakimiyyətin səriştəsiz idarəçiliyi, milli-azadlıq hərəkatı dalğasında hakimiyyətin naşı insanların əlinə keçməsi, Ermənistanın təcavüzünə qarşı aparılan müharibə və s. idi ki, nəticədə neft-kimya, metallurgiya, maşınqayırma, trikotaj, qida və ümumiyyətlə, bütün sənaye infrastrukturu çox sürətlə iflasa uğramağa başladı.

Azərbaycan dövlət müstəqilliyinin çox erkən dövründə həm siyasi, həm iqtisadi, həm də geostrateji baxımdan iflasa uğramağa başladı. Ümummillə lider Heydər Əliyevin hakimiyyətə qayıdışı ilə vəziyyət büsbütün dəyişdi. Böyük uzaqgörənliklə neft diplomatiyası dövrü başladı. Dünyada söz sahibi olan dövlətlərin nəhəng neft şirkətləri ilə intensiv danışıqlar başlandı. İqtisadiyyat tam

yeni, dünyada özünü doğrultmuş bir müstəviyə keçirilərək ən yaxın dövr üçün strateji vəzifələr müəyyənləşdirildi. Əzəli sahibkarlıq mexanizmi 70 illik fasilədən sonra yeni keyfiyyətdə sürət götürməyə və qlobal layihələrin hazırlanmasına başlandı.

Dünyanın nüfuzlu ekspertlərinin və analitiklərin fikirlərinə görə, XXI əsrdə ilkin enerji resurslarının istehsalının və istehlakının ümumi həcmində dünyada liderlik karbohidrogenlərə məxsus olan ölkələr olacaqdır. Bu o deməkdir ki, bir tərəfdən neft-qaz ehtiyatlarının kəşfiyyatının həcmnin artırılması, digər tərəfdən isə neftdən daha səmərəli istifadə edilməsinə keçidin təmin edilməsi tələb olunur. XXI əsrin əvvəlindəki vəziyyət belə olmuşdur.

2001-ci ildə dünyanın 18 ən iri neft şirkətlərinin (Rusiya istisna olmaqla) payına dünya neft hasilatının 60%-i düşürdü. Bu şirkətlərdən yalnız 5-i özəldir və dünya neftinin 40%-i bu şirkətlərdə hasil olmuşdur. 2001-ci ildə ən çox neft hasil edən şirkətlər aşağıdakılardır (mln.ton): Said Arabian Oil Co. (Səudiyyə Ərəbistanı) – 420,57, National Iranian Oil Co. (İran) – 186,25, Petroleos Mexicanos (Meksika) – 169,57, China National Petroleum Co (Çin) – 166,86, Petroleos de Veneruela SA (Venesuela) – 150,71, Exxon Mobil (ABŞ) – 133,12, Royal Dutch/Shell (Hollandiya-Böyük Britaniya) – 115,75, British Petroleum/Amoco/ (Böyük Britaniya) – 115,75, Nigerian National Petroleum Corp. (Nigeriya) – 105,23, Shevron Texaco (ABŞ) – 102,74, Kuwait Oil Corp. (KOC) (Küveyt) – 92,14, Petrobras (Braziliya) – 64,07, Totalfina elf (Fransa) – 74,72, National Oil Corp. (Liviya) – 71,42, Pertamina (İndoneziya) – 70,10, ADCO (BƏƏ) – 51,46, Neft və Minerallar Nazirliyi (Oman) – 45,50, Sonatrach (Əlcəzair) – 37,72, Syrian Petroleum Co. (Suriya) – 27,07.

Bütövlükdə 1975-2001-ci illərdə dünya neft istehlakı – 15,5%, hasilatı isə – 14,8% artmışdır.

Beynəlxalq Enerji Agentliyinin 2002-ci il məlumatına görə, dünyada ən çox neft istehlak edən ölkələr arasında aşağıdakı ölkələr öncül yerləri tutur (mln.ton): ABŞ – 1045, Yaponiya – 285, Çin (Honkonqsuz) – 235, keçmiş SSRİ – 187, Almaniya – 141, Braziliya – 110, Koreya – 108, Kanada – 108, Fransa – 101,

Hindistan – 101, İtaliya – 97, Meksika – 90, Böyük Britaniya – 89, İspaniya – 74, Səudiyyə Ərəbistanı – 6,5, İran – 57 və s. Bütövlükdə dünyada 2002-ci ildə 3765 mln. ton neft istehlak olunmuşdur.

Dünyada neft istehlakında liderlik ABŞ-a (25%) məxsusdur, sonrakı yerlərdə Yaponiya (8%), Çin (5,2%), Almaniya (4,2%), Rusiya (3,9%), Cənubi Koreya (3,1%), İtaliya (2,8%), Fransa (2,7%), Böyük Britaniya (2,5%), Kanada və Hindistan (2,4%), Braziliya və Meksika (2,2%) gedir. Bütövlükdə dünyada neft istehlakının 70%-i 13 dövlətin payına düşür.

Dünya neft ticarəti öz miqyasına, iqtisadi və siyasi əhəmiyyətinə görə müasir dünya təsərrüfat əlaqələrinin ən mühüm ünsürlərindən biridir. 2002-ci ildə dünyada neft ticarətinin həcmi 415 mlrd. dollar təşkil etmişdir ki, bu da dünya əmtəə dövriyyəsinin 3,8%-ni təşkil edirdi.

2001-ci ildə regionlar üzrə neftin ixracı və idxalı (mln.ton) aşağıdakı kimi olmuşdur: 1) İdxal – ABŞ – 581, Avropa – 577, Yaponiya – 260, digər regionlar – 770, bütün dünya – 2188; 2) İxrac – ABŞ – 46, Kanada – 90, Meksika – 94, Mərkəzi və Cənubi Amerika – 157; Avropa – 97, keçmiş SSRİ – 234, Yaxın Şərq – 955, Şimali Afrika – 136, Qərbi Afrika – 159, Asiya – Sakit okean regionu – 144, digər dövlətlər – 75.

Bir sıra ölkələrin ixracında neft həlledici yer tutur. Məsələn, Nigeriyada – 95-96%, Anqolada – 91%, İran və Omanda – 88-90%, BƏƏ-də - 78%, Səudiyyə Ərəbistanında – 73%, Liviyada – 77%, Venesuelada – 65%, və s.

US Energy Information Administration-un məlumatlarına görə, son 100 il (1914-2014) ərzində dünyada neftin təşkili daha da diversifikasiya olunur (sutkada mln. barrel): Latın Amerikası 3-80; Şimali Amerika 2-65; Afrika 1-59; Asiya və Okeaniya 0-53; Yaxın Şərq 0-39; Rusiya və Xəzər regionu 3-18; Avropa 1-6.

Neft qiymətlərinə gəldikdə isə 2001-ci il avqustun sonunda Nyu York Əmtəə birjasında onun 1 barreli rekord səviyyəyə - 72 dollara satılmışdır. Bu, 1983-cü ildən o vaxtadək ən yüksək səviyyə hesab olunurdu.

Müqayisə üçün qeyd etmək lazımdır ki, neftin 1 barrelinin qiyməti 2004-cü ilin dekabrında 54,45 dollar təşkil etmişdir.

Bu gün dünyada baş verən müxtəlif proseslər – yeni müharibə ocaqlarının yaranması, ölkələr arasında enerjidaşıyıcılarının nəqli sahəsində problemlərin və mübahisələrin yaşanması göstərir ki, ayrı-ayrı dövlətlər enerji təhlükəsizliyi üçün daha ciddi düşünməli, xüsusən, alternativ nəql sistemlərinin yaradılması ilə mövcud ideyaların reallaşdırılması istiqamətində əməli hərəkətə keçməlidirlər. Bu baxımdan zəngin neft-qaz ehtiyatlarına malik Azərbaycan məhz bu yolla gedir, həmişə alternativ nəql imkanlarının axtarışında olan Avropanın və digər dövlətlərin diqqətini cəlb edib.

Azərbaycanın dünyanın enerji təhlükəsizliyində oynadığı mühüm rol birinci növbədə özünün neft-qaz ehtiyatlarını şaxələndirilmiş formada ixrac edə bilməsi imkanlarına sahib olmasından irəli gəlir. Belə ki, hazırda Azərbaycan nefti və qazı mövcud enerjidaşıyıcı sistemlərlə bütün istiqamətlərə nəql edilir. Lakin bu hazırkı imkanları genişləndirmək, şaxələndirmək və sayını artırmaq üçün də yaxşı potensial mövcuddur. Azərbaycan neft-qaz təchizatı marşrutlarının şaxələndirilməsi ilə bağlı səslənən təklifləri hər zaman dəstəkləyir, bu sahədə müxtəlif layihələr üzərində düşünən Avropa İttifaqının enerji təhlükəsizliyinə töhfələr verməyə hazır olduğunu bəyan edib. Ona görə bir çox ölkələrin enerji təhlükəsizliyinin təminatına böyük töhfələr verən Azərbaycan buna görə də dünya birliyində etibarlı və strateji tərəfdaş kimi yerini möhkəmləndirir.

Azərbaycanın təşəbbüsü ilə BTC, Bakı-Supsa neft, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərlərinin işə düşməsindən sonra karbohidrogen ehtiyatlarının nəqli ilə bağlı regionda tamamilə yeni vəziyyət yarandı. Yəni, Xəzərin karbohidrogen ehtiyatları ilk dəfə olaraq alternativ yollarla dünya bazarlarına çıxarılmağa başlandı ki, bu da Azərbaycanın enerji siyasətinin müstəqil olmasını göstərir. Bu layihələrdən sonra Trans-Anadolu (TANAP) və Trans-Adriatik (TAP) boru kəmərləri layihələrinin həyata keçirilməsi Avropa və dünyanın enerji təhlükəsizliyi baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir.

1994-cü il sentyabrın 20-də “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması ilə Xəzərdə maraqları təmin olunmuş bəzi aparıcı Qərb dövlətlərinin, o cümlədən ABŞ-ın Azərbaycanla bütün sahələrdə genişmiqyaslı əməkdaşlığa marağı artdı, beynəlxalq

maliyyə qurumları ilə əməkdaşlıq sahəsində tamamilə yeni mərhələnin başlanğıcı qoyuldu. Bu müqavilə respublikamızın dövlət müstəqilliyinin mühüm təminatına çevrilməklə, azad iqtisadi mexanizmlərin tətbiqini və dünya iqtisadiyyatına dinamik integrasiyasını təmin etdi. Yeni neft strategiyasının uğurları Azərbaycanın Avratalantik məkana integrasiya prosesini sürətləndirdi, Azərbaycana sərmayə qoyulması sahəsində ciddi dönüş yaratdı.

“Əsrin müqaviləsi”nin imzalanmasından sonra dünyada əsas enerji mənbələrinə nəzarət uğrunda mübarizənin kəskinləşməsi sözügedən müqavilə çərçivəsində hasil olunacaq milyonlarla ton xam neftin hansı əsas marşrutla Qərb bazarlarına nəql ediləcəyi məsələsini də başlıca mübahisə predmetinə çevirmişdi. Bununla bağlı fərqli təklif və ideyalar təkcə layihənin iştirakçısı olan dövlətlərin iqtisadi deyil, həm də təhlükəsizlik maraqlarından irəli gəlirdi. Mümkün marşrutlar işərisində hansının siyasi, kommersiya, iqtisadi, ekoloji və təhlükəsizlik baxımından daha əlverişli olması uzun müddət dünya siyasətinin aparıcı mövzusa çevrildi. Lakin ulu öndər Heydər Əliyevin iradəsi, prinsipial və qətiyyətli mövqeyi, habelə o zaman ARDNŞ-in birinci vitse-prezidenti vəzifəsində çalışan İlham Əliyevin danışıqlar prosesində nümayiş etdirdikləri diplomatik məharət, tərəfdaşı inandırmaq bacarığı sayəsində Azərbaycan neftinin nəqli marşrutları barədə optimal qərarlar qəbul olundu.

