

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

MAGİSTRATURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

ABBASZADƏ FARİZ NAZİM oğlu

**“ŞİMAL-CƏNUB İQTİSADİ ƏLAQƏLƏRİNDƏ AZƏRBAYCANIN
YERİ VƏ ROLU” mövzusunda**

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: İİM 010000 İqtisadiyyat

İxtisaslaşma: İİM 010001 BİM

Elmi rəhbər:

dos.Məmmədov M.Q

Magistr proqramının rəhbəri:

dos. Cəmilov M.R.

Kafedra müdiri: prof. Ş.H.Hacıyev

BAKİ - 2015

**MÖVZU: “ŞİMAL-CƏNUB İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİNDƏ
AZƏRBAYCANIN YERİ VƏ ROLU”**

PLAN

GİRİŞ

**I FƏSİL: ŞİMAL – CƏNUB ÖLKƏLƏRİNİN COĞRAFİ VƏ İQTİSADI
XARAKTERİSTİKASI**

- 1.1. Şimal və Cənub ölkələrinin coğrafi yerləşməsi, təsnifatı və əsas tipləri
- 1.2. Şimal və Cənub ölkələrinin iqtisadi inkişaf səviyyəsi və onların əsas göstəriciləri
- 1.3. Şimal və Cənub ölkələrinin təbii resurs potensialı və onlardan istifadənin vəziyyəti

**II FƏSİL: ŞİMAL – CƏNUB NƏQLİYYAT, KOMMUNİKASIYA,
TİCARƏT VƏ YÜK DAŞIMALARINDA AZƏRBAYCANIN YERİ
VƏ ROLU**

- 2.1. Şimal – Cənub nəqliyyat və kommunikasiya əlaqələrində Azərbaycanın yeri və rolu
- 2.2. Şimal – Cənub ticarət əlaqələrində Azərbaycanın yeri və rolu
- 2.3. Şimal – Cənub yük daşımalarında Azərbaycanın yeri və rolu

**III FƏSİL: ŞİMAL – CƏNUB İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİNDƏ
TRANS-NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN İNKİŞAFI İSTİQAMƏTLƏRİ**

- 3.1. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin dünya birliyinə inteqrasiyasının zəruriliyi
- 3.2. Azərbaycan iqtisadiyyatının potensial rəqabət üstünlüyündə Trans-Nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyəti
- 3.3. Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsində Azərbaycanın rolunun artırılması istiqamətləri

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

İSTİFADƏ EDİLƏN ƏDƏBİYYAT

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Azərbaycan müstəqillik əldə etdikdən sonra sürətlə global iqtisadi məkana inteqrasiya edir. Bu prosesin gedişatında Azərbaycan həm regionda, həm də uzaq xaricdə yerləşən inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələrlə iqtisadi sahədə əməkdaşlıq edir.

Qeyd edək ki, Azərbaycan özünün coğrafi baxımdan mövqeyinə görə dünya ölkələri içərisində tranzit dövlətlərdən biri sayılır. Bu baxımdanda Azərbaycan İstər Şərq – Qərb istərsə də Şimal – Cənub bölgələrinə daxil olan ölkələrin iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsində mühüm rola malikdir.

Buna görə də, müasir dövrdə Azərbaycanın tranzit ölkə kimi mövcud imkanlarının qiymətləndirilməsi və bundan ölkəmizin iqtisadi qazanclarının artırılması istiqamətlərində istifadə olunması yollarının üstə çıxarılması məqsədilə elmi – nəzəri tədqiqatların aparılması çox əhəmiyyətlidir.

Tədqiqatın predmeti və obyektı. “Şimal – Cənub” iqtisadi məkanına daxil olan dövlətlərin coğrafi yerləşməsi, təsnifatı, iqtisadi inkişaf səviyyəsi, təbii resurs potensialı və onlardan istifadənin vəziyyəti, həmçinin nəqliyyat kommunikasiya və infrastruktur imkanları sayəsində bu dövlətlər arasında iqtisadi əməkdaşlığın artırılmasının əhəmiyyəti, tədqiqatın obyektı isə Şimal – Cənub iqtisadi inteqrasiya və tərəfdaşlıq prosesində iştirak edən ölkələr və onlar arasında Azərbaycanın rolu və yerinin əhatə dairəsidir.

Tədqiqatın əsas məqsədi və vəzifələri. Məqsəd “Şimal-Cənub” iqtisadi məkanına daxil olan bütün ölkələrin nəqliyyat-kommunikasiya, ticarət və makroiqtisadi göstəricilərini təhlil edərək müqayisəli yanaşma metodu ilə Azərbaycanın mövcud potensialı çərçivəsində bu iqtisadi inteqrasiya prosesində rolunun gücləndirilməsi mexanizmlərini üzə çıxarmaqdır. Vəzifəsi isə aşağıdakılardan ibarətdir:

1) “Şimal – Cənub” iqtisadi məkana daxil olan ölkələrin iqtisadi potensialının öyrənilməsi;

2) “Şimal – Cənub” dövlətləri arasında iqtisadi əməkdaşlığın vacibliyinin və əhəmiyyətinin əsaslandırılması;

3) Azərbaycanın “Şimal – Cənub” iqtisadi inteqrasiya prosesində iştirakı baxımından mövcud infrastruktur və iqtisadi potensialının müəyyənləşdirilməsi;

4) “Şimal – Cənub” iqtisadi inteqrasiya prosesində tranzit ölkə kimi Azərbaycanın rolunun artırılması və prosesdən ölkənin xeyrinə maksimum istifadə edilməsi yollarının araşdırılıb tapılması.

Tədqiqatın elmi yeniliyi:

1) “Şimal – Cənub” iqtisadi əməkdaşlığı elmi – nəzəri və metodoloji baxımdan tədqiq olunaraq onun əhəmiyyəti əsaslandırılmış;

2) Azərbaycanın “Şimal – Cənub” iqtisadi əməkdaşlıq prosesində tranzit ölkə kimi mövqeyi və rolu elmi cəhətdən əsaslandırılaraq bu prosesdə ölkənin mövcud infrastruktur və iqtisadi imkanlarından daha səmərəli istifadə olunması yolları üzə çıxarılarq nəzəri və praktiki təkliflər irəli sürülmüşdür.

Tədqiqat işinin həyata keçirilməsində təhlil, sintez, müqayisəli təhlil, statistik təhlil və qruplaşdırma, induksiya, deduksiya, sistemli və situasiyalı yanaşma və s. metodlardan istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazasını Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi, İqtisadiyyat və Sənaye Nazirliyi, Dövlət Gömrük Komitəsi, Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi, Azərbaycan Dəmir Yolu Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin illik hesabatları, tədqiqata dair müxtəlif metodik göstərişlər təşkil edir.

İşin praktik əhəmiyyəti. Əldə edilən nəticə və təkliflər ölkənin Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrinin təşkilinə dair tədbirlərdə istifadə edilə bilər. Tədqiqatdan nəzərdə tutulan təkliflər Şimal-Cənub əlaqələri ilə bağlı hazırlanan qərarlarda, tövsiyyələrdə, elmi-tədqiqat işlərində, tədris prosesində istifadə oluna bilər. Dissertasiya işi giriş, 3

fəsil, nəticə və təkliflər, istifadə olunmuş ədəbiyyatlar siyahısından ibarət olmaqla, qəbul edilmiş standartlara uyğun tərtib edilmişdir.

I FƏSİL. ŞİMAL-CƏNUB ÖLKƏLƏRİNİN COĞRAFİ VƏ İQTİSADI XARAKTERİSTİKASI

1.1.ŞİMAL VƏ CƏNUB ÖLKƏLƏRİNİN COĞRAFİ YERLƏŞMƏSİ, TƏSNİFATİ VƏ ƏSAS TIPLƏRİ

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

Qeyd etmək lazımdır ki, ayrı-ayrı ölkələrin təsnifatında, iqtisadi ədəbiyyatlarda bir çox hallarda “Şimal” ölkələrinə “İnkişaf etmiş sənaye ölkələri”, “Qabaqcıl ölkələr”, “Birinci dünya ölkələri”, “İnkişaf etmiş bazar iqtisadiyyatı” ölkələri və s. anlayışlar işlədilir. “Şimal” ölkələrinə 40-a qədər dövlət daxildir. Bu dövlətlərin əksəriyyəti Avropa dövlətləri və ondan törəmə dövlətlərdir. Onu da qeyd edək ki, məlum yeddi illiklər adlanan qabaqcıl ölkələr “Şimal” yarım sisteminin əsasını təşkil edir. “Şimal” ölkələrin liderliyi təkcə onların ərazilərinin böyüklüyü və əhalisinin çoxluğu ilə deyil, eləcə də dünya siyasətində və iqtisadiyyatındakı rolu ilə müəyyən edilir. Bu ölkələr eləcə də dünya ticarətində və siyasətində mühüm rol oynayırlar. 2013-cü ilin məlumatına görə “Şimal” yarım sistem ölkələri dünya ölkələri ərazisinin 28,5 %-nə, əhalinin 18,4%-nə, dünya üzrə ÜDM-in isə 77,5%-nə sahibdir. Hər nəfərə

düşən ÜDM-in həcmi dünya üzrə 6976, yarım sistem ölkələr üzrə 28919, yeddiliklərdə isə 37580 ABŞ dollarına bərabərdir.

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

Əvvəllər “Cənub” yarım sistem ölkələrə “İqtisadi cəhətdən geridə qalmış ölkələr”, “zəif inkişaf etmiş ölkələr”, “üçüncü dünya ölkələri” və bu kimi adlar verirdilər. Son onilliklərdə isə “İnkişaf etməkdə olan ölkələr” anlayışı daha çox işlədilir. BVF-in üzvü olan 189 ölkənin 130-u “Cənub” yarım sisteminə daxildir. Bu yarım sistemə daxil olan 48 ölkə daha kasıb şəraitdədir. Bu ölkələr ÜDM-in 0,1%-ni istehsal edirlər. “Cənub” ölkələrinin əsas əlamətlərindən biri onların zəif inkişafıdır. Bu anlayışa aşağıdakı ümumi cəhətləri daxil etmək olar: aşağı həyat səviyyəsi; mütləq yoxsullaşma; iqtisadi artımın aşağı olması; səhiyyə xidmətinin qeyri-qənaətbəxş olması; ölüm və doğum faizinin yüksək olması; xarici ölkələrdə asılılıq öz ehtiyatlarından sərbəst istifadə manevrinin məhdudlaşması və s. Bütün bunları hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi ilə xarakterizə etsək aşağıdakı mənzərə alınar.

Beləki, 2014-cü ilin məlumatına görə “Şimal”yanı İEO-lərdə bu göstərici orta hesabla 28919, “Cənub”yanı İEO-lərdə bu göstərici orta hesabla 4000-5000 dollar təşkil etmişdir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, neft ixrac edən ölkələr bu orta göstəricinin nisbətən artmasına zəmin yaratmışlar.

Bütünlüklə “Cənub” yarım sistem ölkələrdə 1,3 mlrd. nəfər, “Şimal” yarım sistemində isə təqribən 100 milyon nəfər kasıb halında yaşayır. Bu ölkələrin hamısına xas olan əsas cəhətlər ondan ibarətdir ki, onlarda mənəvi sima, həyat tərzi, qeyri-bərabər iqtisadi, sosial inkişaf səviyyəsi və şəraiti eyniliyi mövcuddur.

“Şimal” yarım sistemə daxil olan ölkələrin coğrafi yerləşməsi, təsnifatı və əsas göstəricilərini xarakterizə edək:

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan Almaniyanın sahəsi-357,0 min kv.km, əhalisi 82,7 mln. nəfərdən çoxdur. İnzibati ərazi bölgüsünə görə Almaniya 16 federal ərazidən ibarətdir. Paytaxtı Berlin şəhəridir. Digər böyük şəhərləri-Hamburq, Münxen, Kölndür.

AFR əlverişli coğrafi, geosiyasi mövqeyə malikdir. Avropanın mərkəzində yerləşməsini onun 9 ölkə ilə: Niderland, Belçika, Çexiya, Lüksemburq, Fransa, İsveçrə, Avstrya, Polşa və Danimarka ilə sərhədləşməsindən aydın görmək olur. Ölkə şimaldan-cənuba 876 km, enlik istiqamətində isə 640 km-dən artıq bir ərazidə uzanır. Ölkənin geosiyasi mövqeyi 1990-cı ilin oktyabrın 3-dən alman dövlətinin bir-biri ilə birləşməsindən sonra daha da dəyişmişdir. Onun nəticəsində Almaniya ərazisi 43%, əhalisi 67%-dən çox artmışdır. Ərazinin mülayim iqlimi insanların yaşayışına, onların əmək fəaliyyətlərindən maksimum istifadə etməyə, xüsusi ilə də kənd təsərrüfatında imkan verir. Relyefdə ən hündür nöqtə Bavariya Alplarının Suqşpitse zirvəsində 2963 m-ə çatır. Ərazi relyefi təsərrüfat işlərinin görülməsində müsbət təsirini göstərir. Ərazinin 40% dən çoxu Antropogen meşələrlə örtülmüşdür. Almaniyanın ərazisindən Reyn, Vezər, Elba, Morel, Mayne, Nekkore, Emsa, Dunay çayları keçir. Əhalinin şirin suya olan tələbatının 90%-i yeraltı sular hesabınadır. Müalicə əhəmiyyətli mineral sular əsasında Baden və başqa kurortlar fəaliyyət göstərirlər. Ölkənin cənubunda yerləşən Baden ən böyük göllərdən biridir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan Böyük Britaniya yüksək inkişaf etmiş sənaye ölkəsidir. Ərazisi 244,7 min kv.km, əhalisi 60,4 mln nəfərdir. Əlverişli coğrafi və geosiyasi mövqeyə malik olan B. Britaniya Avropanın şimal-qərbində yerləşən ada dövlətdir. O, şimaldan İrlandiya ilə, qərbdən Atlantik okeanı suları ilə, cənub-şərqdən La-Manş və Pa-de-Kale boğazları ilə əhatələnmişdir. Sahil xəttinin uzunluğu 12429 km-dən artıqdır. B.Britaniya 4 tarixi-coğrafi vilayəti birləşdirir - İngiltərə; Uels; Şotlandiya və Şimali İrlandiya. Habelə 5,5 mindən artıq ada və Men, Anqlsi, Uayt,

Daxili Qebrid, Xarici Qebrid, Orkney, Şotland və s. adalar yerləşir. Ölkə rəsmi olaraq ərazisinin 90%-dən artığını təşkil edən ən böyük adanın adı ilə “İngiltərə” adlanır.

Əlverişli coğrafi mövqeyə malik olan B.Britaniya Yer kürəsinin bütün regionları ilə əlaqə yaratmağa imkan qazanmışdır. Ölkədə dəmir filizi və kömür yataqlarının bir-birinə yaxın yerləşməsi metallurgiyanın güclü inkişafına, bu isə müstəmləkələrin ələ keçirilməsində və Dünya okeanına hökümranlıq edilməsində başlıca rol oynayan güclü dəniz donanmasının yaradılmasına imkan vermişdir. B. Britaniyanın donmayan dənizlərlə əhatə olunması onun iqtisadi inkişafına xarici ticarətin il boyu davam etməsinə imkanı daha da artırmışdır. B.Britaniyada çoxda uzun olmayan sulu çaylardan Severnini, Temzanı, Merseyanı, Taynanı, Uiranı, Xamberi, Klaydanı, Tisi qeyd edə bilərik. Çaylardan dağlıq ərazilərdə elektrik enerjisinin alınmasında, suvarmada, nəqliyyatda istifadə olunur. Həmçinin B. Britaniya dağ göllərinə də malikdir.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan Fransa qərbi Avropanın ən böyük ölkələrindəndir. Ərazisi- 550 min kv.km, əhalisi-61,0 mln nəfərdir. Paytaxtı Paris, böyük şəhərləri- Marsel, Lill, Lion, Tuluza, Nissadır. İnzibati ərazi bölgüsünə görə Fransa 96 inzibati departamentdən ibarətdir. Həmçinin Amerika, Afrika və Okeaniyada 127 min kv.km həcmində ərazisi var.

Fransanın çox əlverişli coğrafi və geosiyasi mövqeyi vardır. O Avropanın qərb qurtaracağında yerləşərək Atlantik, Aralıq dənizi və Priney ətrafında yerləşən dövlət kimi tanınır. O, iki tərəfdən Atlantik okeanına və aralıq dənizi suları ilə əhatə olunmuşdur. Ölkənin tərkibinə Aralıq dənizində yerləşən Korsika adası da daxildir. Fransa La-Manş və Pa-de-Kale boğazı vasitəsi ilə Şimal dənizinə çıxış əldə edərək özünün coğrafi yerləşməsinin əlverişliliyini daha da artırmış olur. Ölkənin sahil xəttinin uzunluğu 3427 km-dən artıqdır. Sahillərinin formasına görə Fransızlar ölkələrini “Ekzaqon” adlandırırlar. Coğrafi mövqeyinin əlverişliliyi Şimal, Ardenn,

Lotoringiya, Elzas, Lion regionlarının Avropa Meqolopolisi ilə birləşməyə imkan vermişdir. Eyni zamanda əlverişli mövqe bir çox ölkələrə inteqrasiya

əlaqələrinin artması prosesini daha da artırmışdır. Belçika, Andorra, Monaka ilə qonşuluğu “mədəni inteqrasiya”nın get-gedə artmasını sürətləndirir. Almaniya ilə qonşuluğu isə daha da çox geosiyasi əhəmiyyət kəsb edir. Fransa ərazisinin 50%-ni Alp, Priney, Yura, Vogez, Ardenn dağlıq sahələri əhatə edir. Ən hündür zirvəsi Monblan zirvəsidir, uzunluğu-4810m-ə çatır. Burada ən böyük Mer-de-Qlas buzlağı yerləşir ki, buraya il ərzində ən çox turist gəlməkdədir. Fransanın ərazisindən Sena, Luara, Yirona, Rona, Haroon, Dordoni çayları keçir.