1996-cı ilin yanvar ayında “Azərbaycan neftinin Bakı-Novorossiysk marşrutu ilə nəql edilməsi haqqında” Rusiya Federasiyası ilə Azərbaycan Respublikası arasında hökumətlərarası saziş imzalandı, 1997-ci ilin oktyabrında həmin xətt istifadəyə verildi. 1997-ci ildə Azərbaycan və Gürcüstan hökumətləri arasında neftin Qara dənizə çıxarılması üçün Bakı-Tibilisi-Supsa marşrutu ilə nəqlini nəzərdə tutan saziş imzalandı. 1999-cu ilin 17 aprelində müstəqil Azərbaycanın tarixində daha bir əlamətdar hadisə - Azərbaycan, Gürcüstan və Ukrayna prezidentlərinin iştirakı ilə uzunluğu 850 km, illik buraxılış qabiliyyəti 5 milyon ton olan Bakı-Supsa neft kəməri və Gürcüstanın Qara dəniz sahilindəki Supsa ixrac terminalı istismara verildi.

Bununla belə, həmin kəmərlər də Azərbaycanın getdikcə artan ehtiyaclarını tam ödəmək iqtidarında deyildi. “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində neft hasilatının çoxalması əsas ixrac boru kəmərinin qısa zamanda inşasını da zərurətə çevirdi. Ulu öndər Heydər Əliyev bununla bağlı müdrik və uzaqgörən qərarını hələ ötən əsrin 90-cı illərinin ortalarında vermiş, Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) neft kəməri ideyasını ilk dəfə olaraq gündəmə gətirmişdi. Azərbaycan xalqının mənafeələrini daim uca tutan Heydər Əliyev sonrakı mərhələdə də böyük ustalıqla həmin kəmərin alternativsizliyini “Əsrin müqaviləsi”ndə iştirak edən şirkətlərə, habelə onların təmsilçisi olan dövlətlərə qəbul etdirə bilmişdi.

1998-ci ilin 29 oktyabrında ümummilli liderin təşəbbüsü ilə Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstan prezidentləri BTC-nin tikintisi ilə bağlı “Ankara bəyannaməsi” imzaladılar. BTC-nin reallaşması “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanmasından sonra Azərbaycan üçün ikinci mühüm tarixi əhəmiyyət kəsb edən hadisə oldu. 2002-ci il sentyabr ayının 18-də Səngəçal terminalında Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstan prezidentlərinin iştirakı ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan Əsas ixrac Boru Kəmərinin təməlqoyma mərasimi keçirildi. 2006-cı il mayın 28-də Azərbaycan nefti Ceyhan limanına çatdı. Bu hadisə ümummilli lider Heydər Əliyevin yeni neft strategiyasının əməli nəticəsi olmaqla, bu strategiyayı uğurla davam etdirən Prezident İlham Əliyevin əfsanənin reallığa çevrilməsində göstərdiyi fədakarlığın məntiqi nəticəsi idi. Nəhayət, 2006-cı il iyulun 13-də Türkiyənin Ceyhan terminalında hər üç dövlətin prezidentlərinin iştirakı ilə BTC-nin tam istismara verilməsi ilə bağlı təntənəli tədbir təşkil olundu. Beləliklə, kimlərsə bir vaxtlar əfsanə hesab etdiyi bu strateji layihə “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanmasının 12-ci ildönümü ərəfəsində gerçəkliyə çevrildi.

Azərbaycanın global layihələrin həyata keçirilməsində əsas tərəf kimi beynəlxalq iqtisadi-siyasi proseslərdə aparıcı qüvvəyə çevrilməsi Azərbaycanın mövqelərinin güclənməsi ilə müşayiət olunur. Azərbaycan öz əməli addımları ilə hər bir fərdin maraq və mənafeələrinin qorunmasına dövlət təminatının olduğunu praktik surətdə təcəssüm etdirirdi.

İndi Azərbaycan regionda hansısa ölkədən enerji asılılığı olmayan yeganə respublikadır. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri və Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərləri dünya miqyaslı layihələr olmaqla, Azərbaycanın enerji təhlükəsizliyinə geniş imkanlar açır. Bu layihələr Azərbaycanın müstəqilliyini daha da möhkəmləndirir. Regionda müstəqil siyasət aparmasını təmin edir. Azərbaycan dünyaya qaz nəql edən ölkə kimi də tanınmaqdadır. Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərlərinin istifadəyə verilməsi Azərbaycanın müasir Avropanın və dünyanın enerji təhlükəsizliyindəki rolunu da əhəmiyyətli dərəcədə artırmışdır. 1999-cu ildə kəşf olunan “Şahdəniz” yatağının işlənməsinin birinci mərhələsi çərçivəsində 2006-cı ildən Gürcüstan və Türkiyəyə qaz ixrac edilir. “Şahdəniz” yatağının işlənməsinin ikinci mərhələsi və “Cənub” qaz dəhlizi layihələri isə dünyanın neft-qaz sənayesində indiyə qədər həyata keçirilmiş ən böyük və mürəkkəb layihələrdən hesab olunur.

2011-ci ildə Azərbaycan ilə Avropa İttifaqı arasında strateji enerji əməkdaşlığına dair memorandum imzalanmışdır. Bu da öz növbəsində Azərbaycanın enerji strategiyasının həyata keçirilməsinə və Avropa istiqamətində enerji təchizatının şaxələndirilməsinə yardım etmişdir.

2012-ci ildə Türkiyə ilə Trans-Anadolu boru kəməri – TANAP-a dair saziş imzalanmış, TAP layihəsi əsas ixrac marşrutu seçilmişdi. İlk mərhələdə Azərbaycan qazının daşınması “Şahdəniz-2” layihəsinin hasilatı hesabına olacaqdır. Təbii qazın nəqli ilk mərhələdə 15-16 milyard kubmetrlə başlanacaqdır. 2018-ci ildə Türkiyəyə 6 milyard kubmetr, 2019-cu ildə isə Avropaya 10 milyard kubmetr qaz nəql olunacaq. 2025-ci ilədək Azərbaycan qaz ixracatını 40-50 milyard kubmetrə çatdıracaqdır.

İstehsal etdiyi xam nefti Qərb bazarlarına ixrac edən Azərbaycan böyük iqtisadi dividendlərə nail olmuşdur. Neft gəlirlərinin iqtisadiyyatın digər vacib sahələrinə, xüsusən də qeyri-neft sektoruna, istehsal sahibkarlığına yönəldilməsi, yeni müəssisələrin açılması yolu ilə işsizlik probleminin aradan qaldırılması, bir sözlə, əhalinin sosial müdafiə tədbirlərinin gücləndirilməsi dövlətin ilk gündən hökumət qarşısında müəyyənləşdirdiyi mühüm vəzifələrdəndir. Dövlətin işlək

mexanizmlər üzərində gerçəkləşdirdiyi uğurlu sosial-iqtisadi islahatların nəticəsi olaraq bu gün Azərbaycan dünyanın ən sürətlə inkişaf edən ölkələrindən birinə çevrilmişdir. Neft strategiyasının uğurları bu gün artıq hər bir vətəndaşın həyatında qabarıq hiss edilir və Azərbaycanın davamlı yüksəlişinə geniş imkanlar açır. Neft strategiyasının uğurlu göstəricilərindən biri də hər il dövlət büdcəsində özünü göstərir. Dövlət büdcəsində sosialyönümlü xərclərin ildən-ilə artması da neft gəlirlərinin sosial rifah amilinə xidmət etdiyini göstərir.

Azərbaycanın enerji siyasəti iqtisadiyyatın transformasiyasına və şaxələndirilməsinə imkan yaratmışdır. Ölkə müstəqilliyini bərpa etdiyi dövrdə özəl sektordakı ümumi daxili məhsul sıfır faizə bərabər idi. Bu gün isə özəl sektor iqtisadiyyatın 85 faizini təşkil edir. İşsizlik səviyyəsini 4,8 faizə, yoxsulluq səviyyəsi 5,5 faizə endirilmişdir. Azərbaycanın xarici borcu ümumi daxili məhsulun 8 faizini təşkil edir.

Bu səbəbdən enerji siyasəti, beynəlxalq təsisatlarla sıx əməkdaşlıq, şaxələndirmə və şəffaflıq uğurlu inkişafın əsas elementlərindəndir. Azərbaycan neft bəlasına, məşhur “Holland sindromu”na tutulmamışdır. Azərbaycan neftin və qazın xalqın mənafeyinə necə xidmət etdiyini sübut edir. Əlbəttə ki, bunun başlıca səbəblərindən biri səmərəli beynəlxalq əməkdaşlıq olmuşdur (1-ci cədvələ bax).

Cədvəl 1**Azərbaycanın neft-qaz ixrac kəmərlərinin əsas göstəriciləri**

№	Marşrutlar	Uzunluğu, km	İl ərzində buraxılış qabiliyyəti	Dəyəri, milyard dollar	Məhsul	Statusu
1.	Bakı-Batumi (1986-istismardan çıxarılıb)	867	4,8 milyon ton	0,2	neft	Yoxdur
2.	Bakı-Supsa (Qərb marşrutu)	850 Azərbaycan-447 Gürcüstan-403	5,7 milyon ton	0,6	neft	Tam gücü ilə işləyir
3.	Bakı-Novorosiyski (Şimal marşrutu)	1347 Azərbaycan-231 Rusiya-1116	6,1 milyon ton	1,3	neft	Fasilələrlə işləyir
4.	Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC)	1770 Azərbaycan-443 Gürcüstan-250 Türkiyə-1077	60 milyon ton	5,0	neft	Tam gücü ilə işləyir
5.	Bakı-Tbilisi-Ərzurum (BTƏ)	985 Azərbaycan-443 Gürcüstan-250 Türkiyə-292	7 milyard m ³	4,0	qaz	Tam gücü ilə işləyir
6.	Cənubi Qafqaz Boru Kəməri (CQBK)	693 Azərbaycan-443 Gürcüstan-250	5 milyard m ³	1,3	qaz	Tam gücü ilə işləyir
7.	TANAP	2000	16 milyard m ³	7,0	qaz	Perspektivdə
8.	TAP	870	60 milyard m ³	45	qaz	Perspektivdə

Bakı-Batumi neft kəməri – ölkədə ilk, o dövr üçün dünyada ən uzun magistral neft kəməri olub, Bakıdan Batuma kerosin vurmaq məqsədilə 1896-1906-cı illərdə çəkilmişdir. 1907-ci ildən istismara verilmiş, 1930-cu ildən xam neft vurulmuşdur. Bakı-Batumi dəmir yolu xətti boyunca uzanır. Uzunluğu 867 km olmuşdur. Sovet dövründə hətta Qroznıdan Bakıya gətirilən neft də bu kəmərlə Qara dənizə çıxarılırdı. 1986-cı ildə istismardan çıxarılmışdır.

Hazırda Qərb marşrutu olan Bakı-Supsa ixrac kəməri Gürcüstanın Poti şəhərinin yaxınlığında başa çatmaqla, uzunluğu 850 km-dir, tam gücü ilə işləyir. 17 aprel 1999-cu ildə istifadəyə verilmişdir (axırda xəritəyə bax).

Şimal marşrutu olan Bakı-Novorosiyski (Rusiya) kəməri 27 oktyabr 1997-ci ildə istifadəyə verilmişdir, fasilələrlə işləyir, uzunluğu 1347 km-dir, bunun da 231 km-i Azərbaycan ərazisindədir.

BAKİ-TBİLİSİ-CEYHAN (BTC) NEFT BORU KƏMƏRİ

20 sentyabr 1994-cü ildə 8 dövlətin 13 nəhəng neft şirkəti rəhbərləri ilə danışıqların nəticəsi olaraq “Əsrin müqaviləsi” imzalandı. Bu müqavilə təkcə Azərbaycanın neft sənayesini deyil, ölkədə yeni sənaye infrastrukturunun, əslində bütün iqtisadiyyatın inkişafı üçün start meydançasına çevrildi.

“Əsrin müqaviləsi”nin imzalanması ilə eyni vaxtda ölkə iqtisadiyyatında aparılan islahatlar, qanunvericiliyin, vergi və bank sisteminin sürətlə dəyişən iqtisadi şəraitə uyğunlaşdırılması artıq 1994-cü ildə iqtisadi tənəzzülün qarşısını almağa, sabitliyin əldə edilməsinə gətirib çıxardı. Təbii ki, investisiyaların daha çox yönəldildiyi Azərbaycanın neft sənayesinin gəlirləri daha çox idi və bu da bütövlükdə iqtisadiyyatımıza birbaşa təsir edirdi. Əslində neftdən gələn gəlirlər təkcə bu sahədə deyil, bütün sahələrə yeni həyat verən mənbəyə, obrazlı desək “dirilik suyuna” çevrilirdi.

Uzunluğu 1770 kilometr olan BTC ən uzun boru kəməridir.

8 nasos stansiyası ətraf mühitə müdaxiləni minimuma endirmək məqsədilə tikilmişdir.

1500-dən çox çay, kanal və digər su axarları ilə kəsişir.

Ən yüksək nöqtəsi 2.800 metrədən də hündürlükdə yerləşir.

Boru kəməri torpağın altında ən azı bir metr dərinlikdə basdırılmış, bütün uzunluğu boyunca torpaqla örtülmüşdür.

Təxminən 450 icmanın ərazisindən keçir.

Bu kəmər Azərbaycanın iqtisadiyyatını daha sürətlə inkişaf etdirmək və Bakını karbohidrogenlərin işlənməsi üçün çox önəmli nəqliyyat limanına çevirmişdir. Neftin dünya bazarlarına nəqlini təhlükəsiz və ən yüksək beynəlxalq standartlara uyğun şəkildə gerçəkləşdirən BTC artıq neçə illərdir ölkəmizə əlavə mənfəətlər gətirməkdə davam edir.

Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə boyunca 1770 kilometr yol qət edərək Ceyhana çatmış ilk xam neft “Britiş Hosorn” adlı tankerə yüklənmiş, həmin tanker Aralıq dənizi sahilindəki yeni Ceyhan dəniz terminalından 4 iyun 2006-cı ildə yola salınmışdır.

Ceyhanda ilk tankerin xam neftlə yüklənib yola salınması Azərbaycan neftinin BTC boru kəməri vasitəsilə Türkiyə boğazlarından yan keçməklə dünya bazarlarına ixrac olunmasından xəbər verir. Neft əvvəlcə Xəzərin Azərbaycan sektorundakı Azəri-Çıraq-Günəşli yatağından yola salınmış, sonra isə Xəzərin o tayından olan neft həcmələri də daxil olmaqla digər həcmələr də bu neftə qoşulmuşdur.

Ceyhanda ilk tankerin neftlə yüklənib yola salınmasından əvvəl BTC boru kəmərinin Bakı yaxınlığındakı Səngəçal terminalından Türkiyənin Aralıq dənizi sahilindəki Ceyhan terminalınadək tam marşrutu boyunca 2005-ci ilin may ayından başlayaraq yoxlanılması, istismar sınaqlarından keçirilməsi və neftlə doldurulması başa çatdırılmışdı. Boru kəmərinin doldurulması üçün ümumilikdə 10 milyon barel neft sərf edilmişdir.

BP-nin Azərbaycandakı baş təmsilçi prezidenti Deyvid Vudvord hələ o vaxt bildirirdi ki: “İlk Azəri-Çıraq-Günəşli neftinin Ceyhandan ixrac olunması hər üç ölkədən olan minlərlə insanın – işçi qüvvəsinin, əhəlinin, şirkətlərin, regional və beynəlxalq təşkilatların, tərəfdaşların və bizim öz işçi heyətimizin illərlə çəkdiyi zəhmətin sonucudur. Bakı-Tbilisi-Ceyhan hər cəhətdən, həqiqətən də dünya

səviyyəli bir layihədir, biz birlikdə əldə etdiklərimizlə fəxr edirik” (2-ci cədvələ bax).

Cədvəl 2

Bakı-Tbilisi-Ceyhan layihəsi iştirakçılarının tərkibi

Səhmdarlar	Ölkələr	İştirakda payı, faizlə	
		Layihə imzalanan vaxt	Hazırkı vaxt
BP (operator)	Böyük Britaniya - ABŞ	25,41	30,10
Unocal	ABŞ	7,48	8,90
Statoil	Norveç	6,37	8,71
TPAO	Türkiyə	5,02	6,53
İtochu	Yaponiya	2,92	3,40
Delta Hess	Səudiyyə Ərəbistanı – ABŞ	1,25	2,36
ARDNŞ (SOCAR)	Azərbaycan	50	25,0
Ramko	Böyük Britaniya	1,55	-
ENİ	İtaliya	-	5,00
Total Fina Elf	Fransa-Belçika	-	5,00
İNPEX	Yaponiya	-	2,50
Conoco Phillips	ABŞ	-	2,50
Cəmi:		100	100

BAKİ-TBİLİSİ-ƏRZURUM QAZ KƏMƏRİ

292 kilometri Türkiyə ərazisində olan Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri (BTƏ), həmçinin “South Caucasus Pipeline” (SCP), Xəzərin Azərbaycan sektorunda “Şahdəniz” yatağından qazı Gürcüstan vasitəsilə Türkiyəyə aparır. O, Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) boru kəməri marşrutu boyunca gedir və Türkiyənin qazpaylaşdırıcı sistemi ilə əlaqəlidir. Boru kəmərinin 443 km-i Azərbaycan, 250 km-i Gürcüstan ərazisindən keçir.

“Şahdəniz” yatağından qaz və kondensat Səngəçal terminalına daxil olur, daha sonra oradan boru kəməri ilə nəql edilir. Türkiyədə qaz ölkənin Botas şirkətinə məxsus paylaşdırıcı sistem vasitəsilə Ərzuruma daxil olur. Layihə üzrə işlərə 2004-cü ildə başlanılıb və 2006-cı ilin sonunda başa çatdırılıb.

Azərbaycandan Gürcüstana ilk qaz nəqlinə 2006-cı il sentyabrın 30-da başlanılıb, 2007-ci ilin iyulunda isə xətt Türkiyəyə qədər uzadılıb.

Boru kəmərinin istismarına cavabdeh olan South Caucasus Pipeline Company (SCPC) birgə müəssisəsi tərəfindən həyata keçirilib. Şirkət yeddi səhmdardan ibarətdir, BP və Statoil tərəfindən nəzarət olunur.

BTƏ 42 dyum təşkil edir və 7 mlrd. kub metrədək qazı nəql etmək gücünə malikdir.

CƏNUBİ QAFQAZ BORU KƏMƏRİ

Cənubi Qafqaz Boru kəməri (CQBK) Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda yerləşən Şahdəniz qaz yatağından hasil edilən qazı Gürcüstana və Türkiyəyə nəql etmək üçün inşa edilmiş qaz kəməridir. Boru kəməri Bakı yaxınlığındakı Səngəçal terminalından başlayır. Bu boru kəməri Türkiyə sərhədinədək Azərbaycanda və Gürcüstanda Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) neft kəməri ilə eyni marşrutdadır və Türkiyədə bu ölkənin qazpaylama sisteminə birləşdirilib.

Ətraf mühitə və sosial sahəyə təsirlərin minimuma endirilməsi, eləcə də layihələrin birləşdirilməsi sayəsində əsaslı və əməliyyat xərclərinə qənaət edilməsinə nail olmaq məqsədilə bu kəmər BTC neft ixracı kəməri ilə birlikdə və eyni tikinti dəhlizində inşa olunmuşdur.

Bütövlükdə boru kəmərinin istismar əməliyyatlarına və tikintisinə Cənubi Qafqaz Boru Kəməri Şirkəti (CQBK Ko) cavabdehdir. CQBK Ko yeddi səhmdardan ibarət olan və ən böyük səhmdarları olan BP və Statoil tərəfindən idarə olunan təsis edilmiş birgə müəssisədir.

CQBK-nın iki operatoru var – BP şirkəti CQBK obyektlərinin tikintisi və istismarı üzrə məsul texniki operator, Statoil şirkəti isə CQBK-nın biznes icrası üzrə məsul kommersiya operatorudur. Bu boru kəməri 2006-cı ilin sonlarında istismara verilərək əvvəl Azərbaycana və Gürcüstana, 2007-ci ilin iyul ayından başlayaraq isə həm də Türkiyəyə Şahdəniz Mərhələ 1 qazını çatdırır.

Boru kəmərinin uzunluğu 691 km-dir, bunun 443 kilometri Azərbaycanda, 250 kilometri Gürcüstandadır. Diametri isə 42 düymdür. İl ərzində CQBK-nın

gündəlik orta ötürücülük gücü 13,4 milyon kubmetr (təqribən 473 milyon kubfut) qaz və ya gündə 81600 barel neft ekvivalentidir.

TRANS ANADOLU QAZ BORU KƏMƏRİ (TANAP)

Trans Anadolu Qaz Boru Kəməri – təbii qazı Türkiyənin Şərq sərhədindən Qərb sərhədinə daşıyacaq, bütün ölkədə sabit tranziti təmin edəcək. Layihə Azərbaycandan başlayan genişlənmiş Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinə Avropa Birliyində bir neçə kəmərlə əlaqələndirəcək. 5 il ərzində reallaşması nəzərdə tutulan layihənin dəyəri 7 mlrd. ABŞ dollarıdır. Dörd mərhələdə həyata keçiriləcək layihənin ilk mərhələsi 2018-ci ildə başa çatacaq. 2020-ci ildə kəmərin buraxılış qabiliyyəti ildə 16 mlrd., 2023-cü ildə 23 mlrd., 2026-cı ildə isə 31 mlrd. kubmetrə çatdırılacaq. İlk dövrdə TANAP kəməri ilə nəql olunacaq 16 mlrd. kubmetr Azərbaycan qazının 10 mlrd. kubmetri Avropaya, 6 mlrd. kubmetri isə Türkiyəyə satılacaq. Avropa üçün nəzərdə tutulan qaz Türkiyə-Bolqarıstan və ya Türkiyə-Yunanıstan sərhədində təhvil veriləcək. TANAP layihəsində ARDNŞ 80%, Türkiyənin BOTAŞ və TPAO şirkətləri isə birlikdə 20% paya malikdir. TANAP layihəsi üzrə saziş 2012-ci il iyunun 26-da İstanbulda imzalanıb. Boru kəmərinin diametri 56 düyüm və ya 1,4 metr nəzərdə tutulub. TANAP layihəsinin işə düşməsi “Şahdəniz-2” layihəsi üzrə qaz hasilatına başlanılması vaxtı ilə uzlaşdırılıb və 2017-ci il üçün nəzərdə tutulub.