“Şimal” yarım sistemə daxil olan İtaliya Cənubi Avropada Apenin yarımadasında yerləşir. Ərazisi 301,2 min kv.km, əhalisi 58,0 mln. nəfərdir. Paytaxtı Roma şəhəridir. Böyük şəhərləri Milan, Neapol, Turin, Genuya və s. Materikin Apenin yarımadasını, qitənin Sardinia, Siciliya, Elba adaları ilə birlikdə 70 dən artıq arxipelaq və xırda-Lipar, Eqad və s. adaları əhatə edir. Vatikan və San-Marino mikro dövlətləri də İtaliya ərazisinə daxildir.

İtaliyanın çox əlverişli coğrafi və geosiyasi mövqeyi vardır. Şimaldan Avstriya, İsveçrə, Şimal-Qərbdən Fransa, Şərqdən Sloveniya ilə sərhədlənir. İtaliya, cənubdan, qərbdən Aralıq dənizinin, şərqdən Adriatik dənizinin suları ilə əhatələnmişdir. Ümumi sərhəd uzunluğu 1899,2 km, sahil xəttinin uzunluğu isə 4996 km-ə çatır. O, tipik dəniz və dağlıq ölkə sayılır. Ərazinin ¼-ni dağlar təşkil edir. İtaliya Alpları ərazinin şimalında yerləşir, ən maksimal hündürlüyü 4810 m-dir. Yarımada Apenin dağları da yerləşir. Həmçinin çoxlu sayda fəaliyyətdə olan vulkanlar, o cümlədən Vezuvi və Etna vulkanları vardır. Ölkə ərazisinin 1/7-ni tutan ən böyük düzənlik Padandır. Ölkənin iqlimi yumşaq və isticidir. İqlimin gedişi, ərazi relyefi, Tirren, Adriatik, İon, hövzələrinə malik 652 km uzunluğu olan Po, Tibr çaylarını əmələ gətirmişdir. Ölkədə Laqo-Madjore, Komo, Qarda gölləri də vardır. İtaliya kənd təsərrüfatının və turizmin inkişafına görə çox əlverişli iqlim şəraitinə malikdir. Burada kifayət qədər mədəni irslər-arkitektura abidələri, məşhur teatrlar, dəniz və dağ xizək kurortları var.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan ən böyük ölkə Rusiya Federasiyasıdır. Ərazisi 17,1 mln kv.m, əhalisi 145,5 mln. nəfərdir. Paytaxtı Moskva şəhəridir. Ərazisi

qərbdən-şərqə 10 min km, şimaldan-cənuba 4 min km məsafədə uzanır. Rusiya iki qitədə yerləşərək Qazaxıstan, Ukrayna, Belarusiya, Estoniya, Azərbaycan, Litva, Latviya, Gürcüstan, eləcə də Çinlə, Monqolustan, Norveç, Polşa, Finlandiya, Koreya ilə sərhəd xəttinə malikdir. Federativ dövlətdir və 89 subyektdən 21 respublika, 6 ölkə, 49 vilayət, 10 muxtar mahal, 1 muxtar vilayətə ayrılır. Ölkədə 100 dən artıq xalq yaşayır. Sahəsi 31,5 min kv.km olan dünyanın ən dərin gölü Baykal (1620 m) burada yerləşir. Daimi donuşluq ümumi ərazinin 11,0 mln.kv. km-ni örtür. Dünyada ən soyuq iqlimə malik olması ilə tanınır.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan Yaponiya Asiyada Sakit okeanın qərb hissəsində yerləşir. Sahəsi 372,2 min kv.km, əhalisi 127 mln. nəfərdir. Paytaxtı Tokiodur. Böyük şəhərləri- İokohama, Osaka, Kobe, Noqaya, Kioto və s.-dir. Yaponiya, yerləşmə konfiqurasiyasına görə dünyanın bir çox ölkələrindən fərqlənərək şimal-şərqdən cənub-qərbə doğru 3500 km məsafədə uzanan arxipeloq dövlətidir. Onun tərkibində irili-xırdalı 4000-dən çox adlar olsada, ərazisinin özəyini 4 böyük ada – Xonsyu, Kyusyu, Sikoku və Xokkaydo təşkil edir. Ölkə şimaldan Oxot dənizi ilə, şərqdən və cənub şərqdən Sakit okeanla, qərbdən Yapon və Şərqi Çin dənizi ilə, cənubdan Xonsyu, Sikoku və Xyusyo adaları arasında yerləşən Daxili Yapon dənizi suları ilə əhatələnmişdir. Yaponiya bir növ dəniz ölkəsi hesab edilir. Yaponiya materikdən Oxot, Yapon, Şimali Çin dənizləri ilə ayrılır. Ərazinin materikə ən yaxın yeri Koreya boğazı hesab edilir. Ərazinin $\frac{3}{4}$ hissəsi dağ və yüksəkliklər, fəal seysmiklik səciyyəvidir. Ən yüksək zirvəsi Fudziyamadır (3776 m). Yaponiyanın ərazisindən Sinamo, Tone, İsikari çayları keçir.

İndi isə “Cənub” yarım sisteminə daxil olan ölkəri xarakterizə edək:

“Cənub” yarım sistem ölkələrə daxil olan ən qədim və böyük dövlətlərdən biri Hindistandır. Hindistanın sahəsi 3287,6 min kv.km, əhalisi 1103,4 min nəfərdir. Paytaxtı Dehli şəhəridir. Böyük şəhərləri- Kalkutta, Mumbai-Bombey, Çennai, Banqlor və s.-dir Hindistan cənubi Asiyanın Hindistan yarımadasını, şimaldan böyük Hind-Qanq düzənliyini çox hissəsini və Himalay dağlarının az bir hissəsini əhatə edir.

Onun tərkibinə Lakkadiv (Lakşadvip) mərcan adaları, Andaman və Nikobar adaları da daxildir. Ölkə şimal-qərbdən Pakistan və Əfqanıstanda, Şimaldan Çinlə, Nepalla və Butanla, Şərqdən Mianma ilə, Banqladeşlə sərhədləşir. Hindistan Cənubdan Hind okeanın və Şri-Lankanı ayıran Palk boğazının, qərbdən Ərəbistan dənizinin, Şərqdən Benqal körfəzinin suları əhatə edir. Dövlət sərhəddinin uzunluğu 14103 km, sahil xəttinin uzunluğu isə 7000 km-dən artıqdır. Ərazi şimaldan-cənuba, yəni dünyanın ən hündür zirvələrinə malik olan Himalaydan Komarın burnuna qədər -3214 km, qərbdən-şərqə isə 2933 km məsafədə uzanmışdır. Hindistan iqtisadi-coğrafi mövqeyi ölkə təsərrüfatının inkişafına müsbət təsir edir. Ərazinin relyefi əsasən Hind-Qanq ovalığından və Dekan yaylasından təşkil olunmuşdur. Relyef Şimaldan dünyanın ən yüksək zirvələri ilə tanınan Himalay dağları ilə dahada mürəkkəbləşir. Bele relyef formaları özlərinə müvafiq zəngin və çox çeşidli faydalı qazıntılarla tanınırlar. Hindistanın ərazisindən Qanq, Hind, Braxmaputra, Maxanaqa, Qadavari, Kaferi, Narbada, Tapti çayları keçir.

“Cənub” ölkələrinə daxil olan ən böyük və qədim dövlət Çindir .Çin qədim sivilisasiyanın beşiyi hesab olunur. Onun tarixi 4500 il hesab edilir. Sahəsi 9,6 mln kv.km, əhalisi- 1315,8 mln nəfərdir. Paytaxtı Pekin şəhəridir.

Sahəsinin böyüklüyünə görə dünyanın 3-cüsü olan Çin əlverişli coğrafi və geosiyasi mövqeyə malik olmaqla Asiyada yerləşir. Cənubdan Sakit okeanın Cənubi-Çin, şərqdən Sarı və Şərqi Çin dənizlərinin suları ilə əhatələnmişdir. Okeanda yerləşən 5000-dən artıq adalar da Çinə aiddir. Sərhəddinin ümumi uzunluğu 22143,34 km, sahil xəttinin uzunluğu isə-14500 km-dən az deyildir. Çin dünyanın 15-ə qədər dövləti və ərazisi ilə sərhədə malikdir. Ölkənin ərazisi şərqdən-qərbə 5700 km, şimaldan-cənuba doğru 3650 km məsafədə uzanmışdır. ÇXR-sı ərazinin nəhəng ölçüyə malik olması, böyük regionda mərkəzi mövqeyi, dünya okeanına açıqlığı geosiyasi vəziyyətinin əlverişli olmasına dəlalət edir. Dünyanın ən nəhəng çayları sayılan Yansızı, Xuanxe ölkənin uzaq daxili rayonlarından dünya okeanına çıxmağa imkan verir. Relyefin 2/3 hissəsini dağlıq və 12%-i düzənlik sahələr təşkil edir.

Cənub-qərbdə orta hündürlüyü 4500 m-dən az olmayan, sahəsi 2,3 mln.kv.km təşkil edən Şinxay-Tibet yaylası yerləşir. Qərbdən enlik istiqamətində bir sıra dağ silsilələri şərqə doğru istiqamət almışdır. Şimaldan isə Monqol Altayının tirələri əraziyə daxil olur. Cənubdan Nepal sərhəddində məşhur Himalayın dünyada ən hündür zirvəsi- 8848 m olan Comolunqma yerləşir. Himalayla yanaşı Çində Tyanşan, Atıntaqa, Kunlun və bir sıra dağlar yerləşir. Tsinlin dağından şimala Lyoslo yayla yerləşir. Lyoslo yayladan şərqə Böyük Çin düzənliyi yerləşir. Bu böyük ərazini əhatə edir.

Əsasən yağış qar və buzlaqlardan qidalanan ərazi çaylarından Yansızı, Xuanxe, Amur, Xuanxe, Çjusyan sakit okean hövzəsinə aid olanlardır. Yansızı çayı su axınına görə Asiyada birinci, dünyada dördüncü yerdədir. Çində Poyanxu, Xunszexo, Tayxo kimi şirin sulu, Kukunor, Lobnor şor sulu göllər mövcuddur.

“Cənub” ölkələrinə daxil olan İran İslam Respublikası 1648 min kv. km, əhalisi 70,4 mln nəfərdir. Paytaxtı Tehran şəhəridir. Böyük şəhərləri- Məşəd, İsfahan, Təbriz, Şiraz və s.-dir. İran Fars körfəzi ilə Xəzər dənizi arasında yerləşir. İranın mühüm xüsusiyyəti onun Avropa, Asiya və Afrika arasında yerləşməsi, dənizlərə çıxışı olmasıdır. İran 24 vilayətdən ibarətdir. İran dağlıq ölkədir. Dağ və yaylalar onun ərazisinin təxminən 4/5 hissəsini tutur. Ölkənin mərkəzində yerləşən İran yaylasının böyük hissəsini Dəşte-Kəvir və Dəşte-Lut səhraları tutur. Yaylanın kənarlarını Elbrus və Zaqros dağları əhatə edir. Ölkənin ən hündür Daməvənd dağı (5604 m) Elbrus dağ sistemində yerləşir. Düzənliklər əsasən ölkənin kənar hissəsindədir. Harun, Səfidrud, Diz çayları hidroenerji əhəmiyyətinə malikdir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrinə daxil olan Ərəb yarımadasında yerləşən Səudiyyə Ərəbistanıdır. Ərazisi-2240 min kv.km-dir, əhalisi 26,4 mln nəfərdir. Paytaxtı Er-Riyad şəhəridir. Böyük şəhərləri – Cidda, Məkkə və Mədinədir. İnzibati ərazi bölgüsünə görə 14 əmirlikdən ibarətdir. Səudiyyə Ərəbistan İordaniya, İraq, Küveyt, Bəhreyn, Qatar, BƏƏ ilə həmsərhəddir.

1.2. ŞİMAL VƏ CƏNUB ÖLKƏLƏRİNİN İQTİSADI İNKİŞAF SƏVIYYƏSİ VƏ ONLARIN ƏSAS GÖSTƏRİCİLƏRİ

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

“Şimal” yarım sistem ölkələri dünya ölkələri ərazisinin 28,5%-nə, əhalinin 18,4%-nə, dünya üzrə ÜDM-in isə 77,5%-nə malikdirlər. “Şimal” ölkələri hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi dünya üzrə 6976; yarım sistem ölkələr üzrə 28919; 7-liklərdə isə 37580 dollara bərabərdir. “Şimal” ölkələri dünyanın iqtisadi və elmi-texniki potensialının əsas hissəsini öz əllərində cəmləşdiriblər. İqtisadi inkişafın bütün cəhətlərinə görə inkişaf etmiş sənaye ölkələri qabaqcıl rola malikdirlər. Onlar dünya üzrə ehtiyatların əsas hissəsini istifadə etməklə ümumi milli məhsulun 2012-ci ildə 72,3, 2013-cü ildə 77,0, 2014-cü ildə isə 77,5%-ni istehsal etmişlər.

1990-2014-cü illərdə “Şimal” ölkələrində istehsalın həcmi 2 dəfədən çox artmışdır. İqtisadi artımın əsas amilləri kapital yığılımı, işçi qüvvəsindən istifadə və elmi-texniki tərəqqi olmuşdur. Həmin ölkələrdə istehsal olunan ÜDM-in demək olar ki, 20%-i xaricdə reallaşdırılır. Elə bir o qədər də idxal hesabına təmin edilir. İqtisadiyyatın açıqlığı əmsalı əsrin əvvəlinə nisbətən azalmışdır. Britaniyada 42%, Yaponiyada 14%, Fransada 35% təşkil edir. İEÖ-lərdə daxili bazarın həcmi və inkişaf səviyyəsi orta ümumdünya səviyyəsindən beş dəfə yüksəkdir. “Şimal”

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

“Cənub” yarımsisteminə daxil olan İEOÖ-lər zəif iqtisadi inkişaf səviyyəsinə malikdirlər. Bu ölkələr ÜDM-in 0,1%-ni istehsal edirlər. “Cənub” ölkələrindən bəziləri yüksək iqtisadi və demoqrafik potensiala malikdir, lakin hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi azdır. Belə ölkələrə Hindistanı nümunə göstərmək olar.

Dünya əhalisinin 70-80%-i “Cənub” ölkələrində yaşayır. Deməli, bu ölkələrin ümumi iqtisadi, sosial, siyasi vəziyyəti və digər hər cürə problemləri dünya əhalisinin daha çox hissəsinin həyatı ilə bağlıdır. Bütünlüklə “Cənub” yarımsistem ölkələrdə 1,3 mlrd. nəfər, “Şimal” yarımsistemində isə təqribən 100 milyon nəfər kasıb halında yaşayır. “Cənub” yarımsisteminə daxil olan ölkələr müstəqillik əldə etsələr də onların ictimai-iqtisadi həyatında köklü dəyişikliklər ləng gedir. “Cənub” ölkələrinin inkişafında xarici kapitalın (TMS) böyük rolu vardır. ÜDM-in həcminə görə 50 qabaqcıl ölkədən 16-sı İEOÖ-lərdir. Bunlara Çin, Hindistan, İran, İndoneziya və s. aiddir.

“Şimal” yarımsistemə daxil olan dövlətləri iqtisadi inkişaf səviyyəsinə görə xarakterizə edək:

Almaniya iqtisadi inkişaf səviyyəsinə, iqtisadi potensialın həcminə, dünya iqtisadiyyatındakı mövqeyinə, beynəlxalq əmək bölgüsünə qoşulmaq dərəcəsinə və bir çox göstəricilərə görə dünyanın ən inkişaf etmiş ölkələri sırasına daxildir. Son məlumatlara görə dünya üzrə ÜDM-n 6%-ni istehsal etmişdir. Sənaye məhsulunun həcminə görə 4-cü yeri tutur. Avropada ixracat məhsullarının miqdarına görə 1-ci yerdədir. Xarici ticarətin dövriyyəsinə görə də aparıcı yerlərdən birini tutur. İqtisadi artım sürəti 1990-2005-ci illərdə 2,2%, 2014-cü ildə isə 0,1% olmuşdur. Son məlumatlara görə ÜDM-in həcmi 2791,7 mlrd. dollar, hər nəfərə düşən məhsul isə 33639 dollara bərabər olmuşdur.

Əhalisinin sayına - 82,7 mln. nəfər, sıxlığının yüksəkliyinə 230 nəfər, urbanizasiya səviyyəsinə (87%) görə Avropa ölkələri içərisində ən qabaqcılı

Almaniyadır. Əhalinin sayı ən çox başqa ölkələrdən köçüb gedən immiqrantlar hesabına ildən ilə artmaqdadır. Pensionerlərin xüsusi çəkisi 20%-dən çoxdur. Orta ömür kişilər üçün 74 il, qadınlar üçün 81 ilə qədərdir. Qəbul edilmiş dövlət dili alman dilidir. İşçi qüvvəsinin 37%-i sənayedə, 3%-i kənd təsərrüfatında, 60%-i xidmət sferasında çalışır.

Almaniya sosial iqtisadi inkişaf göstəricilərinə görə dünya təsərrüfatının lokomotivi adlandırılır. Onun iqtisadiyyatının əsasını sənaye təşkil edir. Ölkədə istehsal olunan ÜDM-in 35%-ə qədərini verən sənayenin dünya sənaye məhsulu sistemində 6,42% çəkisi vardır. AFR-də emal sənayesinin xüsusi çəkisi daha yüksəkdir. Son illər ən çox avtomobil, aeorokosmik, neft emali, atom energetikası, elektronika sahələri vüsət alır. Son illər neft emalı 35 dəfə, avtomobil sahəsi 12 dəfə, kimya 7 dəfə artmışdır. Müasir Almaniya dəzgah, müxtəlif istehsal vasitələri, avtomobil, üzvi kimya məhsulları ixracatına görə dünyada ən qabaqcıl yerlərdən birini tutur. Ölkənin bütün iri sənaye kompaniyaları TMK-lar kimi fəaliyyət göstərirlər. Bunlardan aviakosmik, hərbi sənaye, avtomobil sahəsi üzrə “Daymler-Kraysler”, “Folksvaqonverke”, Metallurgiya, maşınqayırma üzrə “Tissen-Krupp”, 1 daha avtomobil üzrə ixtisaslaşan “BMW”, “Opel”, “Mercedes-Bens” konsernlərinin adlarını çəkə bilərik.