TRANS-ADRIATİK QAZ BORU KƏMƏRİ (TAP)

13 fevral 2013-cü ildə Afinada Yunanıstan, İtaliya və Albaniya Transadriatik qaz kəmərinin (Trans Adriatic Pipeline, TAP) tikintisinə dair hökumətlərarası saziş imzalanmışdır. TAP boru kəməri layihəsi “Şahdəniz” yatağının (ehtiyatı 1,2 trln m³) işlənməsinin “Mərhələ-2” layihəsi çərçivəsində Azərbaycan qazının Avropaya çatdırılması üçün tikiləcək. Layihə çərçivəsində hasilata 2018-ci ildə başlanacağı gözlənilir. İldə hasil edilən 16 mlrd m³ qazdan 10 mlrd Avropaya nəql ediləcəkdir.

TAP Yunanıstan ərazisi ilə 478 km – Komotini şəhərindən şimal-şərqə uzanacaq, Albaniyanı keçib (209 km) Adriatik dənizinin dibi ilə (105 km) İtaliyanın cənubunda Brindizi limanına çatacaq. Hazırda layihənin səhmdarları “Axpo” (42,5%), “Statoil” (42,5%) və “E.ON Ruhrgas” (15%) şirkətləridir.

2013-cü il dekabrın 17-də müstəqil Azərbaycanın tarixində ikinci bir mühüm hadisə olmuş, öz miqyasına və əhəmiyyətinə görə “Yeni əsrin yeni müqaviləsi” adlandırılan “Şahdəniz-2” layihəsi üzrə saziş imzalanmışdır. Bununla da Azərbaycan Cənubi Qafqazın lider dövləti olduğunu bir daha təsdiqlədi və ölkənin gələcək inkişafı üçün irəliyə doğru çox mühüm addım atıldı.

Qeyd edək ki, yaxın beş ildə Azərbaycanda neft hasilatının 50-55 milyon tona, qaz hasilatının isə 30 milyard kubmetrə çatacağı nəzərdə tutulur. Bu isə regionun və Avropa İttifaqı ölkələrinin enerji təhlükəsizliyinin qorunmasında Azərbaycanın rolunun daha da artacağını göstərir. 2020-ci ilədək Avropanın enerji istehlakının 70 faizinin, 2030-cu ilədək isə 85 faizinin idxal hesabına təmin ediləcəyi barədə ekspert rəyləri fonunda Azərbaycanın təbii qazının bu bazarlara nəqli xüsusilə böyük əhəmiyyət kəsb edir.

“Şahdəniz” qaz-kondensat yatağının işlənməsinin ikinci mərhələsində hasilat birinci mərhələyə nisbətən az qala iki dəfə artacaq. Təbii ki, hazırda “Şahdəniz-1” qazını Səngəçaldan Ərzurumadək aparın kəmərin artacaq həcmələri qəbul etmək üçün gücü kifayət deyil. Üstəlik, “Şahdəniz-2” qazını Avropadakı istehlakçılara da çatdırmaq üçün əlavə xətlər gərəkdir. 2018-ci ildə əldə ediləcək həmin qazın nəqli üçün zəruri olan bu məsələ indi öz uğurlu həllini tapmaqdadır. Başqa sözlə, “Cənub qaz dəhlizi”nin marşrutu müəyyən olunmuş və buna müvafiq işlər görülür. Əlbəttə, ilk növbədə, Cənubi Qafqaz Boru Kəmərinin (CQBK) gücü artırılacaqdır. Bu həmin kəmərdir ki, Azərbaycanın ərazisi ilə 443 kilometr, Gürcüstanın ərazisi ilə 248 kilometr uzanaraq “Şahdəniz” qazını Gürcüstana və Türkiyəyə qədər nəql edir.

CQBK Bakı-Tbilisi-Ərzurum xəttinin əsas hissəsini təşkil edir və Azərbaycanın 13 rayonundan – Abşeron, Qaradağ, Hacıqabul, Ağsu, Kürdəmir, Ucar, Ağdaş, Yevlax, Goranboy, Samux, Tovuz və Ağstafadan keçir. Yeni həcmələri qəbul etmək üçün Hacıqabul rayonunun Muğan qəsəbəsi yaxınlığından başlayaraq kəməre parallel olaraq yeni bir xətt tikiləcəkdir. Gürcüstan sərhədinədək uzanan bu yeni kəmərin uzunluğu 387 kilometr olacaqdır. Onun başlanğıcında bir ərsinləmə, marşrutu boyu isə 5 siyirtmə stansiyasının tikintisi

planlaşdırılmışdır. CQBK-nın Gürcüstan hissəsində isə ölkənin Türkiyə ilə sərhədində qısa kəmə, bir ərsinləmə, iki compressor, bir təzyiqazaltma və bir təzyiqölçmə stansiyaları inşa ediləcəkdir. Beləliklə, genişləndirilmiş CQBK “Cənub qaz dəhlizi”nin güclü bir qoluna çevriləcəkdir.

Hər bir ölkənin enerji təhlükəsizliyi onun milli təhlükəsizliyindən ayrılmazdır. Enerji təhlükəsizliyinin əsas elementlərindən biri təbii qazdır. Bu səbəbdən enerji təhlükəsizliyi və enerjinin şaxələndirilməsi Azərbaycan kimi istehsalçı ölkə, həmçinin tranzit və istehlakçı ölkələr üçün eyni dərəcədə vacibdir.

Hazırda Azərbaycan Avropanın enerji təhlükəsizliyini təmin edən bir ölkəyə çevrilmişdir. “Şahdəniz-2” enerji layihəsinin reallaşdırılması isə birbaşa xarici sərmayə baxımından ən böyük layihə olacaqdır. Bu, Azərbaycanda əlavə 10 min iş yerinin açılması deməkdir. Bütün zəruri infrastruktur Azərbaycanda inşa ediləcəkdir. Azərbaycandan kənarda daha 20 min yeni iş yeri açılacaqdır.

Dünya tarixində ən böyük sərmayə qoyuluşu olacaq bu anlaşma Azərbaycanın mavi qazının Avropa bazarına birbaşa çıxarılmasını reallaşdıracaq. İlk qiymətləndirmələrə görə, sərmayənin həcmi 45 milyard dollardan artıqdır. Bu məbləğin yarıdan çoxu Azərbaycanda investisiya ediləcək. Uzunluğu 870 kilometr olacaq Trans Adriatik Qaz Kəməri (TAP) “Şahdəniz” yatağının ikinci fazasının mavi qazını Türkiyə, Yunanıstan, Albaniya ərazisi ilə İtaliyaya çatdıracaq. TAP layihəsinin əsas mənbəyi “Şahdəniz”in ikinci fazası çərçivəsində hasil olunacaq qazdır. Proqnozlara əsasən, ikinci fazada hasilata 2016-cı ildə başlanacaq və TAP kəmərinin tikintisinə 3 il tələb olunacaq. İkinci mərhələdə Avropaya nəql olunacaq mavi yanacağın həcmi 20 milyard kubmetrə çatdırılacaq. Hazırda layihənin 3 səhmdarı var: İsveçrənin “Axpo” (42,5 faiz), Norveçin “Statoil” (42,5 faiz) və Almaniyanın “E.ON Ruhrgas” (15 faiz) şirkətləri. TAP “Nabucco”dan 450 kilometr qısaadır və deməli, iqtisadi baxımdan daha rentabellidir. “Nabucco West”ə nisbətən kəmərin inşaat xərcləri xeyli az olacaq.

Azərbaycan artıq öz qazını birbaşa Avropa bazarına, həm də bazar qiymətləri ilə çıxara biləcək. Bu isə ölkənin bir bazardan asılılığının aradan qalxması və Azərbaycanın mavi yanacaq ixracatında əsas məqsədə nail olması deməkdir. Odur

ki, TAP anlaşması Azərbaycan üçün həm də siyasi-diplomatik əhəmiyyət daşıyır. Anlaşmadan birmənalı şəkildə udan tərəflər, eyni zamanda, qonşu Türkiyə və Gürcüstandır. Türkiyə TANAP-a birbaşa, eyni zamanda, TAP-a “ev sahibliyi” də edəcək və bu layihədən öz daxili ehtiyacları üçün faydalanmaq imkanı qazanacaq. Türkiyəyə nəql edilən qazın illik həcmi 12,6 milyard kubmetrə yüksələcək. Gürcüstan yenə də tranzit ölkədir və TAP çərçivəsində qoyulacaq 45 milyard dollar sərmayənin 25 milyard dollardan artığı Azərbaycan və Gürcüstan iqtisadiyyatına yönəldiləcək.

İlkin hesablamalara əsasən, Azərbaycanın “Şahdəniz” yatağının birinci və ikinci fazasının işlənməsindən əldə edəcəyi gəlirin həcmi 200 milyard dollara yaxın olacaqdır. Bu isə dövlətin və eləcə də ölkə əhalisinin iqtisadi gəlirlərinin kəskin artması baxımından ciddi maliyyə mənbəyidir. Digər tərəfdən, “Şahdəniz” yatağının ikinci fazası Azərbaycanın enerji resurslarının satışından əldə etdiyi gəlirlərinin stabil olaraq tənzimlənməsinə imkan verəcək və Hasilatın Pay Bölgüsü üzrə neft ixracının mərhələli aşağı düşməsinin iqtisadiyyata hər hansı mənfi təsirini aradan qaldıracaq. Başqa sözlə, bu anlaşma mərhələli olaraq Azərbaycanın neft dövrünün uzunmüddətli qaz dövrü ilə əvəzlənməsi deməkdir.

Bu layihənin reallaşması Avropa üçün də çox önəmlidir. Ən azından “qoca qitənin” Rusiyadan mavi yanacaq asılılığı xeyli azalacaq. Birinci mərhələdə ildə 10 milyard kubmetr qaz Avropa bazarına çıxarılacaq. Növbəti mərhələdə bu, 21 milyard kubmetrə çatdırılacaq. Əgər TAP-ın ötürmə qabiliyyətinin 60 milyard kubmetr olduğunu nəzərə alsaq, bu, o deməkdir ki, “Abşeron” yatağı da istifadəyə veriləndən sonra Avropa Birliyi göstərilən həcmdə qazı Azərbaycandan idxal edəcək.