Xaricdə ticarətin həcminə görə - 1,2 trln. dollar olmaqla Almaniya dünyada ancaq ABŞ-dan geri qalır. Ölkə aktiv ticarət balansına malikdir, ona görə ki, ixracat - 543 mlrd dollar, idxalat - 470 mlrd. dollar təşkil edir. İxracatda əsasən nəqliyyat vasitələri-avtomobil, müxtəlif maşınqayırma məhsulları, kimya, elektrotexnika, elektronika, ərzaq məhsulları, tütün məmulatı; İdxalatda isə müxtəlif xammallar, yanacaq məhsulları, investisiya malları üstünlük təşkil edir. AFR-in ticarət əlaqələri əsasən ABŞ, Fransa, B.Britaniya, Kanada ilə həyata keçirilir.

“Şimal” ölkələrindən olan Böyük Britaniya iqtisadi inkişaf səviyyəsinə görə dünyada 7-ci yeri tutur. O kapitalist istehsal üsulunun vətəni hesab edilir. ÜDM-in həcminə görə dünyada 4-cü yeri tutur. ÜDM-in həcmi 2229,5 mlrd. dollara, hər nəfər

hesabı ilə isə 36912 dollara bərabər olmuşdur. ÜDM-də xüsusi çəkisi 70%-dən artıq olan xidmət sferasına görə 1 çox Avropa ölkələrini keçmişdir. B.Britaniya yüksək inkişaf etmiş sənaye ölkəsidir. Dünya sənaye məhsulunun 6%-dən çoxunu verməklə, aparıcı ölkələrə daxildir. B.Britaniya urbanizasiyanın səviyyəsi də-91%-dir.

60,4 mln. əhalisi olan B.Britaniya Avropada Almaniyadan geri qalır. Əhalinin 83%-i İngiltərədə, 9%-i Şotlandiyada, 5%-i Uelsdə, 3%-i Şimali İrlandiyada yaşayır. Təbii artım hər 1000 nəfər hesabı ilə 2 nəfərə qədərdir. İnsanların orta ömrü kişilərdə 75 il, qadınlarda 80 ildir. Əhalinin orta sıxlığı 244,3 nəfərdir. Ölkədə ingilislər 81,5%, Şotlandlar 10%, İrlandlar 4% xüsusi çəkiyə malikdir. Şəhər əhalisi 89%-dir. İngilis dili dövlət dili olmaqla dünyada 500 mln. insan bu dildə ünsiyyət saxlayır.

Ölkədə maddi və qeyri-maddi istehsal sahələri inkişaf etmişdir. Yanacaq-energetika, metallurgiya, maşınqayırma, kimya, yüngül, yeyinti sənaye sahələri ilə yanaşı kənd təsərrüfatı, nəqliyyatı xidmət sahələri sferası ölkədə məhsuldar qüvvələrin sürətli inkişafında aparıcı rol oynamışlar. Sənayenin ÜDM istehsalında 25% xüsusi çəkisi vardır. B.Britaniyada xarici ticarət dövriyyəsi 595 mlrd. dollardır. İxracat 280 mlrd. dollar həcmindədir, idxalat xeyli çox 315 mlrd. dollardan az deyildir. Xarici ticarət saldosu aktiv deyildir. B.B-nin ticarət tərəfdaşları Avropa Birliyi və Şimali Amerika ölkələridir. İxracatda Avropa Birliyi ölkələri-53%, Şimali Amerika-14% xüsusi çəkiyə malikdir. İxracatın strukturunda başlıca yeri hazır məhsullar-xüsusi ilə maşınqayırma sahəsinin məhsulları, son illərdə isə elmtutumlu və kimya məhsulları fərqlənirlər. İdxalatdan AB-51%, Şimali Amerika ölkələri-13%, ölkələrdən isə Almaniya 15,2%, ABŞ-11,9%, Fransa 10,5%, Yaponiya 65% xüsusi çəki ilə iştirak edirlər.

“Şimal” ölkələrindən olan Fransa ÜDM-in, sənaye məhsulunun və dünya ticarətinin həcminə görə dünyada 5-ci yeri tutur. Ölkə iqtisadiyatında 1 neçə sənaye monopoliyalarının və banklarının rolu böyükdür. Qərbi Avropa ölkələri üzrə sənaye istehsalının 17%-i, kənd təsərrüfatı istehsalının 20%-i Fransanın payına düşür.

Həmçinin, ildə 75 mln-dan artıq turisti qəbul edə bilməsi Fransaya böyük şöhrət gətirmişdir.

Sənaye üzrə ETTKİ çəkilən xərclərin 75%-i elektronika, aviaraketqayırma və kosmik sənayesinə, avtomaşınqayırma, kimya, əczaçılıq və energetikaya, 19%-i isə hərbi sənaye kompleksinə sərf edilir. Fransa dünyada 3-cü, qərbi Avropada isə 1-ci Nüvə dövlətidir.

Fransa yüksək inkişaf etmiş sənaye-aqrar ölkəsidir. O, dünyaya maşınqayırma, yüksək səviyyəli aqrar sənaye kompleksi ilə də tanınır. Həmçinin Fransada iqtisadiyyatın prioritet sahələrindən olan aviakosmik və hərbi sənaye kompleksləri, avtomobil sahəsi, parfümeriya, yeyinti kompleksi və telekommunikasiya xüsusi yer tutur. Dünya ölkələri içərisində AES-lərdən elektrik enerjisi alınmasında(75%) 2-ci yeri tutur. “Tomson”, “Laqarder” qrupları hərbi sənaye məhsulları istehsalında dünyada tanınır.

ÜDM-in həcmi 2126,7 mlrd. dollar, hər nəfərə düşən ÜDM isə 34864 dollardır. 2013-cü ildə ÜDM-in 3,0%-i kənd təsərrüfatına 25%-i sənayenin, 72%-i isə xidmət sahəsinin payına düşür. Cəmi işçilərin 33%-ə qədəri sənaye sahələrində çalışır. Fransa dünya iqtisadi inkişafında ən çox sənaye məhsulları ilə iştirak edir. Investisiyanın 40%-i sənaye sahələrinə yönəldilir, ixracın 81%-ni sənaye təmin edir. Xarici ticarətin ÜDM-də xüsusi çəkisi 22% təşkil edir. İxracat 305 mlrd. dollar təşkil edirsə, idxalatın çəkisi 270 mlrd. dollardan çox deyildir. Başlıca ticarət tərəfdaşları-ABR, İtaliya, B.Britaniya, İspaniya, Benilyuks ölkələri, ABŞ, Yaponiya, Mərakeş sayılır.

Əhalisi 61,0 mln. nəfərdir. Əhalisinin 95%-ni fransızlar təşkil edir. Hər 1000 nəfər hesabı ilə doğum 13 nəfər, ölüm 9 nəfərdən çoxdur. Təbii artım 4 nəfərdən artıq deyil. Orta ömür səviyyəsi kişilər üçün-75, qadınlar üçün-83 ildir. Şəhər əhalisinin xüsusi çəkisi 76%-dir. Dövlət dili fransız dilidir.

“Şimal” ölkələrindən olan İtaliya yüksək inkişaf etmiş sənaye-aqrar ölkəsidir. İtaliya sənayesinin əhəmiyyətli hissəsi FIAT, “Montedison”, “Pirelli” və digər iri monopoliyaları əlində cəmləşmişdir. Son məlumatlara görə ÜDM-in həcmi 1765,5

mlrd. dollar, hər nəfərə düşən ÜDM isə 30440 dollara bərabərdir. İtaliya ÜDM-in həcminə görə ən qabaqcıl 6 ölkə sırasına daxildir. 2012-ci ildə ÜDM-in artım sürəti 0,4% təşkil etmişdir. İESÖ-ləri arasında ÜDM-də dövlət bölməsinin xüsusi çəkisi İtaliyada daha yüksəkdir.

Əhalisi 58,0 mln nəfərdir. Əhalisinin 95%-i italyanlardır. Dövlət dili italyan dilidir. Əhalinin orta sıxlığı 192 nəfərdir. Təbii artım-0,12%-dir. Kişilər arasında orta ömür-76 il, qadınlarda isə 82 ilə bərabərdir. Xidmət sahəsində işçi qüvvəsinin 61%-i, sənayedə-32%-i, kənd təsərrüfatında 7%-i çalışmaqdadır.

Ölkədə sənaye məhsulları istehsalının illik dəyəri 330 mlrd. dollar təşkil edir.

Hər il 16 mln. tona qədər dəmir filiz idxal edir. Mərmər, qranit, tuf, trafertin, sement üçün müxtəlif xammallardan tikinti sənayesində geniş istifadə olunur. İxracatda ümumi məhsulun 10%-dən çoxunu avtomobil və onun hissələri sahəsi verir. Həmçinin müxtəlif aparatlar-elektron, yazı və hesablama maşınları, metallurgiya, kimya, parça, paltar, ayaqqabı, kağız, mebel, şərab, meyvə, tərəvəz, makaron, qənnadı məsrəflər məmulatları ixrac olunur. İdxalatda yanacaq və digər xammallar üstünlük təşkil edir. İtaliyanın ticarət tərəfdaşları-Avropa Birliyi ölkələri, ABŞ, yaxın şərq və s-dir. Ümumiyyətlə, İtaliya ildə 240 mlrd. dollarlıq (4,5%) məhsul ixrac edirsə, 210 mlrd dollarlıq məhsulu(3,8%) idxal edir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrindən olan Rusiya iqtisadi inkişaf səviyyəsinə görə dünyanın qabaqcıl ölkələri sırasına daxildir. Rusiyada ÜDM-585,3 mlrd. dollar, adam başına düşən məhsul istehsalı 4,0 min dollar təşkil edir. Rusiyada illik sənaye məhsulu istehsalı 60% təşkil edir. Maddi istehsal sahəsinin 70% xüsusi çəkisi vardır. Dünya sənaye məhsulunun 4,47%-ni verir. Ölkənin illik yanacaq-enerji tələbatı 900 mln. tut-a bərabərdir. Hər il 540 mln. tut həcmində yanacaq-enerji məhsulları ixracat edir. Son illər 324 mln. ton neft, 584 mlrd. kubmetr qaz, 258 mln.ton kömür hasil olunur. Rusiya ildə 87 mln. ton dəmir filizi, 5 mln. ton polad istehsal etmək imkanı vardır. Ölkə ildə 610 min ton mis hasil edir.

Rusiyanın əhalisi 142,5 mln nəfərdir. Ölkədə 100-dən artıq xalq yaşayır, Rusların xüsusi çəkisi 82%-dir. Dövlət dili rus dilidir.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan Yaponiya yüksək inkişaf etmiş sənaye ölkəsidir. İqtisadi inkişaf səviyyəsinə və gücünə görə 2-ci yeri tutur. O, nadir ölkədir ki, qısa zamanda orta inkişaf etmiş ölkədən sürətlə inkişaf edən ölkəyə çevrilmişdir. II dünya müharibəsindən iqtisadiyyatı dağılmış olan Yaponiya hələ keçən əsrin 70-ci illərində ÜDM istehsalına görə dünyada 2-ci yerə çıxmışdır. Bunu “yapon möcüzəsi” adlandırırlar. Dünya üzrə ÜDM-in 10%-i orada istehsal olunur- 4567,4 mlrd. dollar. Hər nəfərə düşən məhsulun həcminə görə 8-ci yerdədir-35964 dollar. ÜDM-in 2%-i kənd təsərrüfatına, 36%-i sənayenin, 62%-i xidmət sahələrinin payına düşür. Hazırda Yaponiya dünya sənaye məhsulunun 12%-ni, televizor istehsalının 60%-ni, polad əridilməsinin 14,3%-ni, süni lifin 12,3%-ni istehsal edir. Balıq tutulmasına görə dünyada 1-ci (12mln.ton), dəniz ticarəti yükünün həcminə görə 2-ci yeri tutur.

Yaponiya əhalisi 127 mln. nəfərdir. Orta ömür sürmə 81 il təşkil etməklə, bu qadınlar üçün 85, kişilər üçün 78 il təşkil edir. Əhalinin milli tərkibində yaponlar 99,9% təşkil edir. Ölkədə orta sıxlıq 341 nəfər təşkil edir. Şəhər əhalisi 79%-dən çoxdur. Dövlət dili yapon dilidir.

Hal-hazırkı Yaponiya dünyanın nəhəng maliyyə mərkəzi sayılmaqla dünyanın 6 iri TMK-sına malikdir. Gəmiqayırmada, minik maşınlarının buraxılmasında, dəzgahqayırmada, elektron məhsullarının buraxılışında, robotlar düzəldilməsində, mikroelektronika məhsulları buraxılışında dünyada 1-ci yeri tutur. Dünya sənaye məhsulunun 8,2%-ni verən ölkə təsərrüfatında sənayenin yanacaq-energetika, maşınqayırma, metal emalı, metallurgiya, kimya və neft-kimya, tikinti, meşə, xalq istehlakı malları istehsalı kompleksləri inkişaf etmişdir.

Xarici ticarət dövriyyəsinin 850 mlrd. dollar təşkil edir. İxracat məhsulları avtomobil, dəniz gəmiləri, televizor, kompüter, inteqral sistemlər, optik aparatlar, sintetik liflər, avtomobil şinləri, çuqun, polad və s təşkil edirlər. İdxalatda isə yanacaq məhsulları, müxtəlif növ xammallar, kömür, dəmir filizi, əlvan metal filizləri üstünlük

təşkil edir. Dünyada tanınmış 500 ən iri TMK-lardan Yaponiyada mövcud olanları Tayota Motor, Nissan Motor, Hondo Motor, Hitaxi, Sony, NES, Toshiba, Fujitsu, Canon xarici iqtisadi əlaqələrdə çox böyük fəaliyyət göstərirlər.

“Cənub” yarım sistem ölkələrə daxil olan ölkənin iqtisadi inkişaf səviyyəsini xarakterizə edək:

“Cənub” ölkələrinə daxil olan Hindistan inkişaf etməkdə olan aqrar-sənaye ölkəsi sayılır. Kənd təsərrüfatı ilə yanaşı hasilat və emal sahələrinin artıqlığı hiss olunur. Müasir Hindistan dünyada ən çox kömür hasil və ixrac edən, iri qara metallurgiya, maşınqayırma, elektrik avadanlıqları, məişətdə işlədilən elektrik avadanlıqları, kimya məhsulları istehsal edən dövlətə çevrilmişdir. Deyilənlərlə yanaşı İEOÖ-lər içərisində ilk dəfə Atom enerjisindən istifadə edən dövlət kimi də tanınır. Son illərdə Hindistanın ÜDM-i 772,0 mlrd. dollar, hər nəfər düşən məhsul isə 700 dollara bərabərdir. ÜDM-in 25%-i kənd təsərrüfatının, 27%-i sənayenin, 47%-i xidmət sahələrinin payına düşür. Hindistanın ÜDM-nun dünya təsərrüfatında miqdarı-xüsusi çəkisi 4,16%, sənayedə 3,2%, kənd təsərrüfatında-11%, dünya ixracatında-2,7%-ə bərabərdir. Elmi işçilərin və alimlərin sayına görə geridə qalmış ölkədən dünyada 2-ci yeri tutan ölkəyə çevrilmişdir. Hindistan çay, yer fıındığı, şəkər qamışı, kətan toxumu və gənəgərçək yağı, istehsalına görə 1-ci düyü və pambıq istehsalına görə 2-ci, tütün istehsalına görə 3-cü yeri tutur. Yer fıındığı və küncüd istehsalına görə dünya üzrə məhsulun 30%-na malikdir. Ədviyyat məhsulları istehsalı geniş yayılmışdır - bibər, darçın, rabs, zəncəfil, sarıkök, hil və s. Bütün tərəvəz və meyvə növləri bütün dünya məhsulunun 10%-ni təşkil edir. İri buynuzlu mal-qaranın sayına görə də Hindistan dünyada 1-ci yeri tutur. 75 mln. ton süd istehsal edilir. Əczaçılıq sənayesi çox yüksək səviyyədə inkişaf etdirilibdir. Bu sahədə 250 min böyük müəssisə işləyir. 7500-dən çox məhsulu dünyanın 190-dan çox ölkəsinə ixrac etdiyi halda 140 ölkədən 6000 növ məhsulu idxal edir.

Əhalisi 1103,4 mln nəfər, təbii artım isə-1,52%-dir.Orta sıxlıq 330 nəfərdir. Kişilər üçün orta ömür 62 il, qadınlar üçün 63 ildən artıq deyildir. Dövlət dili hindu

dilidir, lakin ingilis dili də dövlət dili kimi qəbul edilmişdir. Çoxmillətli Hindistanda hindular, benqallar, bixarlar, teluqlar, pəncablar, tamillər və başqa millətlər yaşayırlar. Şəhər əhalisi 28%-dir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrinə daxil olan müasir Çin dünya təsərrüfatında aparıcı mövqeyi olan yüksək inkişafa malik sənaye-aqrar ölkələrindən biridir. Son məlumatlara görə ÜDM-in həcmi 4,6 trln. dollara bərabərdir. Hər nəfərə düşən məhsul isə 4600 dollar təşkil edir. ÜDM-də investisiyanın xüsusi cəkisi 30-33%-ə bərabərdir ki, bu da ABŞ-dan 2 dəfə artıqdır. 26 növ məhsul istehsalına görə Çin dünyanın 10 ən böyük istehsalçısı sırasına daxildir. Çin dünyada dəmir filizi, çuqun, volfram, sink, qalay, mineral gübrə, sement, radio-primnik, televizor, paltaryuyan maşın, velosiped, ayaqqabı, taxıl məhsulları, kartof, araxis, meyvə, tərəvəz, bitkiyağı, ət, yumurta, balıq, dəniz məhsulları, siqaret və pambıq məhsulu tədarükünə görə dünyada 1-ci; qurğuşun, manqan, molibden, elektrik enerjisi, məişət soyuducusu, kimyəvi lif, qarğıdalı, çay, xam yun tədarükünə və dəmiryollarının yük dövriyyəsinə, qızıl valyutası ehtiyatına, sənaye məhsulu istehsalının dəyərinə və s. görə 2-ci yerə çıxmışdır. 2014-cü ildə dünya üzrə ÜDM-in 5,0 %-i Çinin payına düşür.

Əhalisini sayına görə Çin 1-ci yeri tutur - 1315,8 mln. nəfərdir. Ölkədə dünya əhalisinin 21%-dən artığı cəmləşmişdir. Təbii artım 7 nəfər təşkil edir. Çin dünyanın çoxmillətli ölkələrindən biridir. Çinlilər ümumi əhalinin 93%-ni təşkil edir. Ölkədə az saylı xalqların 55 qrupu vardır. Kişilər üçün orta yaş həddi 70 il, qadınlar üçün 74 ildir. Şəhər əhalisi 36 %, kənd əhalisi 64%-ə çatır.

Son illərdə ÜDM strukturunda kənd təsərrüfatının xüsusi çəkisi 14%, sənayenin xüsusi çəkisi isə 53% təşkil etməklə, əvvəldə qeyd edildiyi kimi, ÇXR aqrar ölkədən sürətdə inkişaf edən sənaye-aqrar ölkəsinə çevrilmişdir. Hal hazırda paltar, toxuculuq sənayesi məhsulları, məişətdə işlədilən elektrotexnika avadanlıqları, yanacaq və xammallar ixrac etdiyi halda 1 sıra digər məhsulları idxal edir.

“Cənub” ölkələrinə daxil olan İran iqtisadi inkişaf səviyyəsi dünya iqtisadiyyatında özünə məxsus yer tutur. İranın ÜDM-i 163 mlrd. dollardır. İranın

İqtisadiyyatının sahəvi quruluşunda sənaye -37%, neft sahəsi-15,0%, kənd təsərrüfatı-10%, xidmət sahəsi-53% təşkil edir. İran neft ixrac edən ölkələr təşkilatının (OPEK) üzvüdür. Hasilat sənayesinin əsasını neft sənayesi təşkil edir-185 mln.ton, ixracın həcmi -130 mln. tondur. Büdcə gəlirlərinin 30%-i neftdən olan gəlir hesabına formalaşır. Hasilat sənayesində 2-ci yeri qaz istehsalı tutur-54 mlrd.kub.metr. Emal sənayesinin əsasını neft-kimya, qara metallurgiya,toxuculuq, maşınqayırma və yeyinti sənayesi təşkil edir. İldə 7 mln. ton polad istehsal edilir. Ölkədə xalça istehsalının da böyük rolu var. Qeyri-neft məhsullarının ixracının 70%-ə qədəri xalçaçılığın payına düşür. İran ildə 10-11 mln.ton buğda istehsal edir. Xaricə quru meyvə, balıq məhsulları, kürü ixrac edir.

Əhalisi 70,4 mln nəfərdir. Əhalinin 71% şəhər əhalisidir. Ölkə əhalisinin 98% müsəlmandır. Danışiq dili fars dilidir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrindən olan Səudiyyə Ərəbistanının iqtisadiyyatının əsasını neft və qaz sənayesi təşkil edir. Bu 2 sahə hasilat sənayesinin əsasını təşkil edir. Neft ehtiyatına görə dünyada 1-ci yeri tutur-37,8 mlrd.ton. Bu ölkənin nefti ən yüksək keyfiyyətə malikdir. 2004-cü ildə ÜDM-in həcmi 251 mlrd. dollar olmuşdur. ÜDM-in 5%-i kənd təsərrüfatının, 51%-i sənayenin, 44%-i isə xidmət sahəsinin payına düşür. ÜDM-in 62%-i neftin hesabına formalaşır. İxracın 95%-ni neft təşkil edir. ÜDM-in cəmi 7%-i emal sənayesinin payına düşür. Hazırda neftlə bağlı olmayan digər sahələr orta hesabla ÜDM-in 38%-nə bərabərdir.

Əhalisi 29,4 mln. nəfərdən ibarətdir. Dövlət dili ərəb dilidir. Ölkədə əhlinin əksər hissəsi islam dininə mənsubdurlar.

1.3. ŞİMAL VƏ CƏNUB ÖLKƏLƏRİNİN TƏBİİ RESURS POTENSİALI VƏ ONLARDAN İSTİFADƏNİN VƏZİYYƏTİ

Hər bir milli iqtisadiyyatın eləcə də dünya iqtisadiyyatının inkişafı iqtisadi ehtiyatlardan - istehsal amillərindən asılıdır. Dünya iqtisadiyyatının təbii ehtiyatları müxtəlif və rəngarəngdir. XX əsrin ortalarından başlayaraq dünya əhalisinin sürətlə artması və istehsalın inkişafı ilə əlaqədar olaraq təbii resurslardan istifadə olduqca artmışdır. Hazırda 250 növdən çox minerallardan, yanacaq və xammallardan istifadə olunur. Dünya iqtisadiyyatının inkişafında bütün bu ehtiyatlardan istifadə edilməsi problemləri böyük rola malikdir. Mineral ehtiyatların istehsalı istehlakı beynəlxalq əmək bölgüsü vasitəsi ilə bütün dünya ölkələrini əhatə edir. Sənayenin inkişafı ilə məhsuldar qüvvələrin inkişafında təbii ehtiyatlar və yerin təkidindəki faydalı qazıntılar daha böyük rola malikdirlər. Yerin təkidində və bəzən də yerin üst qatında güclü yanacaq ehtiyatı-kömür, neft, qaz, uran filizi, müxtəlif metal filizləri, inşaat materialları istehsalı üçün xammal mövcuddur. Bütün bunlar bərk, maye və qaz şəklindədir. Bu ehtiyatlar iqtisadi inkişafın ən zəruri şərti hesab edilir.

Mineral ehtiyatlardan yanacaq ehtiyatları daha çox diqqəti cəlb edirlər. Burada əsasən kömür, neft və qaz nəzərdə tutulur. Bütünlüklə dünya üzrə yanacaq ehtiyatının 70-75%-i kömürün, 25-30%-i isə neft ilə qazın payına düşür.

Hazırda dünyada 250-yə qədər faydalı qazıntı növü və 200 növdə cilalanmış və qiymətli daş məlumdur. Faydalı qazıntılar yer qabığında, dəniz dibində, yeraltı sulara, dəniz sularında, göllərdə olan üzvi və qeyri-üzvi təbii mineral törəmələridir.

Ayrı-ayrı yarım sistemlərdə istehsal ilə istehlakın həcmi təhlil etdikdə nəinki onların iqtisadi inkişaf fərqi hətta texniki imkanları da açıq-aşkar duyulur. İESÖ-ləri qeyri-yanacaq mənşəli mineral xammalın cəmisi 30%-ə qədərini istehsal etdiyi halda, həmin xammalın 60%-ni istehlak edir. Neftin 58%-ni, təbii qazın 50%-ni istehlak edirlər. Aşağıdakı cədvəldə “Şimal” və “Cənub” yarım sistemlərdə bəzi mineral xammalın istehsalı və istehlakı faizlə (%) göstərilmişdir.

Cədvəl 1.1

İnkişaf etmiş və İnkişaf etməkdə olan ölkələrdə bəzi mineral xammalın istehsalı və istehlakı faizlə (%), 2014-cü il

<i>Xammal</i>	<i>İnkişaf etmiş ölkələr</i>		<i>İnkişaf etməkdə olan ölkələr</i>	
	<i>İstehsal 2014</i>	<i>İstehlak 2014</i>	<i>İstehsal 2014</i>	<i>İstehlak 2014</i>
1	2	3	4	5
Neft	30,0	71,7	70,0	28,3
Təbii qaz	61,3	77,3	38,7	22,7
Kömür	83,7	80,9	16,3	18,5
Uran	75,0	92,6	25,0	7,4
Dəmir filizi	49,7	73,3	50,3	26,7
Marqans filizi	46,1	72,2	53,9	27,8
Xrom filizi	63,1	80,1	36,9	19,9
Boksitlər	46,1	85,8	53,9	14,2
Mis	45,2	82,4	54,8	17,6
Qurğuşun	72,6	81,8	27,4	18,2
Sink	70,1	74,7	29,9	25,6
Nikel	57,2	88,3	42,8	11,7
Kobalt	24,8	93,6	75,2	6,4
Qalay	10,2	78,6	89,0	21,6
Volfram	48,1	85,1	57,9	14,9
Molibden	78,5	94,5	21,5	5,5
Niobi	17,9	92,8	82,1	7,2
Qızıl	78,8	65,5	21,2	34,5
Gümüş	49,0	93,2	51,0	6,8
Platin	93,3	94,9	6,7	5,1
Almaz	50,7	77,5	49,3	22,5
Fosfat	51,5	68,8	48,5	31,2
Kalium duzları	95,0	81,1	5,0	18,9

“Şimal” yarım sistemə daxil olan İEO-lərin təbii resurs potensialı və onlardan istifadənin vəziyyətinə diqqət yetirək:

“Şimal” yarım sistemə daxil olan Almaniya kömür ehtiyatına görə AFR Qərbi Avropada 1-ci yeri tutur. Onun da ehtiyatı Rur, Saar, Axen, Lauzis, Nijnereyn yataqlarında olmaqla 230 mlrd. ton təşkil edir. Qonur kömür əsasən açıq üsulla hasil edilir. Qannoverdə, Verra çayı hövzəsində kalium duzu ehtiyatı aşkarlanmışdır. Bu əsasdan da AFR kalium duzu və kalium gübrəsi əldə edilməsində dünyada qabaqcıl yerlərdən birini tutur. Məşhur farfor sənayesi-Meyssendə, ölkədə tapılan kaolin xammallarına əsaslanır. Ölkənin şimal hissəsində-Şimali Almaniya düzənliyində ehtiyatı 70 mln. ton olan neft, ehtiyatı 340 mlrd. kub mertə çatan təbii qaz aşkarlanmışdır. Ərazidə pirit, barıt, tikinti materialları xammalları, gil, şüşə alınmasında xammal kimi işlədilən qumun növü ehtiyatları da müəyyən edilmişdir.

Almaniyada əsasən, podzol və boz meşə torpaqları üstünlük təşkil edir. Ölkədə demək olar ki, təbii meşələrdən əsər əlamət qalmamışdır. Təbii bitki örtüyü ancaq qoruqlarda qalmışdır. Ərazinin 40%-dən çoxu antropogen meşələrlə örtülmüşdür.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan Böyük Britaniyada ərazinin təbii şəraiti və təbii ehtiyatlarının münasibliyi iqtisadi inkişafa xidmət edən başlıca zəminlər hesab olunurlar. Əsas faydalı qazıntılar neft və qazdır. Bundan əlavə kömür və əhəng daşı ehtiyatlarına da malikdir. Ölkədə ümumi kömür ehtiyatı 190 mlrd. ton təşkil edir. Neft ehtiyatı-7,0 mlrd. tondan artıq deyildir. Neft əsasən Şimal dənizi hövzəsində aşkar edilmişdir. 1975-ci ildən sənaye əhəmiyyətli Fortis, Brent, Ninian, Payper, Beril, Statford və başqa mədənlər aşkar edilmişdir. Leman, İndefatıqeybl, Xevett yataqlarında 4 trln. kub metr qaz ehtiyatı vardır. 1960-cı ilə qədər ölkədə olan tələbat kömürdən alınan qaza əsaslanırdı. Tərkibində dəmirin xüsusi çəkisi 28% olan dəmir filizi başlıca olaraq Norttempişirdədir. Ehtiyatı 6 mlrd. tondan azdır. Gümüş, qurğuşun, qalay, mis ehtiyatı Kornoull adasında yerləşir. Darem və Çeşirdə- daş duz, Yorkşirdə- kalium duzu, Kornoulda- volfram bu və ya digər ölçüdə ehtiyatlara malikdir. Özünün xüsusi enerji ehtiyatlarının olması ilə yanaşı faydalı qazıntıları o

qədər də kifayət deyildir. Onları idxal etməli olur. Çox da məhsuldar olmayan podzol, qonur meşə torpaq növlərindən əkinçilikdə geniş istifadə olunur. Ərazinin 9%-ə qədər meşə ilə örtülü olsa da onlar su qoruyucu və istirahət xarakterlidir.

“Şimal” ölkələrindən Fransa mürəkkəb təbii şəraitə və inkişaf ehtiyatlarına malik yeraltı və yerüstü sərvətlərlə səciyyələnən dövlətdir. Fransa özünün rekriasiya resursları-çimərlikləri, dağ və meşə massivləri, çoxlu sayda tarixi abidələrin, mineral bulaqları, buzalaqları və s. ilə də turistlərin gəlişini özünə cəlb edirlər. Fransanın əsas təbii ehtiyatları dəmir filizi, daş kömür, boksidlər, təbii qaz, uran, volfram, talk, qalay, qurğuşun, gümüş və s.-dən ibarətdir. Yerüstü təbii sərvətlərə nisbətən mineral ehtiyatları Fransanı ətrafında yerləşdiyi ölkələrdən bir o qədər də fərqləndirmir. Dəmir filizi ehtiyatı-8,5 mlrd. ton, kömürün ehtiyatı 12 mlrd. ton (Elzas, Saar, Lotaringiya), boksid ehtiyatı- 200 mln. ton, kalium duzu ehtiyatı 1,8 mlrd. ton, uran filizi ehtiyatı-100 min ton, neft ehtiyatı-33 mln.ton, qaz ehtiyatı-255 mlrd. kub metr (Lak yatağı) təşkil edir.

Fransada xüsusi ilə kənd təsərrüfatı üçün yararlı olan torpaq ehtiyatları podzol, çəhrayı, boz-meşə torpaq növlərindən ibarətdir. Ərazinin çox hissəsi enliyarpaqlı meşə zonasında yerləşir. O, ümumi ərazinin 30%-ni örtmüşdür.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan İtaliyanın ərazisinin təbii şəraiti və təbii ehtiyatları iqtisadi baxımdan böyük əhəmiyyət kəsb edir. O, tipik dəniz və dağlıq ölkə sayılır. Ərazinin ¼ hissəsini dağlar təşkil edir. İtaliyada faydalı qazıntılar çox azdır. İtaliyada əsasən boz kömür, boz kolçedan, civə, mərmər, boksidlər, sink, kükürd, qurğuşun ehtiyatları vardır. Yeraltı təbii sərvətlərdən kömürün ehtiyatı 1 mlrd. ton, neft- 1,8 mln. ton, qaz- 18 mlrd. kub metr, polimetal filizləri, kalium duzu, tikinti materialları xammalları, şpat, xörək duzu ehtiyatları aşkarlanmışdır. Ölkə hər il 130 min tondan artıq qurğuşun və 270 min tona qədər sink əldə edir. Zavodlarda hər il – 86 min ton saflaşdırılmış və 106 min ton mis ərintisi məhsulu alınır. Buna baxmayaraq İtaliya hər il-0,6 mln. ton mis məhsulu idxal edir. İtaliya enerji resurslarına görə çox kasibdir. Baxmayaraq ki, Padan düzənliyində, Adriatik dənizin Siciliya sahillərinə yaxın

ərazilərdə çoxda böyük olmayan neft və qaz yataqlarından müəyyən miqdarda yanacaq növləri hasil olunur (5 mln.t. neft), istehlakın ödənilməsi ən çox gətirilmə məhsullar əsasında yerinə yetirilir. Ölkənin iqlimi yumşaq və istidir. Qonur meşə, allüvial dağ meşə torpaqları əkinçilikdə geniş istifadə olunur. Meşə ümumi ərazinin 22%-ni örtmüşdür.

“Şimal” ölkələrindən olan Rusiyanın çoxsahəli təsərrüfatının inkişafına müxtəlif və zəngin təbii şəraiti, təbii ehtiyatları müsbət təsir edir. Dünyanın yeganəsidir ki, xammalların bütün nomenklaturasına görə Mendeliyevin Dövri Sistemində olan elementlərin hamısı ilə sənaye əhəmiyyətinə malik olmaqla təmin olunmuşdur. Ərazinin 40%-ni tayqa, 11%-ni tundra təşkil edir. Dəmir filizinin balans ehtiyatı 70 mlrd. tondur. Kalium duzu ehtiyatına görə dünyada 1-ci yeri tutur. Yanacaq enerji ehtiyatları dünya əhəmiyyəti kəsb edir. Neft ehtiyatı 27,0 mlrd.tona qədərdir; (dünya ehtiyatının 13%-i). Təbii qaz ehtiyatına görə dünyada 1-ci yerdə durur ki, onun da kəmiyyət göstəricisi 48,1 trln.kubmetr təşkil edir.(dünya ehtiyatının 32%-i). Kömürün ümumi ehtiyatı 6000 mlrd.ton olmaqla dünya ehtiyatının 45%-nə bərabərdir. Ölkədə 2,5 mln. çay, 3 mln. göl, 45 kub km. Şirin su ehtiyatı vardır. Dünya oduncaq ehtiyatının 25%-i Rusiyadadır. Onun kəmiyyət göstəricisi 82 mlrd. kubmetrdir. Meşə sahəsi 886 mln. hektardır. Meşə sahəsinə və oduncaq ehtiyatına görə dünyada ölkələr arasında 1-ci, regionlarda isə ancaq Latın Amerikasından geri qalır. Hər nəfərə düşən meşə sahəsinə görə-5,2 ha, oduncaq ehtiyatına görə-560 kub.m. Kanadadan sonra 2-ci yeri tutur. Son illərdə 324 mln.ton neft, 584 mlrd. kub metr qaz, 258 mln. ton kömür hasil olunur. Mineral gübrələrin illik hasilatı 10,0 mln.tondur. İldə 610 mln. ton mis hasil edilir.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan ən qabaqcıl ölkələrdən biri olan Yaponiya İEÖ-lər içərisində faydalı qazıntı növ və ehtiyatlarına görə heç də tanınmır. Ölkədə ayrı-ayrı təsərrüfat sahələrinin inkişafını gətirmə xammallardan asılılığı başlıca problem hesab edilir. İdxal olunan mineral xammalların faizlə xüsusi çəkisinə fikir verdikdə onun

dəmir filizi-99%, sink-86%, manqan-100%, nikel-100%, xromit-100%, kobalt-100%, boksit-99%, volfram-100%, mis-100%, qalay-100%, qurğuşun-95%, fosfor-100%, təşkil etdiyini görərik. Həmçinin Yaponiyada yerli neft, k m r, qaz yanacaq ehtiyatları a skar edilmişdir. K m r ehtiyatı 8,7 mlrd. ton olmaqla Xokkaydo, Xonsyu, Kyusyu, adaları ərazisində a skarlanmışdır. Akita, Niiqata v  Yaponiya dənizi sahillərində neft yataqları a skarlanaraq ehtiyatı 200 mln. tondan çox deyildir. Xonsyunun  imal hissəsində 30 mlrd. kub metrə çatan təbii qaz yataqları vardır. ehtiyatı 0,2 mlrd.ton olan dəmir filizi, 4,5 mln.ton manqan, 0,4 mln. ton xromit, 1,5 mln.ton mis, 1,9 mln.ton qurğuşun, 7,8 mln ton sink, 10 mln. ton prit ehtiyatları a skarlanmışdır. Yaponiyada əsasən podzol, torflu, qırmızı, boz-meşə torpaqları istifadə olunur.