Azərbaycan üçün TAP, eyni zamanda, rentabilliyi təmin etmiş bir layihədir. Bu layihə vasitəsilə Azərbaycan daha bahalı bazara, qiymətlərin daha yüksək olduğu bazara çıxış imkanı qazanır. Nəzərə almaq lazımdır ki, TAP İtaliyanın mavi yanacağa olan tələbatına hesablanıb, bu isə Azərbaycana imkan verir ki, öz qazını daha yüksək qiymətə təklif edə bilsin. Digər tərəfdən, Azərbaycan TAP layihəsini reallaşdırmaqla, bir neçə bazara öz qazını çıxarmaq imkanı qazanacaq. Buna misal

olaraq, TANAP vasitəsilə Türkiyə, həmçinin Gürcüstan, Rusiya, eləcə də Avropanın digər ölkələrinə, o cümlədən Albaniya, Baltik ölkələrinə, xüsusən də Bosniya və Hersoqovina, Bolqarıstan, Monteneqro, İtaliya bazarlarına çıxışı göstərmək olar. Göründüyü kimi, TAP sayəsində Azərbaycanın bir bazardan asılılığı aradan qalxacaq və ölkəmiz birbaşa, heç bir tranzit olmadan öz qazını Avropaya çıxaracaq. Bununla Azərbaycan Şərq Tərəfdaşlığı Proqramı çərçivəsində regionda Avropanın enerji təhlükəsizliyinə töhfə verən ilk ölkə kimi tarixə düşəcəyi proqnozlaşdırılır.

Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti TANAP-da əsas investor olmaqla yanaşı, TAP-da da aparıcı sərmayəçilərdən biri kimi iştirak edəcək. Bu isə ARDNŞ üçün yeni sərmayə imkanları və yeni bazar deməkdir. Təbii ki, bu investisiyaların rentabelli olması Azərbaycana daxil olacaq vəsaitlərin həcmi artıracaqdır.

TAP boru xəttinin çəkilməsi onun keçdiyi ölkələrdə də yeni iş yerlərinin açılmasına şərait yaradacaq. Layihə çərçivəsində Yunanıstanda 2 min yeni iş yerinin yaranması, bu ölkənin iqtisadiyyatına 1,5 milyard avro, Albaniya iqtisadiyyatına isə 1 milyard avro investisiya qoyulması, mindən artıq yeni iş yerinin açılması gözlənilir.

Azərbaycanın zəngin karbohidrogen ehtiyatları və bu ehtiyatların Avropaya çıxış imkanları ölkəmizin əhəmiyyətini daha da artırır. Hazırkı imkanlarla Azərbaycan Avropa ölkələrinin ümumi qaz tələbatını 10 ilə yaxın gədmək gücünə malikdir. Lakin Azərbaycanın ehtiyatlarının bununla bitdiyini demək doğru deyil. Çünki bir sıra mütəxəssislər hesab edirlər ki, Xəzərin Azərbaycan sektorunda kəşf edilməmiş neft-qaz ehtiyatları hələ kifayət qədərdir. Digər mühüm məqam Xəzər regionunun enerji resurslarını Avropa bazarlarına Rusiyadan yan keçməklə çıxaracaq ən optimal yolun məhz Azərbaycandan keçməsidir. Bu səbəbdəndir ki, AB-nin Azərbaycanla apardığı müzakirələrdə respublikamız sadəcə ixracatçı kimi deyil, həmçinin tranzit ölkə kimi iştirak edir.

3.2 Azərbaycanın əsas enerji marşrutları və inkişaf strategiyaları

Hazırda Azərbaycanın karbohidrogen ehtiyatları (neft və qaz) dünya bazarına 7 marşrutla ixrac edilir: bunlardan 3-ü neft, 4-ü isə qaz marşrutlarıdır.

Neft ixracı 3 kəmərlə (Bakı-Tbilisi-Ceyhan – 50 mln ton, Bakı-Supsa – 5 mln ton, Bakı-Novorossiysk – 6 mln ton) vasitəsilə həyata keçirilir və bu kəmərlər ümumilikdə illik 61 mln ton neft nəql etmək gücünə malikdirlər. 2009-cu ildə təxminən 40 mln ton neft ixrac olunmuşdur ki, bu da ixrac güclərinin yalnız 65%-ni təşkil etmişdir. Bu kəmərlərə qısa nəzər salaq:

Azərbaycanın “Əsrin müqaviləsi” kontraktında nəzərdə tutulmuş ilkin neftinin nəqli 2 marşrutla həyata keçirildi: Şimal marşrutu olan Bakı-Novorossiysk və Qərb marşrutu olan Bakı-Supsa və oradan tankerlərlə Bosfor boğazından Aralıq dənizinə (Genuya, Aleksandropolis). Beləliklə, ilk neft Çıraq-1 platformasından 1997-ci ilin noyabrında Sənqəçal terminalı ilə Avropaya nəql olundu. Qeyd edək ki, Azərbaycan neftinin Bakı-Supsa ilə nəqlindən ildə 10 milyon dollar gəlir əldə edilirdi.

Əsas ixrac kəmərinə gəldikdə isə burada 4 marşrut nəzərdən keçirildi: Bakı-Novorossiysk, Bakı-Supsa, Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) və Bakı-İran-İran körfəzi.

Bakı-Novorossiysk ilə əsas neftin daşınmasının bir sıra mənfi cəhətləri var idi: Kəmərin ötürmə qabiliyyətinin az olması (ildə 5 mln. t), 1 barrele görə yüksək tarif (2,12 dollar), Şimali Qafqazdakı siyasi qeyri-sabitlik, kəmərdə tez-tez baş verən qəzalar, neft oğurluğu, aşağı texniki səviyyə, zəif təhlükəsizlik və mühafizə təminatı və s. Belə ki bu kəmərlər heç də Azərbaycana iqtisadi səmərə verməyərək, ölkə bundan hər barreldə 1-2 dollar gəlir itirir. Bütün bunlar kəmərin effektiv olmadığını göstərir. Bakı-Supsaya gəldikdə isə, bu kəmərin Bakı-Novorossiyskə nisbətən 10 dəfə daha artıq maliyyə xərclərinə (565 mln.dollar) baxmayaraq, o daha yüksək texniki səviyyəyə, aşağı tarifi (barrelə 0,43 dollar) və qısa məsafəyə malikdir ki, bu da neftin daha tez nəqlinə səbəb olur. Lakin kəmərin aşağı tutumluluğu (ildə 5,1 mln.t) onun əsas ixrac kəməri olması rolunu azaldır.

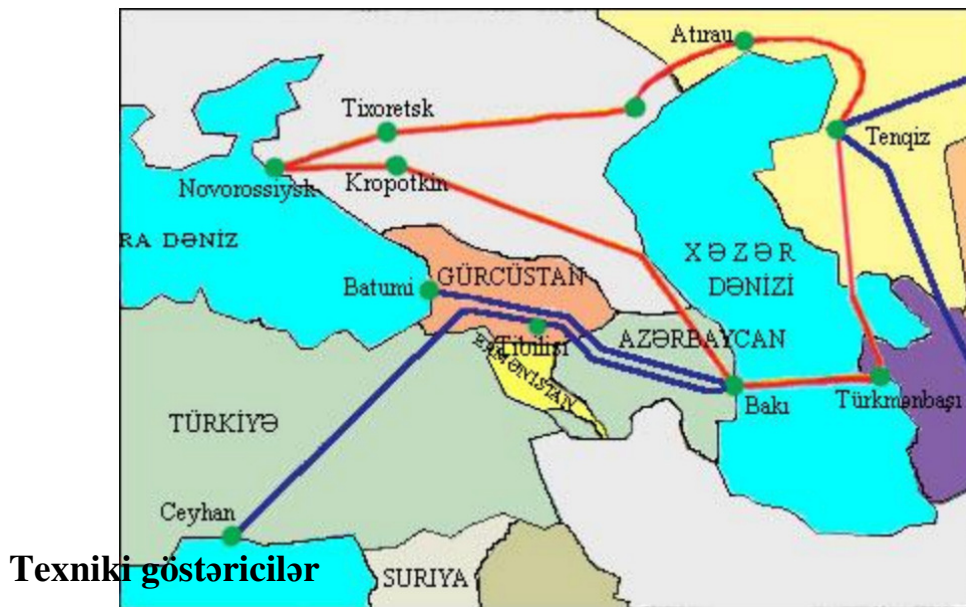
Yerdə qalan 2 kəmərlər həm tarifə (barrelə 2-2,5 dollar), həm ötürmə qabiliyyətinə (ildə 50-60 mln.t), həm də uzunluğuna görə heç də fərqlənmirlər. Burada yeganə böyük fərq maliyyə xərcləridir ki, bu da BTC-də 2,4 mlrd. dollar, digər kəmərdə 100 mln. dollar təşkil edirdi. Bakı-İran-İran körfəzi kəmərinin aşağı xərcli olmasına baxmayaraq, onun şansının demək olar ki olmaması aşağıdakılarla izah edilmişdir: Kəməri maliyyələşdirən ABŞ-ın İranla məlum münasibətləri, son dövrlərdə soyuqlaşmış Azərbaycan-İran münasibətləri və s.

Belə olduqda Azərbaycanın milli iqtisadi və siyasi maraqlarına və xarici iqtisadi strategiyasına uyğun gələn ixrac kəməri kimi **Bakı-Tiflis-Ceyhan** seçildi. Dəyəri \$4 mlrd-dan artıq olan bu kəmərin uzunluğu 1769 km, məhsuldarlığı ildə 50 mln. ton təşkil edir. Kəmərlər üç dövlətin – Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin ərazisindən keçərək “Azəri-Çıraq-Günəşli”dən çıxarılan nefti Aralıq dənizinə çıxarmaq üçün nəzərdə tutulmuşdur. 25.05.05-ci ildə Səngəçal terminalından kəməre ilk neft vurulmuş və 28.05.06-cı ildə ilk neft Ceyhan limanına çatmışdır. Səngəçal limanında müasir standartlara uyğun yeni terminal, nasos stansiyaları inşa edilmişdir. Terminal dünyada bu qəbildən olan ən böyük qurğulardan biri kimi fəaliyyət göstərir.

BTC açıq dənizlərə çıxışı asanlaşdırmışdır. Orta Asiyanın neft hasil edən dövlətləri üçün bu kəmərlər Rusiya ərazisindən keçməklə Qara dənizə çıxan neft kəmərlərinə alternativ marşrut yaratmışdır. BTC-nin əhəmiyyəti həm regionun neft istehsalçı-dövlətləri, həm də Avropanın neft istehlakçı-dövlətləri üçün ildən-ilə artır. Hazırda Qazaxıstanın “Tengizşevroyl” şirkətinin neftinin bir hissəsi bu kəmərlər vasitəsi ilə Avropaya nəql olunur (ildə 15-20 milyon t neft Qazaxıstan nefti nəql oluna bilər).