“Cənub” yarım sistemə daxil olan Hindistan əsasən yüksək dağlar, yaylalar v  ovalıqla əhatə olunmuşdur. Belə relyef formaları özlərinə müvafiq zəngin və çoxçeşidli ehtiyatlarla tanınırlar. Bu ehtiyatların çoxu ölkənin  imal  erqində a skarlanmışdır. Orisa b  Bixar  tatları təmasında Sinqbxum dəmir filizi ehtiyatı mövcuddur. Yüksək keyfiyyətli dəmir filizinin ehtiyatı -22 mlrd. tondan artıqdır. Bixar, Qərbi Benqal, Madxya-Pradeş  tatlarında v  digər ərazilərdə ehtiyatı -202 mlrd.tondan çox olan k m r a skarlanmışdır. Enerji tutumlu neft, qaz, toriy, uran müxtəlif coğrafi yerləşməsi ilə məlumdur. Ümumiyyətlə ölkədə neft ehtiyatı 0,6 mlrd tondan çoxdur. Cənubi Hindistanda boksit, xromit, manqan, qrafit, almaz, qızıl yataqlarının böyük əhəmiyyəti vardır. Təbii qaz Qudjarat ştatında kontinental  elfd  v  Kombey körfəzində istehsal üçün gərəklidir. Uran yataqları Radjastxan  tatındadır.

“Cənub” ölkələrinə daxil olan  n böyük və qədim ölkə olan Çin təbii sərvətlərlə zəngin olan ölkə kimi tanınır. Mürəkkəb və müxtəlif geoloji quruluşa malik olması ərazidə dünyada məlum olan yeraltı sərvətlərdən 150-sinin mövcudluğuna  rait yaratmışdır. K m r, qara və əlvan nadir metal filizləri, mədən kimyası və qeyri filiz ehtiyatlarına görə dünya əhəmiyyəti kəsb edir. Çində  mumi k m r ehtiyatı 6 trln. ton olmaqla dünyada qabaqcıl yeri tutur. Karbohidrogen ehtiyatlarından eyni zamanda

neftin və qazın olmasını da göstərə bilərik. İri neft yataqları Çinin qərbində müəyyənləşdirilmişdir. Çində neftli sahə 4 mln. kv.km, ehtiyatı isə 13 mlrd.tondan artıqdır. Ehtiyatı 30 trln. kubmetr, sahəsi 4,5 mln. kv.km olan təbii qaz yataqları Siçuan çoxəkliyində aşkarlanmışdır. Çin eyni zamanda 60 mlrd.tondan çox ehtiyata malik olan yanar şistlə də dünyada tanınır. Şistin ehtiyatı-10 mlrd. tona qədərdir.

Filiz ehtiyatlarına görə Çin fərqlənir (13,0 mlrd. ton). Xüsusi növ poladın alınması üçün ölkədə volfram, molibden, marqans kimi xammallarda vardır. Çinin cənub mərkəz rayonlarında əlvan metallurgiya xammalları - boksit, mis, qalay, cırə, sürmə, qızıl, gümüş filizi ehtiyatları vardır. Həmçinin xörək duzu, daş duz, fosforit xammalları da aşkarlanmışdır. Mis filiz ehtiyatına görə Çin dünyada 2-ci yeri tutur.

“Cənub” ölkələrdən olan İran İslam Respublikası təbii sərvətlərdən neft, qaz, kömür, mis, dəmir, manqanlı və sink-qurğuşun filizləri istehlak edilir. Əsasən xam neft və neft məhsulları, metal filizləri ehtiyatları ilə zəngindir. İran bütün dünyada təbii qaz ehtiyatının 16%-nə malikdir. Əsas qaz yataqları Fars körfəzi şəfində həmçinin ölkənin şimali-şərqində yerləşir. 2015-ci ilədək qaz hasilatının ildə 300 milyard m³-a çatacağı gözlənilir.

“Cənub” ölkələrdən olan Səudiyyə Ərəbistanının təbii ehtiyatlarının əsasını neft və qaz təşkil edir. Neft ehtiyatına görə dünyada 1-ci yeri tutur-37,8 mlrd.ton. Bu ölkənin nefti ən yüksək keyfiyyətə malikdir. Öz əhəmiyyətinə görə 2-ci yeri təbii qaz tutur. 5 böyük qaz yatağı kəşf edilmişdir. Onların qaz ehtiyatı 6,4 trln.kub metrə bərabərdir. Bu dünya qaz ehtiyatının 6%-ni təşkil edir. İldə orta hesabla 40 mlrd. kub metr qaz çıxarılır. Neft və qazla yanaşı ölkədə kömür, sink, mis, oksidlər, kükürd, qurğuşun, qızıl, gümüş, fosfatlar, uran, daş duzu, bariy metalı ehtiyatları da az deyildir. İldə orta hesabla 3 ton qızıl istehsal edilir. İnşaat sənayesinin inkişafı üçün zəngin gips, mərmər, gil, əhəng daşı kimi xammal ehtiyatları vardır. Dağlarda kifayət qədər badam, dərman bitkiləri yığılır.

II FƏSİL. ŞİMAL - CƏNUB NƏQLİYYAT, KOMMUNİKASIYA, TİCƏRƏT VƏ YÜK DAŞIMALARINDA AZƏRBAYCANIN YERİ VƏ ROLU

2.1. ŞİMAL-CƏNUB NƏQLİYYAT VƏ KOMMUNİKASIYA ƏLAQƏLƏRİNDƏ AZƏRBAYCANIN YERİ VƏ ROLU

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

barometri sayılır. Həmçinin, nəqliyyat coğrafi əmək bölgüsünün əsasını təşkil edir. İnkişafı, insan həyatını nəqliyyatsız düşünmək absurddur. Nəqliyyatın və kommunikasiya əlaqələrinin inkişafı nəticəsində yüzlərlə, bəlkə də min km-lərlə uzaq məsafədən gətirilən xammalın, ayrı-ayrı hissələrin hesabına ixtisaslaşdırılmış emal sənayesi müəssisələri yaradılmışdır.

ETİ nəqliyyatın bütün növlərinin inkişafına təsir etmiş onların sürətini, yüklənmə qabiliyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artırmışdır.

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

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

“Şimal” yarım sistemə daxil olan İEO-lərdən olan Almaniyaya inkişaf etmiş infrastrukturaya malikdir. AFR-də nəqliyyatın gərək olan növlərinin hamısı inkişaf etmişdir. Əla avtomobil və dəmir yolu şəbəkəsi, təyyarə limanı, dəniz limanı vardır.

Nəqliyyat növlərinin sıxlığına görə ölkə dünyada 1-ci yerlərdən birini tutur. Dəniz yollarının sıxlığında Yaponiya, Belçika və Niderlanddan geri qalır. Belə ki, hər 100 kv. km sahəyə 12,5 km istifadə də olan dəmir yolu, 200 km-ə qədər avtomobil, 2 km daxili su yolu düşür.

İri sürətli qatarlarının hərəkət etdiyi dəmiryollarının mövcudluğuna görə AFR Qərbi Avropada tanınır. Ölkənin iti sürətli qatarlarının hərəkət etdiyi dəmir yolları qonşu ölkələrin dəmiryolları şəbəkələri ilə də birləşdirilmişdir. Almaniyada boru-kəmər nəqliyyatının inkişafı əsasən xammallarla bağlıdır. RF-dan çəkilən “Yamal-Avropa” qaz kəmərindən məhsulu qəbul etmək üçün “Steqal”, “Medal”, “Yaqal”, “Vidal” qaz xətləri artıq hazırdır. Ölkədə emal mərkəzlərindən istehlaka istiqamətlənən boru kəmər nəqliyyatının 110 min km-ə qədər ümumi uzunluğu vardır. Bundan 8 min km-ni neft və neft məhsulları daşıyan xətt, 98 min km-ni isə qaz nəqlədən xətlər təşkil edir. Yüklər və sərnişin daşımalarında əsas yeri avtomobil yolları tutur. Nəqliyyat sistemində ikinci yeri dəmir yolu nəqliyyatı tutur. Dəmir yollarının uzunluğu 84 min km təşkil edir. Təyyarə parkında 1400 ədəd təyyarə vardır ki, bunun da 377 ədədi laynerdir.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan İEÖ olan Böyük Britaniyada nəqliyyat sistemi çox yaxşı inkişaf etmişdir. Dəniz nəqliyyatına görə ABŞ-dan sonra dünyada 2-ci yeri tutur. Hal-hazırda B.Britaniya xarici ticarətin 98%-ni dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirir. Gəmi tərsanələrində 1000-dən çox tanker refrijerator, meşə daşıyan, filiz daşıyan, sərnişin daşıyan gəmi vardır. Avtomobil nəqliyyatı daxili yüklər və sərnişindəşimada aparıcı yer tutur. Müasir B.Britaniyada dəmir yolları get-gedə azalaraq 17 min km-ə enmişdir. Dəmir yolları şəbəkəsinin sıxlığı hər 1000 kv. km-də 68 km-dir. Onun 31%-i elektriklişdirilmişdir. Beynəlxalq daşımalarda aviasiya nəqliyyatından geniş istifadə olunur. Londonun Xitrou hava limanı dünya əhəmiyyəti kəsb edən limandır. Hava nəqliyyatı ilə ildə 100 mln.-dan artıq sərnişin daşınır. Cavan nəqliyyat növlərindən biri boru kəmər nəqliyyatıdır. Onun ümumi uzunluğu -17 min km-dən artıqdır. Bunun 4,0 min km-i neft, 13 min km-i isə qaz kəmərlərinə aiddir.

“Şimal” yarım sistemə daxil olan İEÖ olan Fransa yüksək inkişaf etmiş nəqliyyat sistemində malikdir. Fransanın iqtisadiyyatında dəmir yolunun və avtomobil yolunun böyük rolu vardır. Avtomobil yolunun uzunluğuna görə ABŞ-dan sonra 2-ci yeri tutur (1,1mln. km). Şəhərlərarası sərnişin daşımada avtomobil nəqliyyatı aparıcı yer tutur. Onun sərnişin və yük daşımada xüsusi çəkisi 74%-dən az deyildir. Avtomobil yollarının uzunluğu 900 min km-ə bərabərdir. Dəmir yolu nəqliyyatına xidmət edən xətlərin ümumi uzunluğu 32 min km olsa da onun 14,2 min km-i elektriklişdirilmişdir. Dəmir yolu ilə sərnişin daşımalarında Fransa Avropada birinci, yük dövriyyəsində isə-53 mlrd. ton km. 2-ci yeri tutur. Daxili su yollarının uzunluğu 10min km-ə yaxın olmaqla daxili yük daşımada 3% çəkiyə malikdir. Fransa, təlabatı ödəyə bilən, müxtəlif istiqamətli boru kəmərləri ilə Qərbi Avropada xüsusi yer tutur. Ölkədə neft kəmərləri 7,5 min km uzunluğa malikdirsə, qaz kəmərlərinin uzunluğu 25 min km-dən az deyildir. Hava daşımalarına görə Fransa dünyada 5-ci yeri tutur. Çünki o, ildə 100 mln. nəfər sərnişin, 1,4 mlrd ton yük daşıyır. Fəaliyyətdə olan Şarldə-Qol hava limanı ildə 50 mln nəfət sərnişinə xidmət edir.

“Şimal” ölkələrinə daxil olan İEÖ olan İtaliyada nəqliyyatın bütün növlərindən geniş istifadə edilir. İtaliyada 144 dəniz limanı fəaliyyət göstərir. Sərnişin daşımada - 90%, yük daşımada-80% xüsusi çəkisi olan avtomobil nəqliyyatıdır. Avtomobil yollarının uzunluğu 310 min km-dən artıqdır. Avtomobil parklarında 33 mln. avtomobil cəmləşmişdir. İti sürətə malik olan Turin-Milan-Boloniya-Florensiya-Roma-Neapol və başqa dəmir yol xətləri vardır. Hər 1000 kv. km sahəyə 53 km dəmir yolu xətti sıxlığı mövcuddur. Dəniz limanlarında 1400-dən artıq sayda malik olan gəmilərin tonnajı 8,0 mln. brt təşkil edir. Hava nəqliyyatı ilə hər il 26 mln.-dan çox sərnişin daşınır. Ölkədə beynəlxalq əhəmiyyətli Roma, Milan, Neapol, Boloniya, Genuya, Turin, Venetsiya, Piza hava limanları vardır.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan İEÖ olan Rusiyanın nəqliyyat və kommunikasiya sistemi çox inkişaf etmişdir. Ölkədə bütün nəqliyyat növlərindən istifadə edilir. Nəqliyyatda dəmir yolları 154 min km olmaqla onun 47%-i

elektrikləşdirilmişdir. Avtomobil yolları 900 min km, qaz kəmərləri 63 min km-dir. Neft kəmərləri 150 min km-ə çatmaqla boru-kəmər nəqliyyatı 213,0 min km uzunluğa malikdir. Belə vəziyyət onu ABŞ-dan sonra dünyada 2-ci yerdə saxlayır. Limanlarında 4700-dən artıq gəmiləri vardır. Daxili su yollarının uzunluğu 84 min km-dir. RF-nin 6 şəhərində ümumi uzunluğu 390 km olan metro nəqliyyatı fəaliyyət göstərir. Avtobus marşrutlarının ümumi uzunluğu 2,0 mln.km-dir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan ən İEO-lərdən biri olan Yaponiyada nəqliyyatın inkişafı gündən günə artmaqdadır. Yaponiyada daxili su və boru kəmərlər nəqliyyatından başqa digər nəqliyyat növləri yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir. Avtomobil nəqliyyatı sərnişindaşımada xüsusi çəkisi 64%, yükdaşımada isə 90%-dən az deyildir. Yaponiyada avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 1,2 mln. km olmaqla dünyada 5-ci yeri tutur. Dəmir yolu ölkə nəqliyyatının özəyini təşkil edir. Onun uzunluğu 20 min km olmaqla iti sürətə malik olan qatarlarla təchiz olunmuşdur. Yaponiya dünyada ən böyük dəniz dövlətidir. Bunun xarici ticarət əlaqələrinin 98%-i dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Ölkə dəniz flotunda 10 mindən artıq gəmi vardır. Son illər xarici ticarətdə aviasiya nəqliyyatının da rolu artmaqdadır. Sərnişin daşıma - 95 mln. nəfər təşkil edir. Ölkədə metro xətti də iri şəhərlərdə fəaliyyət göstərir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrdə bu sahədə fərqli parametrlər və müxtəlif kəmiyyət göstəriciləri mövcuddur. Burada nəqliyyat növlərinin ümumi uzunluğunun 20%-dən 1 az artığı, yük dövriyyəsinin-20%-i, minik üçün olan avtomobil parklarının-10%-i, yük və avtobus parklarının-20%-i yerləşir. “Cənub” region ölkələrində fərqli cəhətlərdən biri odur ki, burada Çin, Hindistan, Pakistan cənub-qərbi Asiya daxili nəqliyyat sistemləri bir-birindən fəqlənirlər. Dünya üzrə minik yüngül minik maşınları parkının 40%-i, yük avtomobilləri və avtobus parkının isə 20%-i “Cənub” ölkələrinə məxsusdur.

“Cənub” yarım sistemə daxil olan İEO-lər içərisində Hindistan nisbətən inkişaf etmiş nəqliyyat növlərinə malikdir. Dəmir yollarının uzunluğu -64 min km olsada 23%-i elektrikləşdirilmişdir. Dəmir yollarının hər 1000 kv km-də sıxlığı 18 km-dir.

Yük dövriyyəsi 285 mlrd. ton/km dir. Dəmir yolları yükdaşımada-40%, sərnişindaşımada-20% çəkisi vardır. Avtomobil yollarının ümumi uzunluğu-3,4 mln km-dən artıqdır. Daxili su yolları bir o qədər də əhəmiyyət kəsb etmir. Ümumi uzunluğu 18,2 min km-ində gəmilər hərəkətə malikdir. Ölkənin dəniz flotunda 970 gəmi saxlanılır. Hava nəqliyyatı daxili və beynəlxalq daşımalarda geniş istifadə olunur. Boru kəmərləri nəqliyyatı istehsalla istehlakı birləşdirərək tələb olunan səviyyəyə çatmamışdır.

“Cənub” yarım sistemə daxil olan Çin ərazisinin böyüklüyü nəqliyyat növlərinin daha da inkişaf etdirilməsini zəruriləşdirir. Çin dəmiryollarının uzunluğuna görə dünyada 5-ci yeri tutur. Çində 66 min km uzunluğunda dəmir yolu vardır. Onun 23%-i elektriklişdirilmişdir. Çində hələ də paravozlardan geniş istifadə edilir. Xarici iqtisadi əlaqələrin yerinə yetirilməsində dəniz nəqliyyatı Şanxay, Syanqan, Dalyan, Xuanpi və başqa limanlarının kəmərləri ilə böyük əhəmiyyət kəsb edir. Çay nəqliyyatında Yansız çayının rolu da böyükdür. Daxili su yollarının uzunluğuna görə Çin dünyada 1-ci yeri tutur. Hava nəqliyyatı ilə hər il-55 mln. sərnişin daşınır. Ən böyük hava limanı Pekin, Şanxay, Syanqan sayılır. Ölkədə YEK-in inkişafı boru kəmərləri nəqliyyatını inkişafını artırır. Ölkədə neft kəmərlərinin uzunluğu 11 min km, qaz kəmərlərinin uzunluğu 6 min km təşkil edir.

“Cənub” yarım sistemə daxil olan İran İslam Respublikasının nəqliyyat və kommunikasiya sistemi son illərdə daha çox inkişaf etməyə başlamışdır. Ölkədə bütün nəqliyyat növlərindən geniş istifadə olunur. Boru kəmərləri nəqliyyat növü neft və qaz daşımada xüsusi çəkiyə malikdir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrdən olan Səudiyyə Ərəbistanında bütün nəqliyyat növlərindən istifadə olunur. Ölkədə bərk örtüklü avtomobil yollarının uzunluğu 50 min km, dəmiryolu-1390 km, boru kəmərləri-8800 km-dir. 5 dəniz limanı, 23 beynəlxalq səviyyəli hava limanı fəaliyyət göstərir. Ticarət limanlarında 70 gəmisi var.

Azərbaycanın bir sıra aparıcı qonşu dövlətlərlə münasibətlərinin sivil məcraya yönəldilməsi xarici iqtisadi-ticari əlaqələrin bərpasına və bilavasitə nəqliyyat-

kommunikasiya kompleksinin yüksəlişinə təkan vermişdir. Bu mərhələdən etibarən həm də dünya miqyasında qlobal nəqliyyat sistemi strukturunun konkretləşdirilməsi prosesi sürətlənmiş, Avropa və Asiya ölkələri arasında əməkdaşlıq üçün müəyyən beynəlxalq platformaların yaradılması istiqamətində qüvvələrin konsolidasiyası yaranmışdır. Respublikamız bu prosesdən kənarda qalmamış, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması kimi mürəkkəb sosial, iqtisadi və təşkilati-texniki prosesdə yaxından iştirak edərək Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri layihələrinin gerçəkləşdirilməsi təşəbbüslərini dəstəkləmişdir. Zəngin iqtisadi ehtiyatlara, yeraltı və yerüstü sərvətlərə malik olan Azərbaycan ölkə rəhbərliyinin məqsədyönlü fəaliyyəti nəticəsində regionda aparıcı, lider dövlətə çevrilmişdir. Bu gün ölkəmizin nəqliyyat siyasəti gənc, suveren Azərbaycan dövlətinin iqtisadi müstəqilliyini daha da möhkəmləndirməyə xidmət edir. Azərbaycanın əlverişli iqtisadi mövqeyə malik olması ona Şimal-Cənub əlaqələrində xüsusi əhəmiyyət verilməsinə gətirib çıxarmış, respublikamız bu əlverişli geoiqtisadi məkanda ticarət dəhlizi rolunu gücləndirmişdir. Avropa və Asiyanın, Şimal və Cənubun kəsişməsində yerləşən Azərbaycan regionunda enerji və yük axınları üçün qovşaq rolunu oynamaq üçün unikal imkanlara malik olduğunu nümayiş etdirmişdir. 1994-cü ilin sentyabrında Azərbaycanın bütün həyatı əhəmiyyətli sahələrdə inkişafının əsasını qoyan "Əsrin müqaviləsi"nin imzalanması ilə respublikanın iqtisadi və tranzit-kommunikasiya əhəmiyyəti xeyli dərəcədə artmışdır. Sonrakı mərhələdə Bakı-Novorossiysk, Bakı-Supsa, daha sonra Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərlərinin işə salınması, habelə Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərinin tikintisinin yekunlaşmaq üzrə olması təkcə Azərbaycanın deyil, bütövlükdə regionun tranzit əhəmiyyətini artırır. Açıq dənizə çıxışı olmayan Azərbaycan beynəlxalq bazarlara çıxmaq məqsədilə məhz təhlükəsiz və səmərəli nəqliyyat birləşmələrinin inkişafına üstünlük verir. Beynəlxalq təşkilatların işində Azərbaycanın fəal iştirakı və qlobal layihələrə cəlb edilməsi onun etibarlı, həmçinin daimi tərəfdaşlığının bariz nümunəsi olduğunu göstərir. Azərbaycan bunu özünün TRASEKA proqramında fəal iştirakı ilə sübut etmişdir. Böyük "İpək Yolu"nun

bərpası üzrə layihənin reallaşmasında aparıcı rola malik olan Azərbaycan dəmir yolu nəqliyyatı üzərinə düşən vəzifələrin yerinə yetirilməsinin öhdəsindən tamamilə gəlir. Tarixi İpək yolunun bərpası ideyasının əfsanədən reallığa çevrilməsi istiqamətində həyata keçirilmiş kompleks tədbirlər respublikamızın geostrateji və coğrafi əhəmiyyətini daha da artırmışdır. Avropa Birliyinin TASIŞ-TRASEKA proqramı çərçivəsində "Böyük İpək yolu"nun bərpası üzrə keçirilən tədbirlər Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində yerləşən bütün ölkələrin inkişafı, onların iqtisadi potensialından daha səmərəli istifadə edilməsi, çoxtərəfli iqtisadi əməkdaşlığın genişlənməsi üçün əlverişli şərait yaradır. Şimalla-Cənub arasında körpü rolunu oynayan Azərbaycanın Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində aparıcı yer tutması respublikanın dünya ölkələri ilə inteqrasiyasının daha da dərinləşməsinə xidmət edir. Bu isə nəinki iqtisadi, həm də siyasi sabitlik və təhlükəsizlik baxımından böyük əhəmiyyətə malikdir. TRASEKA-nın rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılması üçün dəhlizin Azərbaycan hissəsində yükdaşımalara görə tariflərdə 20-50 faiz güzəşt tətbiq olunmuşdur.

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

“Şimal-Cənub” dəhlizi dünyada ən uzun transkontinental nəqliyyat dəhlizi olacaqdır. Dəhliz Skandinaviya ölkələrindən başlayaraq Rusiya, Azərbaycan, İran, Hindistan, Çin ərazilərini və eyni zamanda Orta Asiya, Qara dəniz və İran körfəzi ölkələrini əhatə edəcək. “Şimal-Cənub” dəhlizi Asiya-Sakit okean regionu və Fars körfəzi regionunun tranzit yüklərinin çatdırılmasını əhatə edir. Beynəlxalq “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradır. Regional əməkdaşlıq sahəsində ölkələrarası əlaqələrin daha da genişləndirilməsində dəhlizin inkişafının mühüm rol oynayacağı da şübhəsizdir. Fəaliyyətə başlayacağı ilk illərdə Azərbaycan sahəsi üzrə yük axınının həcmnin 5-7 milyon ton artacağı gözlənilir. Daha sonralar isə Azərbaycan sahəsində yük daşımalarının həcmnin ildə 20 milyon tondan çox artacağı proqnozlaşdırılır. Azərbaycan eyni zamanda Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin inkişafında iştirak etməklə böyük iqtisadi dividendlər qazanır. Çünki İran körfəzi və Hind okeanı regionu ölkələrinin Rusiya və Avropa ölkələri ilə ticarət əlaqələri dinamik şəkildə inkişaf edir. İlkin olaraq Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin ancaq Xəzərin Şərq hissəsi, yəni Qazaxıstan və Türkmənistan ərazisi vasitəsilə və həmçinin, Xəzər dənizinin özü ilə keçirilməsi nəzərdə tutulurdu. Beləliklə, Azərbaycanın əlverişli geoiqtisadi mövqeyi ona həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub əlaqələrində "açar" əhəmiyyətli ölkələrdən biri kimi çıxış etməyə imkan verir. Azərbaycan faktiki olaraq iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinin kəsişmə nöqtəsində yerləşir. Bu dəhlizlərdə iştirak edən Azərbaycan iqtisadi müstəqilliyini artırmaqla yanaşı, Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları ilə çıxmaq imkanı qazanır. Bütün bunlar göstərir ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Azərbaycan hər növ nəqliyyat daşımaları üçün əhəmiyyətli strateji mərkəzdir. Respublikamız çox qütblü nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi formalaşdırmaqla, özünün geosiyasi mövqelərini daha da gücləndirir.

2.2. ŞİMAL - CƏNUB TİCƏRƏT ƏLAQƏLƏRİNDƏ AZƏRBAYCANIN YERİ VƏ ROLU

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

Bütün dünya ticarətində İEOÖ-lərin payı, “Cənub” yarım sistem ölkələrinin ixracat vəziyyətləri İEO-lərlə müqayisədə “Şimal” yarım sistem ölkələri geri qalmaqdadır. Bununla yanaşı həyata keçirilən ixracatın struktur olaraq şərh olunması, ixrac olunan malların incələnməsi, problemin daha da qarışıq olduğunu ortaya çıxarır. “Şimal” yarım sistemində daxil olan İEO-lər dünya təsərrüfatının digər yarım sistemlərinə nisbətən daha yüksək iqtisadi inkişaf səviyyəsinə, ticarət əlaqələrinə malikdirlər. İqtisadi fəallığın mərkəzi sayılan “Şimal” ölkələri kapitalın hərəkəti, xarici ticarət, valyuta münasibətləri və s. vasitəsilə bütün dünyaya təsir edirlər.

“Cənub” yarım sistemində daxil olan İEOÖ-lər zəif iqtisadi inkişaf səviyyəsinə malikdirlər. “Cənub” ölkələrindən bəziləri yüksək iqtisadi və demoqrafik potensiala, ticarət əlaqələrinə malikdir, lakin hər nəfərə düşən ÜDM-in həcmi azdır. “Cənub” ölkələrinin inkişafında xarici kapitalın (TMŞ) böyük rolu vardır.

Ticarət əlaqələrinə görə dünya ölkələri müxtəlif qruplara ayılır. Bunu aşağıdakı cədvəldən aydın görmək olar:

Dünya əmtəə ticarəti 2014-cü il

Ölkə Qrupları	İxrac			İdxal		
	<i>həcmi</i> (mlrd. ABŞ \$)	<i>Orta illik</i> <i>artım, %</i>	<i>Payı, %</i>	<i>həcmi</i> (mlrd. ABŞ \$)	<i>Orta illik</i> <i>artım, %</i>	<i>Payı, %</i>
	2014	2010-2014	2014	2014	2010-2014	2014
Dünya	13833.0	12.0	100.0	14057.0	12.0	100.0
İnkişaf Etmiş Ölkələr	8109.0	10.0	58.62	8959.0	10.0	63.73
Avropa İttifaqı	5284.0	11.0	38.20	5431.0	11.0	38.64
Almaniya	1318.0	12.0	9.53	1052.0	11.0	7.48
Fransa	550.0	7.0	3.97	611.0	9.0	4.35
Niderland	547.0	12.0	3.96	488.0	12.0	3.48
İtaliya	488.0	10.0	3.53	501.0	11.0	3.57
B.Britaniya	435.0	6.0	3.14	616.0	8.0	4.38
NAFTA	1852.0	7.0	13.38	2701.0	9.0	19.21
ABŞ	1163.0	7.0	8.41	2017.0	9.0	14.35
Kanada	417.0	8.0	3.01	387.0	8.0	2.75
Yaponiya	710.0	7.0	5.13	620.0	9.0	4.41
İEOÖ	5190.0	16.0	37.52	4632.0	15.0	32.96
Çin	1218.0	26.	8.81	956.0	25.0	6.80
Yeni Sənaye Ölkələri (8)	1781.0	11.0	12.73	1644.0	12.0	11.70
Koreya	372.0	13.0	2.69	357.0	15.0	2.54
Honq-Konq	345.0	9.0	2.49	368.0	10.0	2.62
Sinqapur	299.0	14.0	2.16	263.0	12.0	1.87
Tayvan	247.0	10.0	1.78	219.0	10.0	1.56
Meksika	272.0	9.0	1.97	297.0	9.0	2.11
Keçid İqtisadiyyatlı Ölkələr	534.0	22.0	3.86	466.0	23.0	3.31
MDB	503.0	22.0	3.64	400.0	24.0	2.84
Rusiya	356.0	22.0	2.57	245.0	24.0	1.75
Azərbaycan	5.7	28.0	0.04	6.1	25.0	0.04

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan Almaniya xarici ticarət dövriyyəsinə görə dünyada aparıcı yerlərdən birini tutur. Almaniya dünya iqtisadiyyatı ilə geniş inteqrasiya edir. O, daha çox Fransa, Böyük Britaniya, İtaliya, Niderland, ABŞ, Belçika və Lüksembuq ilə xarici ticarət əməkdaşlığı edir. Xarici ticarətin həcminə görə- 1,2 trln. dollar Almaniya dünyada ancaq ABŞ-dan geri qalır. Xarici ticarət balansı sistemə olaraq müsbət xarakterlidir. Ölkə aktiv ticarət balansına malikdir, ona görə ki, ixracat 543 mlrd. dollar, idxalat isə 470 mlrd. dollar təşkil edir. Xarici ticarətin satış və coğrafi strukturu dövlətin beynəlxalq coğrafi əmək bölgüsündə iştirakının xarakterini əks etdirir. İxracatda əsasən nəqliyyat vasitəsi ilə avtomobil, müxtəlif maşınqayırma məhsulları, kimya, elektrotexnika, elektronika, ərzaq məhsulları, tütün məmulatı; idxalatda isə müxtəlif xammallar, yanacaq məhsulları, investisiya malları üstünlük təşkil edir. Müasir Almaniya üçün Rusiya Federasiyası neft, qaz, Almaniya isə Rusiyaya maşın və avadanlıqlar, dəmiryolu vaqonları, kimyəvi maddələr, ərzaq məhsulları ixrac edir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan İEÖ olan Böyük Britaniya çoxsahəli xarici iqtisadi əlaqələrdə ticarət aparıcı yer tutur. Ölkənin ÜDM-in 28%-i ixrac ilə əlaqədardır. Xarici ticarət dövriyyəsi 595 mlrd. dollardır. Son illərdə ixracatın həcminə görə dünyada 5-ci yer (5,1%), idxalın həcminə görə isə 3-cü (5,9%) yeri tutmuşdur. İxracat- 280 mlrd. dollar həcmindədir, idxalat xeyli çox 315 mlrd. dollardan az deyildir. Dünya üzrə əmtəə ixracında müxtəlif motorlar-21,8%, təyyarə-8,1%, hesablama texnikası-7,7%, telekommunikasiya avadanlığı-8% Britaniyanın payına düşür. Yenə dünya üzrə tibbi dərmanlar ixracının 10,6%-i, neft ixracının 4,2%-i, Britaniya şirkətləri tərəfindən həyata keçirilir. Hazır məhsul ixracında yüksək texnoloji məhsullar-32%-ə bərabərdir. B.Britaniyanın ticarət tərəfdaşları ən çox Avropa Birliyi və Şimali Amerika ölkələridir. İxracatın strukturunda başlıca yeri hazır məhsullar – xüsusi ilə maşınqayırma sahəsinin məhsulları, son illərdə isə elm tutumlu və kimya məhsulları böyük çəki ilə fərqlənirlər. İdxalatda AB-51%, Şimali Amerika ölkələri – 13%, ölkələrdən isə Almaniya-15,2%, ABŞ-11,9%, Fransa-

10,5%, Niderland- 6,8%, Yaponiya-65% xüsusi çəki ilə iştirak edirlər. Deyilənlərlə yanaşı B.Britaniya çox kapital ixrac edən ölkə kimi də tanınır. Britaniya birbaşa kapital ixracına görə dünyada 2-ci yeri tutur-15,1%. B. Britaniya dünyanın nəhəng maliyyə mərkəzi kimi də öz funksiyasını ildən ilə daha da artırır. Britaniyanın iqtisadiyyatına yönəldilən birbaşa xarici kapital isə dünya üzrə cəmi birbaşa investisiyanın 7,3%-nə bərabər olmuşdur. B.Britaniyanın Azərbaycana olan ixracı 421,8 mln. dollar, idxalı isə 6,6 mln. dollara bərabərdir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan Fransa beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin əsasını təşkil edən xarici ticarət sahəsində yüksək mövqeyə malikdir. Xarici-iqtisadi əlaqələrdə bazar iqtisadiyyatı, yerli istehsal növləri, yerli və gətirmə xammal və yanacaq resursları, beynəlxalq təşkilatlarda daha çox iştirak etmə və s. göstəricilər Fransanı dünya iqtisadiyyatına daha çox inteqrasiya etməsinə şərait yaradır. Xarici ticarətin ÜDM-də xüsusi çəkisi bu əsasdan da- 22% təşkil edir. Daha doğrusu, ixracat-305,0 milyard dollar təşkil edirsə, idxalatın çəkisi 270 mlrd. dollardan çox deyildir. İxracın həcminə görə dünyada 4-cü yer tutur. Fransanın Azərbaycana olan ixracı 2004-cü ildə 120 min dollar, idxalı isə 66,9 mln. dollar olmuşdur. Xarici ticarət saldusunun balansı müsbətdir. İxracda hazır məhsullar-79%, o cümlədən müxtəlif maşın və texniki avadanlıqlar-40%, kənd təsərrüfatı məhsulları-16,5%-dən az deyildir. İdxal olunan məhsullarda isə hazır məhsulların xüsusi çəkisi – 76%, ərzaq məhsullarının xüsusi çəkisi -11,2%, enerji daşıyıcılarının -7,7% xüsusi çəkisi mövcuddur. İdxal olunan məhsullarda Avropa Birliyi xüsusi rol oynayır (64%), ixracatda da onların rolu üstünlüyə malikdir (64%). Başlıca ticarət tərəfdaşları- AFR, İtaliya, B. Britaniya, İspaniya, Benilyuks ölkələri, ABŞ, Yaponiya, Mərakeş sayılır.