Layihənin baza xarakteristikası: Əsas ixrac boru kəmərinin uzunluğu - 1730 km. Əsas ixrac boru kəmərinin diametri – 1067 mm (42 düym, ayrı-ayrı sahələrdə 36 düym) Əsas ixrac boru kəmərinin uzunluğu: - Azərbaycan ərazisi üzrə - 468 km, - Gürcüstan ərazisi üzrə - 225 km, - Türkiyə ərazisi üzrə - 1037 km. Əsas ixrac boru kəmərinin tikintisinə sərf olunan məbləğ – 4 mlrd. ABŞ dollarıdır, o cümlədən (rəqəmlər təqribidir): - Türkiyə ərazisi üzrə - 1,4 milyard ABŞ dolları, -

Azərbaycan ərazisi üzrə - 800 milyon ABŞ dolları, - Gürcüstan ərazisi üzrə - 500 milyon ABŞ dolları. Neft kəmərinin razılaşdırılmış ümumi tarif məbləği - 2,58 ABŞ dolları: - Xəzər neftinin tranzitinə görə Gürcüstan ilk 5 ildə 1 barel üçün 0,12 ABŞ dolları, sonrakı 11 ildə - 0,14 ABŞ dolları və 24 il təşkil edən üçüncü mərhələdə isə minimum 0,17 ABŞ dolları olacaqdır (sonuncu tarif gələcəkdə dəyişə də bilər); - Xəzər neftinin Türkiyə ərazisi ilə tranziti əsas ixrac boru kəmərinin istismarının ilk mərhələsində 1 barel üçün 0,20 ABŞ dolları, ikinci mərhələdə - 0,30 ABŞ dolları, üçüncü mərhələdə isə 0,37 ABŞ dolları təşkil edəcəkdir. Tranzitdən gələn gəlirin qalan hissəsi isə əsaslı xərclərin ödənilməsi, nəqliyyat xərcləri, boru kəmərinin işlək vəziyyətdə saxlanması, təmir işləri və s. üçün nəzərdə tutulmuşdur. Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəməri ilə ildə 50 milyon ton neftdən az olmayaraq neft daşınması planlaşdırılır. Beləliklə, müqavilənin qüvvədə olmasının 40 ili ərzində Gürcüstanın tranzit neftdən mənfəəti ən azı 2,1 milyard ABŞ dolları olmaqla ölkənin büdcəsinə hər il 52,5 milyon ABŞ dolları daxil olacaqdır ki, bu da öz növbəsində Gürcüstanın indiki büdcəsinin 10%-ini təşkil edir. Bundan əlavə, ekspertlərin hesablamalarına görə Gürcüstanın ərazisindən 3 ölkədən keçən boru kəmərinin tikintisi üçün lazım olan bütün material və yüklərinin 6%-i daşınacaqdır (hər ton yük üçün 8-10 ABŞ dolları).



- Ümumi uzunluğu 1768 kilometrdir: 443 km Azərbaycanda; 249 km Gürcüstanda; 1076 km Türkiyədə.

- Kəmərin diametri 42 düymdür, bu ölçü Gürcüstanda və Türkiyə hissəsinin əvvəlində 46 düymə qədər artır. Türkiyədə kəmərin əksər hissəsinin diametri 42 düymdür və Ceyhan yaxınlığında 36 düymə qədər daralır.
- Boruların divarının qalınlığı 8,74 mm-dən 23,80 mm-ə qədərdir.
- Kəmərin 8 nasos stansiyası vardır: ikisi Azərbaycanda, ikisi Gürcüstanda, dördü Türkiyədə.
- Kəmərin gündəlik nəqliyə gücü 1 milyon barreldir. Xam neft boru kəmərinin bir başından o biri başına 10 günə çatır.
- Səngəçaldə (Azərbaycan) və Ceyhanda (Türkiyə) nəhəng terminallar tikilib.
- Kəmərin tikintisinə 2003-cü ilin aprelində, onun neftlə doldurulmasına 2005-ci il mayın 18-də başlanmışdır. Neft kəmərin Gürcüstan hissəsinə 2005-ci il avqustun 10-da, Türkiyə hissəsinə 2005-ci il noyabrın 18-də daxil olmuş, Ceyhan terminalına 2006-cı il mayın 28-də çatmışdır.
- Kəmərin tikintisinə 110 milyon adam-iş saati sərf olunmuşdur.
- Tikinti ilə bağlı 206 milyon kilometr məsafə qət olunub ki, bu da layihənin icrasının ən qaynar çağında bir gündə yer kürəsinin ətrafında 10 dəfə dövr etməyə bərabərdir.
- Kəmərin əvvəlindən sonunadək 220 min boru hissəsi qaynaqlanıb və 2 milyon borunun qaldırılması əməliyyatı yerinə yetirilmişdir.
- Kəmərlə dəhliz boyunca 1.500-dən çox çay və 13 seysmik lay xətti ilə kəsişir. Kəmərin keçdiyi ən hündür sahə Türkiyə ərazisində dəniz səviyyəsindən 2800 metr hündürlüyündədir.
- Boru kəməri bütün marşrut boyunca torpağa basdırılıb, 500 yaşayış məntəqəsinin ərazisindən keçib və tikinti zamanı heç bir ev başqa yerə köçürülməyib.
- Əsas podratçılar: Azərbaycanda CCIC, Gürcüstanda Spi Petrofak, Türkiyə hissəsinin tikintisi üzrə əvvəlcədən təsbit olunmuş qiymətə “açar” təhvil müqaviləsi əsasında BOTAS şirkətləridir. BTC kəməri ildə 50 milyon ton Azərbaycan nefti nəql etmək üçün nəzərdə tutulmuşdur. Hazırda kəmərlə

gündə 400 min barreldən çox neft nəql olunur. 2008-ci ildə bu rəqəm 1 milyon barrele çatacaqdır.

Kommersiya göstəriciləri

- BTC-nin inşası 4 milyard ABŞ dollarına başa gəlmişdir. Bu, yalnız tikinti işlərinin xərcidir, boru kəmərinin doldurulması, maliyyə xərcləri və bank faizlərinin ödənilməsi buraya daxil deyildir.
- Ümumi maliyyə kreditinin məbləği 2,6 milyard dollardır. Maliyyə kreditləri verən qurumlar bunlardır:
- Beynəlxalq Maliyyə Korporasiyası və AYİB;
- Altı ölkədən (Böyük Britaniya, ABŞ, Almaniya, Yaponiya, Fransa, İtaliya) ixrac kredit agentlikləri və siyasi risklər üzrə sığorta qurumları;
- ABN Amro, Citigroup, Mizuho və Societe Generale başda olmaqla 15 kommersiya bankı;
- BP, Statoil, Total və KonokoFilips də, həmçinin baş sponsor kimi kredit vermişlər.

Məşğulluq üzrə göstəricilər

- Tikintinin ən qaynar çağında təqribən 22 min adam işə cəlb olunmuşdur ki, onların da 70-80 faizini yerli əhali təşkil etmişdir.
- Boru kəməri istismara veriləndən sonra təqribən 850 nəfər daimi işçi çalışacaqdır.

İctimaiyyətlə əlaqə

- Birbaşa təsirə məruz qalan, başqa sözlə, boru kəməri marşrutunun hər iki tərəfində iki kilometr dəhlizboyunca 450 icma (təqribən 750 min adam) qeydə alınmışdır. Təqribən 100 min torpaq sahibi birbaşa təsirəməruz qalmışdır.
- 2003-cü ilin sonuna qədər torpaq sahiblərinə 133 milyon ABŞ dolları məbləğində vəsait ödənilmişdir ki, bu məbləğə vergilər, hökumət ödənişləri və hüquqi xərclər daxil deyildir.

- Torpaqayırma üzrə 22 min saziş imzalanmışdır.
- Boru kəməri boyunca İctimai Sərmayə Proqramı üzrə 25 milyon dollar vəsait xərclənmiş, bundan 115-i Azərbaycanda olmaqla, 500 icma faydalanmışdır.
- Vəsait qoyuluşuna 2003-cü ilin iyulunda başlanmış və bu iş 2006-cı ilin sonunadək davam edəcəkdir.

Ətraf mühit

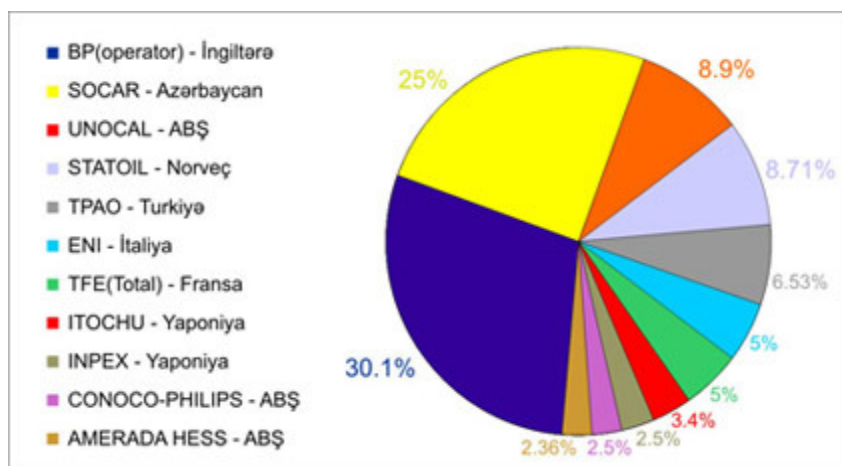
- Boru kəməri marşrutunun üç ölkə hökuməti ilə razılaşdırılması və ƏMSSTQ (Türkiyədə ƏMTQ) sənədləri ilə müəyyənləşdirilmiş şərtlər 11 min səhifədən artıqdır. Ətraf mühit və mədəni irs baxımından həssas olan ərazilərdən yan keçmək üçün marşrutda 100 dəyişiklik edilmişdir.
- Aşağıda göstərilən həssas ərazilərlə kəsişmələrdə xüsusi ehtiyat tədbirləri və əlavə tədbirlərgörölmüşdür: Borjomi Milli Parkının (Gürcüstan) yardımçı zonası, Ərzurum ovalığı (Türkiyə), Posof (Türkiyə), Ktsia-Tabatskuri qoruğu (Gürcüstan), Qobustan mədəniyyət qoruğu (Azərbaycan)
- Ətraf Mühit üzrə Sərmayə Proqramı, o cümlədən dəniz tısbağaları, qara tetra quşları, dağ ayıları, dəniz suitilərinin qorunması layihələri üçün 9 milyon dollar vəsait xərclənib.
- Arxeoloji müşahidələr üçün 5 milyon dollar vəsait sərf edilib.

Monitoring

- “Onqa” monitoringin aparılması bu layihəni dünyada həmin qəbildən olan ən çox təhqiq olunmuş layihələrdən birinə çevirmişdir.
- Kənar monitoringə aşağıdakılar daxildir: Kreditorlar adından DtATMAppollonia tərəfindən ətraf mühit və sosial sahə ilə bağlı rüblük monitoring. Kreditorlar adından müstəqil ekspertlər şurası tərəfindən aparılmış yarımillik sosial və torpaqayırma planının monitoringi. Müstəqil məsləhətçilərdən ibarət şuranın — birbaşa bp qrupunun prezidentinə hesabat verən Xəzərin İşlənməsi üzrə Məşvərət Şurasının illik monitoringi. QHT-lərin monitoringi və təhqiqat: Azərbaycanda Açıq Cəmiyyət İnstitutu

tərəfindən; Türkiyədə TESEV-in yardımı ilə əhalinin cəlb olunması proqramı vasitəsilə; Gürcüstanda TBC. “Foley Hoag” təşkilatı tərəfindən insan hüquqları üzrə monitoring.