“Şimal” yarım sistemə daxil olan İEÖ olan İtaliya üçün xarici ticarətin xüsusi əhəmiyyəti vardır. Çünki çoxlu sayda sənaye və kənd təsərrüfatı sahələri xarici bazar üçün məhsullar istehsal edir. İxracatda ümumi məhsulun 10%-dən çoxunu avtomobil və onun hissələri sahəsi verir. Həmçinin müxtəlif aparatlar-elektron, yazı və hesablama maşınları, metallurjiya, kimya, parça, paltar, ayaqqabı, kağız, mebel,

şərab, meyvə, tərəvəz, makaron, qənnadı məsrəflər məmulatları ixrac olunur. İdxalatda yanacaq və digər xammallar üstünlük təşkil edir. İtaliyanın ticarət tərəfdaşları – Avropa Birliyi ölkələri, ABŞ, Yaxın Şərq, Şimali Afrika ölkələridir. Ümumiyyətlə, İtaliya ildə 240 mlrd. dollarlıq (4,5%) məhsul ixrac edirsə, 210 mlrd. dollarlıq məhsulu (3,8%) idxal edir. Göründüyü kimi xarici ticarət saldosu balansı müsbətdir. İtaliya ixracının 88% sənaye məhsullarından ibarətdir. İxracın 70%-ni inkişaf etmiş ölkələrlə, 20%-ni inkişaf etməkdə olan ölkələrlə, 10%-ni isə keçid iqtisadiyyatı ölkələri ilə həyata keçirir. Xarici ixracın 96,4%-i emal sənayesi məhsullarından ibarətdir. İtaliyanın Azərbaycana olan ixracı 1614,9; idxalı isə 106,7 mln. dollar təşkil edir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan İEÖ olan olan Rusiya iqtisadi inkişaf səviyyəsinə, dünya iqtisadiyyatındakı mövqeyinə və bir çox göstəricilərə görə dünyanın qabaqcıl ölkələri sırasına daxildir. Rusiya Federasiyası xarici ölkələrlə geniş xarici iqtisadi əlaqələrə malikdir. Bu əlaqələrin 68%-i Avropa ölkələrinin payına düşür. Rusiyanın ixrac etdiyi məhsulların 50%-ni enerji daşıyıcıları, 9%-ni maşın və maşın avadanlıqları təşkil edir. Rusiyanın dünyanın əksər ölkələri ilə ticarət əlaqələri vardır.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan Yaponiyada xarici ticarətin artım sürəti dünya üzrə olan xarici ticarətin artım sürətindən 2 dəfə artıqdır. Xarici ticarət dövriyyəsinin 850 mlrd. dollar təşkil etməsi onu ABŞ və Almaniya geridə qoyur. Bu, dünya ixracatının 8%-dən çoxu deməkdir. Dünya idxalatında isə Yaponiyanın çəkisi 5%-dən az deyildir. Yaponiyanın ixracat məhsulları – avomobil, dəniz gəmiləri, televizor, kompüter, integral sistemlər, optik aparatlar, sintetik liflər, avomobil şinləri, çuqun, polad və s. təşkil edirlər. İdxalatda isə yanacaq məhsulları, müxtəlif növ xammallar, kömür, dəmir filizi, əlvan metal filizləri üstünlük təşkil edir. Dünya üzrə dəmir filizi idxalının 30%-i, əlvan metal filizinin, daş kömürün, pambıq və yunun 19%-dən çoxu Yaponiyanın payına düşür. Ümumiyyətlə, Yaponiya öz xarici iqtisadi əlaqələrini ABŞ, Almaniya, Avstraliya, Kanada, Çin, İran körfəzi sahili dövlətləri,

Böyük Britaniya, Tayvan, Sinqapur və başqa dövlətlərlə həyata keçirir. Yaponiya xarici iqtisadi əlaqələrinin əsas cəhətlərindən biri ondan ibarətdir ki, onun idxalı və ixracı əsasən ABŞ-da mərkəzləşir. Hazırda da Yaponiya ixracının 20%-i, idxalın isə 22%-i Amerika bazarında reallaşır, öz növbəsində Amerika ixracının 11%-i Yaponiya ilə həyata keçirilir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrə daxil olan Hindistanda xarici ticarət ölkə iqtisadiyyatında əhəmiyyətli rol oynayır. Lakin o hələ beynəlxalq bazara zəif cəlb olunmuşdur. Xarici ticarət dövriyyəsi – 86,5 mlrd. dollar təşkil edir. Bunun 36,3 mlrd. dolları ixracat, 50,2 mlrd. dolları isə idxal məhsullarından ibarətdir. 7500 növdən çox məhsulu dünyanın 190-dan çox ölkəsinə ixrac etdiyi halda, 140 ölkədən 6000 növ məhsulu idxal etməli olur. Xarici ticarət dövriyyəsində Asiya və Okeaniya dövlətlərinin – 40,0% dən çox, Qərbi Avropa ölkələrinin – 30%-ə qədər, Şərqi Avropa ölkələrinin – 5%-ə qədər, Afrika ölkələrinin – 5%-ə qədər, ABŞ və başqa ölkələrinin – 20%-dən artıq iştirakları vardır. Əsasən ixracın əsasını hazır məhsullar təşkil edir – 80,8%. Dünya üzrə ixracda olan yeri baxımından cəmi düyü ixracının 18,6%-i, çayın – 14,3%-i, ədviyyatın – 9,5%-i, heyvandarlıq üçün yemək – 3,4%-i, qiymətli və yarıqiymətli daşlar və mirvarinin – 12%-i Hindistanın payına düşür. İdxalın quruluşunda enerji ehtiyatları (ilk növbədə neft) – 22,5%, kapital avadanlıqları – 17,4%, kimya məhsulları – 8,8%, qiymətli daşlar, mirvari və s. – 9%, qızıl və gümüş – 12,1%, ərzaq məhsulları əsasən bitki yağı – 5% təşkil etmişdir. Hindistanın ixracdan olan ən gəlirli sahələrindən biri yüksək keyfiyyətli kompüter proqramlarıdır (3,0 mlrd. dollar). Hindistanın aparıcı ticarət tərəfdaşları – ABŞ, Almaniya, Yaponiya, Böyük Britaniya, neft ixrac edən ölkələr, Rusiya, Honkonq, Cənubi Asiya ölkələri və Cənub Şərqi Asiya ölkələridir. Azərbaycan ilə olan ixracı 47,0 mln. dollar, idxalı isə 5,4 mln. dollar təşkil etmişdir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrə daxil olan İEOÖ olan Çinin xarici iqtisadi əlaqələrində xarici ticarət daha üstün yer tutur. Son 35 ildəki islahatlar nəticəsində 1978-ci ildən 2013-cü ilədək Çinin xarici ticarət dövriyyəsi 20,1 mlrd. dollardan

artaraq 1422,3 mlrd. (70,8 dəfə) dollara çatmışdır. İxrac daha sürətlə artmışdır. Həmin müddətdə ÜDM-də ixracın xüsusi çəkisi 4%-dən 34%-dək çatmışdır. Bütün valyuta daxilolmalarının 75-80%-i əmtəə ixracının payına düşür. Hazırda Çin həm ixracın həm də idxalın həcminə görə dünyada 3-cü yeri tutur (ixrac 762,1; idxal isə 660,2 mlrd. dollardır). Çin 1996-cı ildən ÜTT-nin üzvü olmağa çalışır. Çin ixracının 60%-dən çoxunu hazır məhsul təşkil edir. Çin pambıq parça və təbii ipək ixracına görə 1-ci yeri tutur. İxracın 20%-i qədəri maşınqayırma və elektrotexnika sahəsinin payına düşür. Pambıq parça sənayesinin 52%-i, ipək sənayesinin 65%-i, yüngül sənayesinin 45%-i ixrac üçün işləyir. Çinin başlıca ticarət tərəfdaşları ABŞ, Yaponiya, Koreya Respublikası, Almaniya, Cənubi-Şərqi Asiya ölkələri, Rusiyadır.

“Cənub” yarım sistemə daxil olan İran İslam Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələri o qədər də geniş deyildir. İranın iqtisadiyyatına qoyulan birbaşa cəmi xarici kapital 2,1 mlrd. dollardır. Lakin Fars körfəzi adasında və limanlarında yaradılan Azad iqtisadi zonalarda xarici kapitalın artmasına, yeni xüsusi banklar yaradılmasına hər cür imkanlar verir. İxracın əsasını neft, qaz və nef məhsulları təşkil edir. Neft ixracın həcmi -130 mln. tondur. Qeyri-neft məhsullarının ixracının 70%-ə qədəri xalçaçılığın payına düşür. İran ildə 10-11 mln.ton buğda istehsal edir. Xaricə quru meyvə, balıq məhsulları, kürü ixrac edir.

“Cənub” yarım sistem ölkələrindən olan Səudiyyə Ərəbistan xarici iqtisadi əlaqələri ölkə iqtisadiyyatında mühüm rol oynayır. İxracın həcmi 88,5 mlrd. dollar, idxal isə 34,0 mlrd. dollara bərabərdir. İxracın 90%-i xam neft və neft məhsullarından ibarətdir. 6% kimya məhsullarının payına düşür. Cəmi ixracın 18%-i Yaponiya, 16%-i ABŞ, 10%-i Koreya ilə həyata keçirilir. İdxalın isə 35%-i maşın və avadanlıqlardan, 20%-i ərzaqdan, 11%-i ximikatlardan ibarətdir. Bura ən çox xarici kapital ABŞ tərəfindən qoyulur. Səudiyyə Ərəbistanda kapital ixracının artması hər şeydən əvvəl neftdən gələn dolların daxildə həzm edilə bilməməsi və eləcə də daxili bazarın dar olması ilə izah olunur.

Daxili iqtisadi siyasətlə paralel olaraq Azərbaycan beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin aktiv iştirakçısıdır. Azərbaycan 2015-ci ildə 155 dövlətlə xarici ticarət əməliyyatları aparır. 2012-ci ildə ölkə xarici ticarət dövriyyəsi 2005-ci il ilə müqayisədə 5 dəfədən çox artaraq 43121,3 mln. dollar təşkil etmişdir (cədvəl 2.3.). Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Fondu, ARDNŞ və digər şirkətlər xaricdə energetika, qiymətli kağızlar, daşınmaz əmlak sektorlarında iri investisiya layihələri həyata keçirirlər. Ticarət sektorunda əməliyyatların əksər hissəsi İtaliya, Fransa, Rusiya, ABŞ, Türkiyə, Almaniya, Cənubi Koreya, İsrail və Çin dövlətlərinin payına düşür (diaqram 1).

Müstəqillik əldə etdikdən sonra Azərbaycan siyasi müstəvidə də aktiv tərəfdaşa çevrildi. Ölkə BMT, ATƏT, Avropa Şurası, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, Dünya Bankı, Beynəlxalq Valyuta Fondu, İnterpol, Qara Dəniz İqtisadi Əməkdaşlıq Təşkilatı, Qara Dəniz Ticarət və İnkişaf Bankı və Asiya İnkişaf Bankı kimi bir sıra nüfuzlu beynəlxalq təşkilatlara üzv olmuşdur. Bundan əlavə Azərbaycan Ümumdünya Ticarət Təşkilatında müşahidəçi statusunda, Şimali Atlantika Müqaviləsi Təşkilatının (NATO) Sülh proqramına tərəfdaş kimi qoşulmuş və Avropa Birliyinin Yeni Qonşuluq Siyasətində iştirak edir. Azərbaycan 1993-cü ilin sentyabr ayından Müstəqil Dövlətlər Birliyinin üzvüdür.

Cədvəl 2.2

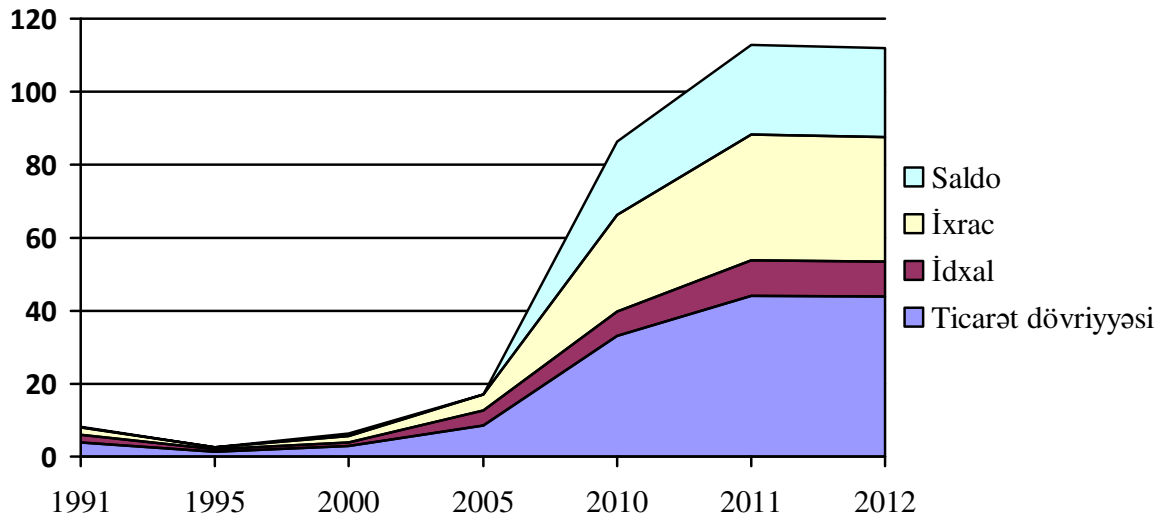
Xarici ticarət əlaqələrinin dinamikası (mln.dollar)

İllər	Ticarət dövriyyəsi	İdxal	İxrac	Saldo
1991	4,0	1,9	2,1	0,2
1995	1,3	0,7	0,6	0,0
2000	2,9	1,1	1,7	0,6
2005	8,5	4,2	4,3	0,1
2010	33,1	6,6	26,6	20,0
2011	44,1	9,7	34,4	24,6
2012	43,8	9,6	34,1	24,5

Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

Diagram 2.1

Xarici ticarətin dinamikası (mln.dollar)



Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsi

Son illərdə Azərbaycan xarici ticarət siyasəti xüsusilə Qərbi Avropa ölkələri istiqamətində dəyişmə meyli göstərir. 2014-cü il göstəricilərinə görə, ixracat miqdarı 6058,3 min ABŞ dolları səviyyəsində reallaşmışdır. İxracatın 20,8%-i MDB ölkələrinə, 79,2%-i isə digər ölkələrə edilmişdir. Ən çox ixracat edilən ölkələr sıralamasına görə İtaliya 1-ci, Fransa 2-ci, Rusiya 3-cü, Türkiyə isə 4-cü sırada yer alır. Aşağıda ümumi olaraq 2010-2014-cü illər arası ən çox ixracat edən ölkələr sıralaması və ixracatdakı nisbətləri yer alır.

Cədvəl 2.3**Ən çox İxracat edilən Ölkələr (%)**

Ölkələr	2010	2011	2012	2013	2014
İtaliya	57,2	50	52	44,7	30,3
Fransa	2,9	7,7	8,1	1,9	9,4
Rusiya	3,4	4,4	5,7	5,8	6,6
Türkiyə	2,9	3,8	4,1	5,1	6,3
Türkmənistan	0,5	0,4	0,2	4	6,3
Gürcüstan	4,5	3,7	4,2	5,2	4,8
İsrail	7,1	7,1	5,3	9	4,5
Xorvatiya	1,1	0,3	2,4	3	4,1
İran	0,4	1,4	1,9	4,2	3,8
Sinqapur	0	0,4	0	0,1	2,8

Qaynaq: Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi Yayınları, 2015 göstəricilərinə görə tərtib edilmişdir.

Cədvəldən görüldüyü kimi İtaliya Azərbaycanın son 5 ildəki ixracatında çox önəmli bir paya sahib olmuşdur. 2014-cü ildə ixrac edilən xam neftin yarısından çoxu İtaliyaya ixrac edilmişdir. Azərbaycanda ixracat əsasən xam neftdən təşkil olunmuşdur. Rəsmi göstəricilərə görə 2014-cü ildə Azərbaycan 3308,6 milyon dollar dəyərində neft və neft məhsulları ixrac etmişdir ki, bu da 2014-cü ildə toplam ixracın 76%-nə bərabərdir. 2014-cü il göstəricilərinə görə, Azərbaycanda idxalat 5708,6 min dollar olmuşdur. İdxalatın 34,4%-i MDB ölkələrindən, 65,6%-i isə digər ölkələrdən edilir. Ən çox idxalat edilən ölkələr sırasında Rusiya 1-ci, Britaniya 2-ci, Sinqapur 3-cü, Türkiyə isə 4-cü sıradadır. Aşağıdakı cədvəldə 2010-2014-cü illərdə ən çox idxalat edilən ölkələrin sıralaması yer alır.

Cədvəl 2.4**Ən çox İdxalat edilən Ölkələr (%)**

Ölkələr	2010	2011	2012	2013	2014
Rusiya	10,7	16,9	14,6	16,2	17
Britaniya	3,8	5,1	10,9	12	9,1
Sinqapur	0,2	2,1	0,4	0,3	9,1
Türkiyə	10,4	9,4	7,4	6,4	7,4
Almaniya	5,1	5	6,5	5,6	6,1
Türkmənistan	9,4	7,2	7,2	3,3	5,8
Ukrayna	2,7	4,8	4,5	4,8	5,4
Çin	2,9	3,1	3,5	4,1	4,1
Niderland	0,9	1	1,7	4,3	3,8
ABŞ	16,1	5,9	5	3,8	3,4

Qaynaq: Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi Yayınları, 2015

Cədvəldən görüldüyü kimi 2010-2014-cü illər arasında Rusiya davamlı olaraq Azərbaycanın idxalatında lider ölkə mövqeyində olmuşdur. Cədvəldə diqqət çəkən məqamlardan biri kimi Türkiyənin idxalatdakı nisbəti azaldıqca, Çinin nisbətinin artması müşahidə olunmuşdur. Buna səbəb kimi böyüyən bazarda bir çox məhsula olan tələb artışı Türkiyə məhsullarıyla deyil, Çin məhsullarıyla qarşılansından qaynaqlandığı deyilə bilər. Çünki bazarda son dövrlərdə bir çox Türkiyə malının yerini Çin malının tutduğu görülür.

Azərbaycanın idxalat strukturu incələndiyində ümumi olaraq idxalatda sənaye mallarının ağırlıq təşkil etdiyi görülür. Yəni ölkə ehtiyacı olan sənaye məhsullarının böyük bir qismini idxal edir. 2014-cü il göstəricilərinə görə idxalatda sənaye avadanlığı təchizat-33,31%, qara metal və məhsulları-10,25%, nəqliyyat vasitələri isə-10%-lik bir nisbətə sahibdir. Eyni şəkildə idxalatın 11,87%-i neft və neft məhsullarından təşkil olunmuşdur.

2.3. ŞİMAL - CƏNUB YÜKDAŞIMALARINDA AZƏRBAYCANIN YERİ VƏ ROLU

Nəqliyyat sistemində yükdaşımalarda rolunu çox böyükdür. Dünya nəqliyyatı sistemində ikinci əsas cəhət nəqliyyatın işidir. Nəqliyyatın işində həlledici amil yükdaşıma ilə sərnişin daşımanın həcmi və quruluşu əsas götürülür. Müasir dünya nəqliyyatında 100 mln.-dan çox işçi çalışır. Onun illik daşdığı yükün miqdarı 46-50 trln. tondur. Yük dövriyyəsi isə 50 trln t/km-dir. XX əsrin sonu XXI əsrin başlanğıcında dəmir yolu nəqliyyatını yükdaşımada xüsusi çəkisi 14%, avtomobil nəqliyyatında 10%, boru kəməri nəqliyyatında 12%, dəniz nəqliyyatında 61%, daxili su nəqliyyatında 3% təşkil etmişdir.