Diagram 3: BTC layihəsində şirkətlərin payları, %



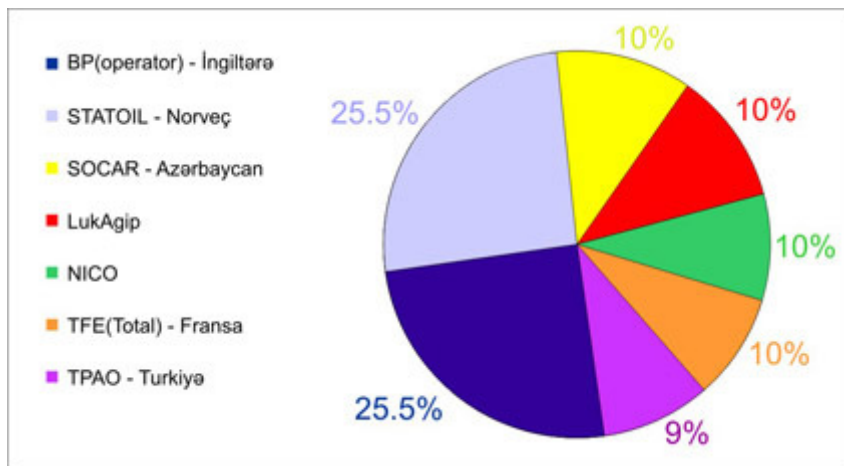
Mənbə: AR Sənaye və Energetika Nazirliyinin rəsmi saytı

Azərbaycan hazırda 4 daşıyıcı kəmərlə vasitəsilə (Qazməmməd-Şirvanovka – 13 mlrd m³, Qazməmməd-Astara – 10 mlrd m³, Qazax-Gürcüstan – 10 mlrd m³, Bakı-Tbilisi-Ərzurum – 20 mlrd m³) illik 53 mlrd m³ qaz ixrac etmək gücünə malikdir. Lakin Azərbaycan 2010-cu ildə ərzində cəmi 7 mlrd m³ qədər qaz ixrac edilmişdir. Bu isə mövcud güclərin cəmi 13%-indən istifadə olunması deməkdir.

Cənubi Qafqaz və ya Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru kəməri Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorundakı Şah-dəniz qaz yatağındakı təbii qazı Gürcüstandan keçməklə Türkiyəyə nəql edən boru kəməridir. Şah-dəniz Azərbaycanın ən böyük təbii qaz yatağıdır. 1999-cu ildə kəşf edilən yataq Bakıdan 70 km cənub-şərqdə, dənizin 600 metr dərinliyində yerləşir. Yatağın sahəsi 860 kv.km-dir. Şah-dənizin qaz ehtiyatı 50-100 milyard kub metr qaz həcmində qiymətləndirilir (neft ehtiyatı 240-480 milyon kub metr). Hazırda yataqda illik qaz hasilatı 7-8 milyard kub metrdir. Kəmərlə Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərinə paralel çəkilmişdir. Kəmərin operatoru BP və Statoil şirkətləridir. Kəmərlə üzərində mülkiyyət hüququna malik cənubi Qafqaz Boru Kəməri Şirkəti konsorsiumunun payçıları aşağıdakılardır: BP (Britaniya) 25.5%, Statoil (Norveç) 25.5%, ARDNŞ

(Azərbaycan) 10%, Lukoil (Rusiya) 10%, Total S.A. (Fransa) 10%, Naftiran Intertrade Co. (İran) 10%, TPAO (Türkiyə) 9%. Boru kəmərinin uzunluğu 692 km, maksimal ötürmə qabiliyyəti ildə 20 milyard kub metrdir. Kəməre ilk qaz 21 may 2006-cı ildə Səngəçal terminalından vurulmuş və 15 dekabr tarixində tələb olunan qaz ilkin olaraq təyinat məntəqəsinə çatdırılmışdır. Türkiyə ilə bağlanmış müqaviləyə müvafiq olaraq Türkiyə 15 il ərzində 91,0 mlrd. m³ qaz alacaq. Ərzurum şəhərindən CQBK Türkiyənin daxili qaz kəmərləri şəbəkəsinə qoşulacaq ki, bu da Azərbaycan qazının Türkiyənin qərbinə nəql olunaraq Cənubi Avropa ölkələrinə çıxmasına imkan yaradacaq. 2002-ci ilin mart ayında Yunanıstan və Türkiyə Ankaradan Komotiniyə qədər boru kəməri çəkmək haqqında sənəd imzaladılar. Beləliklə, Azərbaycan qazını nəinki Türkiyəyə, həm də Yunanıstana (bu ölkədə enerji ehtiyatlarına tələbat ildə 5% artır), həmçinin İtaliyaya, Balkan yarımadasına və başqa Avropa ölkələrinə ixrac etmək mümkün olacaq. Gələcəkdə Qazaxıstan da bu kəməre qoşulmaqla, öz qazını Avropa bazarlarına nəql etmək niyyətindədir. Gürcüstan Şah-dənizdə hasil edilən qaz hesabına Rusiyadan olan enerji və siyasi asılılığına son qoymaq istəyirdi. 12 avqust 2008-ci ildə Cənubi Osetiyadakı münaqişə səbəbindən təhlükəsizlik tədbirləri ilə əlaqədar kəmərin operatoru BP kəmərin işini dayandırmışdır. Kəməri işini 14 avqustda yenidən bərpa etmişdir. Kəmərin 492 km-i Azərbaycan, 248 km-i Gürcüstan ərazisindən keçir. Kəmərin ilkin ötürmə həcmi ildə 8.8 milyard kub metrdir, lakin 2012-ci ildən sonra bu rəqəm 20 milyard kub metr olacaqdır. Kəmərlə planlaşdırılan Trans-Xəzər boru kəməri vasitəsilə Türkmənistan və Qazaxstan qazı da nəql edilə bilər. Kəmərin inşasında ilkin məqsəd Gürcüstan və Türkiyəni qazla təchiz etməkdir. Tranzit ölkə kimi Gürcüstan il ərzində kəmərlə nəql edilən qazın 5%-ni rüsum tətbiq edilmədən əldə edə bilmək hüququna malikdir, il ərzində 0.5 milyard kub metr qaz isə bu ölkəyə güzəşt edilmiş qiymətlərlə satıla bilər. Bu kəməri planlaşdırılan Nabucco, Türkiyə-Yunanıstan və Yunanıstan-İtaliya qaz kəmərləri vasitəsilə Xəzər qazını Avropaya nəql edəcəkdir.

Diagram : Şahdəniz layihəsində şirkətlərin iştirak payı, %



Mənbə: AR Sənaye və Energetika Nazirliyi

Boru kəmərlərinin potensialından tam istifadə olunmasına həm hasilatın artırılması, həm də Orta Asiya ölkələrinin bu kəmərlər vasitəsi ilə Avropa bazarlarına çıxması hesabına nail olmaq olar.

Hazırda Qazaxıstanın karbohidrogen ehtiyatlarının ixracında əsas partnyorları Rusiya və Çindir. Qazaxıstan tərəfi bu məsələdə alternativlər axtarışındadır. Artıq Qazaxıstan və Azərbaycan arasında 2007-ci ilin avqust ayında Qazaxıstan neftinin Azərbaycandan keçməklə dünya bazarına çıxarılması barədə razılaşma əldə olunub və Qazaxıstan tərəfinin məlumatına əsasən 2015-ci ildə BTC kəməri vasitəsilə ildə 25-30 mln ton neft ixrac etmək mümkün olacaq. Hətta iki ölkənin dövlət neft kompaniyaları arasında razılaşma da əldə olunub ki, mövcud boru kəmərlərinin potensialı kifayət etməyəcəyi təqdirdə, yeni kəmərlər inşa olunsun. Bu məsələ 2007-ci il 8 avqust tarixində ölkə başçılarının da iştirak etdiyi TransXəzər neft nəqli razılaşma memorandumunun imzalanması mərasimində səsəndirilib.

Özbəkistan dünyada təbii qazın səkkizinci böyük istehsalçısıdır. Amma Özbəkistanın Avropaya karbohidrogen ehtiyatlarının nəqli imkanları coğrafi mövqe səbəbindən nisbətən məhduddur. Özbəkistan Əfqanıstan, Türkmənistan və Pakistanla birlikdə Mərkəzi Asiya Neft Boru Kəmərlərinin iştirakçısıdır. Kəmərlər tamamlandıqda Özbəkistan öz karbohidrogen ehtiyatlarını Pakistanın Ərəb dənizindəki Qvadar terminalından ixrac edəcək. Özbəkistan həmçinin Mərkəzi Asiya Qaz Boru Kəmərlərinin də tərkib hissəsidir. Bu kəmərlər də fəaliyyətə başladıqda Özbəkistan öz qaz ehtiyatlarını Pakistan və Hindistana nəql etmək

imkanına malik olacaq. Özbəkistan həmçinin Qazaxıstan və Çini birləşdirən boru kəmərinə iştirak etmək niyyəti olduğunu bəyan etmişdir.

Türkmənistan 2860 milyard m³ kəşf olunmuş qaz ehtiyatı ilə dünyada ön sıralarda durur. Neft ehtiyatları Azərbaycandan az olsa da, əhəmiyyətlidir. Müstəqillik əldə etdikdən sonra Türkmənistan qaz istehsalında Rusiyanın rəqibinə çevrilmişdir. Buna görə də Türkmənistan karbohidrogen ehtiyatlarının nəqlində alternativ yollar axtarışındadır. Hazırda böyük həcmdə Türkmənistan qazı boru kəməri vasitəsilə İrana da ixrac olunur.

Azərbaycan hər üç ölkənin karbohidrogen ehtiyatlarının Avropa bazarına çıxarılması istiqamətində onlarla əməkdaşlıq etmək imkanlarına malikdir.

Xəzər dənizinin enerji resurslarının reallaşdırılması üçün perspektivdə bir neçə boru kəmərlərinin inşası planlaşdırılır. Qeyd edək ki, bu kəmərlərin inşasında Avropa ölkələri ən əsas və real təchizatçı kimi Azərbaycanı görür.

Növbəti fəsildə layihələşdirilən Trans-Xəzər qaz kəməri, eləcə də Aİ-nin enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində əsas rol oynaması nəzərdə tutulan Cənub Qaz Dəhlizi layihəsinə daxil olan kəmərlərin reallaşma perspektivləri, mövcud problemləri haqqında danışılacaq. Bu mənada NABUCCO layihəsi və onunla əlaqəli digər layihələr nəzərdən keçiriləcəkdir. Həmçinin 2010-cu ilin sentyabrında imzalanmış AGRİ layihəsi haqqında məlumat veriləcək.

3.3 Azərbaycanın transmilli iqtisadi layihələrinin prioritet istiqamətləri

Qərbin (ABŞ və Avropa İttifaqı) Azərbaycan da daxil olmaqla Cənubi-Qafqaz-Xəzər hövzəsi regionunun «tranzit-ötürücü» modelə geoiqtisadi arxitekturaya qatılması yönümlü cəhdləri qıbtə ediləcək ardıcılıqla həyata keçirilməkdədir. Əlbəttə, ölkənin beynəlxalq əhəmiyyətli tranzit məkana çevrilməsi bir sıra istiqamətlərdə müsbət effekt verə bilər:

1. Ölkənin təhlükəsizliyi və sabitliyinin qorunub saxlanması;
2. Tranzit – servis xarakterli fəaliyyətindən böyük gəlir əldə etmək imkan;
3. Ölkə əhalisinin rifah halının yaxşılaşması və s.

Bununla yanaşı, tranzit-ötürücü rolun gerçəkləşməsi həm orta, həm də uzunmüddətli dövr ərzində müxtəlif problemlərin ifrat şəkildə kəskinləşməsinə gətirib çıxara bilər:

1. Milli mənafehlərin tam şəkildə ödənilməsi ilə ölkənin geoiqtisadi subyekt kimi fəaliyyət arasında birbaşa asılılıq mövcuddur. Tranzit-ötürücü funksiya məhz geoiqtisadi subyektə seçilməyə imkan vermir. Ölkə geoiqtisadi fəaliyyətin obyekt kimi çıxış edir. Subyektə çevrilmə yalnız o halda baş tuta bilər ki, ötürülən resurs axınıların emalı prosesində ölkə bərabərhüquqlu tərəfdaş kimi iştirak etsin. Əks təqdirdə, ölkənin dünya iqtisadiyyatının əyalətinə sıxışdırılması prosesi start götürəcəkdir.

2. Tranzit – ötürücü model – özünün istənilən təzahür formasında real sektorun inkişafına ləngidici təsir göstərir.

3. Tranzit funksiyasının önə çıxması milli iqtisadiyyatın mahiyyətə monostrukturlaşmasına, «servis» iqtisadiyyatına çevrilməsinə gətirib çıxarır.

4. Makroiqtisadi və makromaliyyə sabitliyinin qorunması çətinləşir. Ölkə İqtisadiyyatı xarici iqtisadi konyukturadan birbaşa asılılığa düşür.

5. İcimai həyatın bütün sferalarında – siyasi, mədəni, sosial, ideoloji və s. və i.ə xarici amilin dominatlığı yaranır.

6. Ticari – iqtisadi axınlar tranzit ölkəyə xalis formada deyil, mental-sivil dəyərlərdə (əcnəbi-mənşəli) birlikdə daxil olurlar. Bu halda, söhbət artıq sivilizasiyalararası dialoqdan yox, bir sivilizasiyanın digərinə sistemli «təzyiqi»n dən gedir. Başqa, sözlə, sivil dəyərlərin qeyri-ekvivalent mübadiləsi baş verir.

Tranzit funksiyası-öz-özleyəndə mənfi çalarlar daşımır. Tranzit ölkə olmaq – beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemində strateji əhəmiyyət kəsb etmək deməkdir. Yalnız o halda ki:

1) Ölkə (məkan) tranzit funksiyasına münasibətdə obyekt deyil, subyekt kimi yəni axınların təşkili, tənzimlənməsi və istiqamətlərinin müəyyənləşdirilməsində «söz sahibi» olan struktur kimi çıxış etməlidir. Bu baxımdan axınlar üzərində siyasi nəzarət tranzit ölkənin əlində cəmləşməlidir;

2) Tranzit resursların ölkədaxilində istifadəsi imkanlarına malik olmalıdır;

3) Nəqliyyat - kommunikasiya layihələrində dövlətin və milli kapitəlin investor kimi iştirəki zəruridir;

4) Milli resursların da tranzit funksiyası çərçivəsində ixracatını aparmaq, eləcə də tranzit axınların regional və beynəlxalq bazarlarda qiymət qoyma prosesində təsir etmə gücündə olmalıdır və s.

5) Artıq Azərbaycan Avropanın enerji təhlükəsizliyi sferasında əsas faktorlar sırasına daxil olmuşdur. Enerjidəşıyıcılarının strateji mühümlüyü ölkəyə bir neçə istiqamətdə geoistisadi üstünlüklər verir.

6) Azərbaycan –bütövlükdə Avrasiya məkanı üçün nəqliyyat-kommunikasiya və rabitə qovşağına çevrilmiş, iqtisadi axınların (tranzit xarakterli) əsas ötürücülərində biri kimi fəaliyyət göstərməkdədir. Şərq-Qərb super informasiya kanalının fəaliyyətə başlaması ilə Azərbaycan güclü informasiya axını kanallarından biri keyfiyyətinə də yiyələnəcəkdir.

Ortamüddətli dövrdə nəqliyyat sektorunun inkişaf siyasətinin prioritetləri aşağıdakılardan ibarət olacaqdır:

- nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf etdirilməsi;

- nəqliyyat sektorunun, o cümlədən nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət mühitinin daha da təkmilləşdirilməsi;

- yol-kommunikasiya kompleksində müxtəlif nəqliyyat növlərinin ardıcıl inkişafı;

- ölkə ərazisində beynəlxalq və tranzit dəhliz və yolların, ebcə də ölkənin regionlararası, şəhər və rayondaxili yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;

- Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat-kommunikasiya trafikinin və əsas nəqliyyat vasitələrinin dünya standartlarına uyğun modernləşdirilməsi və müasirləşdirilməsi əsasında milli nəqliyyat-yol sisteminin dünya kommunikasiya məkanına inteqrasiyası;

- Xəzər dənizində etibarlı multimodal nəqliyyat sisteminin yaradılması, liman, dəniz ticarət donanması və dəmir yollarında güzəştli tariflər əsasında cəlbedici loqistik sxemlərin və ən qısa transkontinental marşrutlarının tərtib edilməsi və tətbiqi;

- Azərbaycan ərazisində, xüsusilə limanlarda xüsusi iqtisadi zonaların yaradılması, burada yüksək informasiya-kommunikasiya təminatlı nəqliyyat-loqistika mərkəzlərinin təşkili;

- Xəzər regionunda istehsal olunan karbohidrogenlərin dünya bazarlarına çatdırılması zamanı enerji daşıyıcıların beynəlxalq və tranzit nəql edilməsində Azərbaycanın apancı mövqeyinin saxlanması və gücləndirilməsidir.

Azərbaycan geoiqtisadi inkişaf modelinə keçici bir-biri ilə sıx bağlılıqla olan bir sıra vəzifələrin kompleks həllini tələb edir. Ölkənin nəqliyyat-rabitə xəttlərinin, ticarət yollarının və informasiya axını kanallarının transregional qlobal qovşaqlarından birinə çevrilməsi yönündə beynəlxalq əhəmiyyətli infrastruktur layihələrin həyata keçirir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Aparılan tədqiqat prosesində əldə olunmuş nəticələri və irəli sürülmüş təklif və tövsiyələri ümumiləşdirərək, qısa və konkret şəkildə aşağıdakı kimi ifadə etmək olar:

Dissertasiya işində əsas məqsəd ölkəmizin transmilli iqtisadi layihələrdə iştirakı məsələlərinə baxılmasıdır. Burada əsasən ölkəmizin nəqliyyat sisteminin inkişaf istiqamətləri müəyyən edilmişdir. Nəqliyyat kompleksi üçün vahid prioritetlər sistemini təyin edilmiş və ölkəmizin spesifik xüsusiyyətləri nəzərə alınmaqla ayrı-ayrı nəqliyyat növlərində bu prioritetlərin həyata keçirilmə istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir.

Dissertasiya işində nəqliyyat sektorunun inkişaf siyasətinin prioritetləri müəyyən edilmiş və enerji daşıyıcılarının beynəlxalq və tranzit nəql edilməsində Azərbaycanın aparıcı mövqeyinin saxlanması və gücləndirilməsi əsaslandırılmışdır.

Ortamüddətli dövrdə nəqliyyat sektorunun inkişaf siyasətinin prioritetləri aşağıdakılardan ibarət olacaqdır:

- nəqliyyat sisteminin davamlı və tarazlı inkişaf etdirilməsi;
- nəqliyyat sektorunun, o cümlədən nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət mühitinin daha da təkmilləşdirilməsi;
- yol-kommunikasiya kompleksində müxtəlif nəqliyyat növlərinin ardıcıl inkişafı;
- ölkə ərazisində beynəlxalq və tranzit dəhliz və yolların, eləcə də ölkənin regionlararası, şəhər və rayondaxili yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;
- Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat-kommunikasiya trafikinin və əsas nəqliyyat vasitələrinin dünya standartlarına uyğun modernləşdirilməsi və müasirləşdirilməsi əsasında milli nəqliyyat-yol sisteminin dünya kommunikasiya məkanına inteqrasiyası;
- Xəzər dənizində etibarlı multimodal nəqliyyat sisteminin yaradılması, liman, dəniz ticarət donanması və dəmir yollarında güzəştli tariflər əsasında cəlbedici loqistik sxemlərin və ən qısa transkontinental marşrutlarının tərtib edilməsi və tətbiqi;

- Azərbaycan ərazisində, xüsusilə limanlarda xüsusi iqtisadi zonaların yaradılması, burada yüksək informasiya-kommunikasiya təminatlı nəqliyyat-loqistika mərkəzlərinin təşkili;

- Xəzər regionunda istehsal olunan karbohidrogenlərin dünya bazarlarına çatdırılması zamanı enerjidaşıyıcıların beynəlxalq və tranzit nəql edilməsində Azərbaycanın aparıcı mövqeyinin saxlanması və gücləndirilməsi.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

- 1.Ш.Гаджиев. Азербайджан на пути к мировому сообществу: стратегия внешнеэкономического развития. Киев, 2000, 460 с.
- 2.Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” inkişaf konsepsiyası
3. С.И. Долгов. Глобализация экономики. М., 1998.
4. Ə. İ. Bayramov, Ş. H. Hacıyev. Beynəlxalq iqtisadiyyat. Bakı, 1998.
5. [Political theory and international relations](#). CR Beitz - 1979 - Cambridge Univ Press
- 6.[Legal problems of international economic relations](#). JH Jackson, WJ Davey, AO Sykes - 1977 - law.georgetown.edu
- 7.Abdullayev Z. S., Abbasov A. B. Neft sənayesinin iqtisadiyyatı və idarə edilməsi, Bakı, 2000.
8. Морозова И.Н. Особенности мирового рынка нефти в последней четверти XX века и роль арабских производителей Персидского залива // Восток /ORIENT/, 2002, № 3, с.92-97
9. Calal Mahmudov – Bakı nefti, neft milyonçuları və Nobel qardaşları. Bakı – 2005
10. Мировая экономика. Учебник. Под ред. А.С. Булатова. Изд. «Юрист». М., 2002.
11. А. Х. Мирзаджанзаде; Ч. А. Султанов «Этюды нефтяной концепции Азербайджана» Баку, 1994.
12. Поздняков Э. Национальные интересы: теория и практика. М., ИМЭМО, 1991.
13. Благоволин С. Геостратегические и внешнеэкономические приоритеты России // Вопросы экономики, №2, 1994.
14. Байрамов Я. И. Азərbaybaynın neft strategiyası. Bakı, 2000.
15. Шишков Ю. В. Применим ли к СНГ опыт интеграции Западной Европы // Вестник РАН, 1993, №6.
16. Байрамов Я. И. Индустриализм. Баку, 2002.

Основной целью является рассмотрение вопросов участия нашей страны в транснациональных экономических проектах. Здесь выявлены основные направления развития транспортной системы Азербайджана. Автор определил систему единых приоритетов для транспортного комплекса и выявил направления осуществления этих приоритетов по отдельным видам транспорта с учетом специфических особенностей страны.

В статье определены приоритеты политики развития транспортного сектора, и обосновано сохранение и усиление ведущей позиции Азербайджана в международной и транзитной передаче энергоносителей.

Ключевые слова: *транснациональные проекты, транспортная система, нефтегазовые экспортные маршруты, железнодорожные линии, международные перевозки.*

Summary

The main aim is to examine the participation of our country in transnational economic projects. It identified the main directions of development of the transport system of Azerbaijan. The author has determined the common system of priorities for the transport sector and the implementation of these identified areas of priorities for certain types of transport, taking into account the specific characteristics of the country.

The paper defines the policy priorities for the transport sector, and justified to preserve and strengthen the leading position of Azerbaijan in the international transit and transfer energy.

Keywords: transnational projects, the transport system, oil and gas export routes, railways, international transportation.