Beynəlxalq daşımalarda, xüsusilə qitələrarası daşımalar da dəniz nəqliyyatının xüsusi çəkisi daha artıqdır (təqribən 80%). Son dövrlərdə duru yanacaq və qaz yanacağının, xammalın rolu artığı üçün boru ilə nəqləmənin də xüsusi çəkisi artmışdır. Başqa bir cəhəti də qeyd etməliyik ki, ümumiyyətlə yükdaşımalarda avtomobil nəqliyyatının öhdəsinə daha çox yük düşür. Lakin avtomobil ilə daşıma orta hesabla 30 km, dəniz ilə daşıma isə orta hesabla 7-8 min km təşkil edir. Odur ki, dəniz ilə olan yük dövriyyəsi daha artıq olur və nisbətən ucuz başa gəlir.

Bütünlükdə yük daşımalar qitələrarası və qitələr daxili formada həyata keçirilir. Qitələrarası daşımalarda əsas yeri dəniz nəqliyyatı tutur. Burada neft, durulaşdırılmış təbii qaz, kömür, dəmir filizi, boksidlər, avtomobillərin daşınması və s. kimi kütləvi şəkildə olan məhsullar əsas yer tutur. Qitələrdaxili daşımalarda isə əsas yeri avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatı tutur. Dünya üzrə dəmiryolu ilə yükdaşıma dövriyyəsi 2010-cu illərdə 5,6-5,7 trln.ton/km, 2014-cü illərdə isə 4 trln. ton/km təşkil etmişdir. Dəmir yolu ilə ən çox yük dövriyyəsi olan ölkələrə ABŞ, Çin, Rusiya, Hindistan, Ukrayna, Almaniya, Fransa və s. daxildir.

2014-cü ildə dünyada yaxşılaşdırılmış mövcud olan cəmi avtomobil yolunun uzunluğu 12,7 mln. km olmuşdur. Bu yollarla daşınan cəmi yük ildə 20 mlrd. tona

bərabərdir. 29 qabaqcıl ölkənin misalında cəmi daşınan yük dövriyyəsi 3247 mlrd.t/km-ə bərabərdir. Cəmi yolların uzunluğunda və yük daşımalarında olduğu kimi, möhkəm örtüklü yollarda da əsas yeri “Şimal” yarım sistem ölkələr tutur. 2014-cü ilin məlumatına görə avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan cəmi yük dövriyyəsi 3500 mlrd.t/km (dəmir yoluna nisbətən az) olmuşdur. Avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan yük dövriyyəsinin həcmi çox olan ölkələrə ABŞ, Yaponiya, Almaniya, İtaliya, İspaniya və s. daxildir.

Gəmiçilik və yaxud dəniz nəqliyyatı dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatına nisbətən daha qədimdir. Hazırda da dünya nəqliyyatı sistemində və bütövlükdə iqtisadiyyatda onun çox böyük rolu vardır. Böyük Britaniya və Yaponiyada cəmi və xarici ticarət daşımalarının 98%-i, ABŞ isə 90%-i dəniz nəqliyyatının birbaşa iştirakı ilə həyata keçirilir. Dəyər göstəricisi ilə dünya yük dövriyyəsində dəniz nəqliyyatının payı 60-62 % təşkil edir. Coğrafi baxımından dəniz ilə yük daşımaların 45%-i “Şimal” yarım sistemə daxil olan İEO-lərin, 51 %-i “Cənub” yarım sistemə daxil olan İEO-lərin, 4%-i isə keçid iqtisadiyyatı ölkələrinin payına düşür.

Dəniz nəqliyyatı sistemində dəniz kanalları və körfəzləri də böyük rola malikdir. Hava nəqliyyatında da “Şimal” ölkələri yəni İEO-lər daha çox seçilir. Məsələn, cəmi yükdaşımalarda bu növ nəqliyyat ilə yükdaşımaların xüsusi çəkisi ABŞ, Çin, Rusiya, Almaniya, Kanada, Niderland, Fransa və Belçikada daha artıqdır. Ümumi yük dövriyyəsi 300 mlrd.t/km təşkil etmişdir. Təcili yük daşımaların həcmi də sürətlə çoxalır. Bütün başqa problemlərdə olduğu kimi yükdaşımalarda da ayrı-ayrı yarım sistem ölkələr fərqləndirirlər. Belə hal “Şimal” və “Cənub” yarım sistem ölkələr arasında daha tez nəzərə çarpır.

“Şimal” yarım sistem ölkələrdə yükdaşıma ən çox, texniki təminat və əlaqələr səviyyəsinin yüksəkliyi ilə seçilir. Belə ki, ümumi nəqliyyat şəbəkəsi uzunluğunun 80%-ə qədər, cəmi yükdaşıma dövriyyəsinin 70-80%-i “Şimal” yarım sistemə daxil olan İEO-lərin payına düşür. Bu yarım sistem ölkələrdə cəmi yükdaşımının 40%-i avtomobil, 25%-i dəmir yolu, 35%-i isə digər növ nəqliyyatla həyata keçirilir.

“Cənub” yarım sistemə daxil olan İEOÖ-də isə nəqliyyat sisteminin inkişafı daha fərqli cəhətlərlə xarakterizə edilir. Cəmi nəqliyyat şəbəkəsi uzunluğunun 20%-i, yükdaşımanın isə 20%-ə qədəri bu ölkələrin payına düşür. Dünya üzrə yüngül minik maşınları parkının 40%-i, yük avtomobilləri və avtobus parkının isə 20 %-i bu ölkərə məxsusdur.

“Şimal” yarım sistemə daxil olan ən İEOÖ-lərdən biri olan Almaniya nəqliyyat növləri içərisində 54% yük dövriyyəsinə - 280 mlrd.ton\km-ə malik olan avtomobil nəqliyyatıdır. Avtomobil nəqliyyatının ilk yük dövriyyəsi 200 mlrd.ton km, sıxlığı isə 1800 kv km-də 1000 km-dn çoxdur. Çay limanı olan Duysburqun illik yükdaşıma qabiliyyəti – 50 mln. ton, Kölninki isə-10 mln. tondan artıqdır. Xarici iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında yük dövriyyəsinə görə (6,5 mln. t) dünyada 20-ci yeri tutan dəniz nəqliyyatı böyük əhəmiyyət kəsb edir. Başlıca dəniz limanlarından olan Hamburqun yük dövriyyəsi 55 mln. tondur. Su nəqliyyatının yük dövriyyəsində xüsusi çəkisi 21% təşkil edir. Dəmir yolunun yük dövriyyəsi 25%-dən çox deyildir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan Böyük Britaniyanın nəqliyyat sistemi çox yaxşı inkişaf etmişdir. Hal-hazırda B.Britaniya xarici ticarətinin 98%-ni dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirir. Gəmi tərsanələrində 1000 dən artıq meşə daşıyan, tanker refrijerator, filiz daşıyan yük gəmiləri vardır.Dəniz flout üçün xarakter cəhət odur ki, yükdaşıyan gəmilər sərnəşin gəmilərindən çoxdur. XX əsrin axırlarında Britaniya limanlarından keçməklə 600 mln-dan çox yük daşımaq mümkün olmuşdur. Britaniyanın hər birisinin yük dövriyyəsi- 1,0 mln. tondan çox olan 36 və hər birisinin illik dövriyyəsi-10 mln. tondan artıq olan 13 limanı fəaliyyət göstərir. Avtomobil nəqliyyatı yükdaşımada aparıcı yer tutur.

“Şimal” yarım sistemə daxil olan İEOÖ-lərdən biri olan Fransa yüksək inkişaf etmiş nəqliyyat sisteminə malikdir. Avtomobil nəqliyyatının yükdaşımada xüsusi çəkisi 74%-dən az deyildir. Avtomobil nəqliyyatının yük dövriyyəsi 160 mlrd.ton km-dən artıqdır. Fransa dəmir yolu yük dövriyyəsində - 53 mlrd. ton km Avropada 2-ci yeri tutur. Daxili su yollarının uzunluğu 10 min km-ə yaxın olmaqla daxili

yükdaşımada 3% çəkியə malikdir. Burada əsasən taxil, tikinti materialları, kömür daşımalarına üstünlük verilir. Fransanın dəniz flotunda ildə 90 mln. tona yaxın yükdaşıyan 210 gəmi vardır. Yük daşımada boru kəmərlər nəqliyyatının xüsusi çəkisi 2%-dən çoxdur. Hava nəqliyyatı ilə ildə 1,4 mlrd. ton yük daşınır.

“Şimal” ölkələrə daxil olan İtaliya quru yolu, su yolu, hava, boru kəmərlər nəqliyyat növləri yükdaşımada xüsusi çəkilməyə malikdirlər. Avtomobil nəqliyyatı yükdaşımada xüsusi çəkisi-80%, illik yük dövriyyəsi 200 mlrd. tondan artıqdır. İtaliyada 144 liman fəaliyyət göstərir ki, onlardan da ən böyüyü illik yükdaşımaları -40 mln.ton olan Genuyadır. “Şimal” ölkələrindən olan Rusiya ümumi yükdaşımaların həcminə görə (3,3 mlrd. t/km) ancaq ABŞ və Çindən geri qalır. Burada ümumi yük dövriyyəsində boru kəməri-57%, dəmiryolu-34%, avtomobil nəqliyyatı 1% təşkil edir. Yük daşımada isə (yəni yükün həcmi baxımından) dəmiryolunun xüsusi çəkisi-37%, boru kəməri-34%, avtomobil yolu-25%-ə bərabərdir.

“Şimal” yarım sistem ölkələrə daxil olan İEO olan Yaponiya da nəqliyyat sistemi çox inkişaf etmişdir. Ölkədə avtomobil nəqliyyatı yükdaşımada 1-ci yeri tutur-310 mlrd. ton.km. Avtomobil nəqliyyatının yükdaşımada xüsusi çəkisi 90%-dən az deyildir. Dəmiryolu nəqliyyatı yük dövriyyəsinə görə dünyada 13-cü yeri tutur. Yaponiya dünyanın ən böyük dəniz dövlətidir. Bütün xarici ticarət əlaqələrinin 98%-i dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Yük dövriyyəsinə görə 2-ci yeri tutur. İllik tonnaj 17,1 mln. brt təşkil edir. “Cənub” yarım sistemə daxil olan İEOÖ-lərdən Hindistan inkişaf etmiş nəqliyyat sistemə malikdir. Dəmiryollarının yükdaşımada-40% çəkisi vardır, yük dövriyyəsi 285 mlrd.ton/km-dir. Daxili yükdaşımada avtomobil nəqliyyatı 2-yer tutur. Daxili su yolları yükdaşımada xüsusi çəkisi 1%-dir. Dəniz nəqliyyatı yükdaşımaları-424 mln.tondan artıqdır. Hava nəqliyyatı daxili və beynəlxalq daşımalarda geniş istifadə olunur.

“Cənub” yarım sistemə daxil olan ən qədim ölkə olan Çində digər nəqliyyat növlərinin inkişafı dəmir yolu nəqliyyatının yük daşımada xüsusi çəkisini get-gedə xeyli azaltmışdır. Dəniz və daxili su, avtomobil, hava, boru kəmərlər nəqliyyatı son

illərdə ölkədə məhsuldar qüvvələrin inkişafına və düzgün yerləşdirilməsinə öz töhfələrini daha da artırmışdır. Enlik istiqamətdə çay nəqliyyatında Yansız çayının rolu daha da artmışdır. Belə ki, çay nəqliyyatı ilə daşınan daşımaların -80%-ni Yansız öz öhdəsinə götürmüşdür. Daxili su yollarının uzunluğuna görə Çin dünyada 1-ci yeri tutur. Bununla yanaşı yükdaşıyan heyvanlardan, at arabasından, velosipeddən də istifadə olunur. Avtomobil nəqliyyatı daxili daşımalarda son illər daha əhəmiyyətli olmuşdur. “Cənub” yarım sistem ölkələrə daxil olan İranın və Səudiyyə Ərəbistanının da yükdaşımada xüsusi çəkisi vardır. Yükdaşımada nəqliyyat növlərinin hamısından istifadə edilir. Əsasən boru kəmərlərinə geniş istifadə edilir. Boru kəmərlərinə nəqliyyat vasitəsi ilə neft, qaz və neft məhsulları daşınır.

Azərbaycan Şimaldan Cənuba və Şərqdən Qərbə doğru uzanan nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişdiyi ərazidə yerləşir. Məsələn, ötən il Avrasiya nəqliyyat dəhlizi ilə 33 mln ton müxtəlif yük daşınıb. Hələ 1993-cü ildə Avropadan yüklərin Qafqaz vasitəsilə Asiyaya və geri istiqamətdə daşınması məqsədilə TRASEKA proqramı işlənilib həyata keçirilməyə başlayandan Azərbaycan belə bir sabit nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasında maraqlı olduğunu bəyan edib. Azərbaycanın nəqliyyat strategiyasının prioritet istiqamətləri arasında TRASEKA layihəsi çərçivəsində əməkdaşlığa xüsusi diqqət yetirilir. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaranmasının və inkişafının əsas nəqliyyat və kommunikasiya xəttlərinin hansısa bir iri dövlətin təsiri altında düşməsinin qarşısını almaqla yanaşı, Xəzər dənizindəki və Xəzər sahilindəki zəngin enerji daşıyıcılarının və digər təbii ehtiyatların dünya bazarına sərbəst, davamlı olaraq çıxışını təmin etməkdən ibarətdir.

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

Xəzər dənizindən çıxarılan neft və neft məhsullarının təqribən 30 faizini Azərbaycanın ərazisi ilə tranzit daşınmasında Avropa-Qafqaz-Asiya (TRASEKA) dəhlizi əhəmiyyətli rol oynayır. Müvafiq ölkələr bu daşımalardan həmiyyətli dərəcədə

bilavasitə faydalanır. İqtisadi hesablamalar göstərir ki, ölkədən quru yollarla tranzit şəkildə keçirilmiş hər ton ümumi yük 20-40 ABŞ dolları səviyyəsində gəlir gətirir.

Azərbaycan Respublikasında tranzit yük daşımaları: dəmir yolu, dəniz, avtomobil və hava nəqliyyatı ilə beynəlxalq (hökumətlərarası) sazişlər və müqavilələrə və milli qanunvericiliyə uyğun həyata keçirilir. Azərbaycanın ərazisindən keçən tranzit dəhlizinin potensialından hələ ki, tam istifadə edilməmişdir, çünki yüklərin və sərnişlərin dəhliz boyu axınının inkişaf etdirilməsində bir sıra maneələr vardır. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı tranzit strategiyasının əsas məqsədlərindən biridir. Dəhlizlərin formalaşması və inkişaf üçün əsas şərtlər-yüklərin ölkə ərazisindən maneəsiz hərəkətinə, nəqliyyat proseslərinin optimallaşdırılmasına, daşıma tariflərinin sərfəli şəkildə müəyyənləşdirilməsinə, intermodal nəqliyyat xəttində ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqələrin yaxşılaşdırılmasına, beynəlxalq turizm və mədəni əlaqələrin inkişafına, tranzitin milli prioritetlər siyahısına daxil edilməsinə, strateji əhəmiyyətli nəqliyyat infrastrukturalarının yenidənqurulması üçün beynəlxalq qurumların maliyyə dəstəyindən istifadə edilməsinə, azad iqtisadi zonaların və nəqliyyat-loqistik mərkəzlərinin yaradılmasına şərait yaradacaqdır.

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

TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan Respublikası ərazindəki hissəsində 1998-ci Bakı şəhərində “Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair əsas çoxtərəfli saziş” imzalandıqdan sonra baş vermiş yük daşınmasındakı göstəricilərə aid dəyişikliklər aşağıdakı cədvəldə verilmişdir.

Cədvəl 2.5**Ümumi yükdaşınma həcmi (min tonla)**

İllər	1998	2000	2005	2010	2014
Ümumi	21160	29091	36120	40794	46741
Dəmir yolu	13084	15200	16587	19175	24685
Dəniz	4333	5779	8841	8623	8488
Avtomobil	3743	8113	10692	12996	13568

Ümumi yük dövriyyəsi (mln ton-km)

İllər	1998	2000	2005	2010	2014
Ümumi	6009	8405	10801	11482	13446
Dəmir yolu	4090	5240	6024	6678	8534
Dəniz	1505	2098	3343	3137	3162
Avtomobil	414	1067	1434	1667	1750

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin materialları

Cədvəldə görüldüyü kimi 2014-cü ildə “Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair əsas çoxtərəfli saziş” imzalandığı 1998-ci illə müqayisədə ümumi yük daşınmasında və dövriyyəsində müvafiq olaraq 2,2 və 2,4 dəfə artım baş vermişdir.

“Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına dair əsas çoxtərəfli saziş” imzalandıqdan sonra, respublika ərazisindən keçən tranzit daşımalarının da həcmində artımlar qeydə alınmışdır. Aşağıdakı cədvəldə görüldüyü kimi 2014-cü ildə tranzit daşımaları 1998-ci illə müqayisədə 10668 min ton və ya təqribən 3,4 dəfə artmışdır.

Cədvəl 2.6**Ümumi Tranzit yükdaşınma həcmi (min tonla)**

İllər	1998	2000	2005	2010	2014
Ümumi	4393	8572	16387	15244	15051
Dəmir yolu	806	3538	7901	7403	7328
Dəniz	3577	5034	8487	7841	7723
Avtomobil	-	-	-	-	-

Ümumi Tranzit yük dövriyyəsi (mln ton-km)

İllər	1998	2000	2005	2010	2014
Ümumi	1622	3626	7310	6706	6680
Dəmir yolu	348	1857	4086	3824	3767
Dəniz	1274	1869	3224	2882	2913
Avtomobil	-	-	-	-	-

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin materialları

Azərbaycan Respublikası “Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi” layihəsi çərçivəsində ölkə ərazisindən daşınmış tranzit yüklərindən 2014-cü ildə 1998-ci illə müqayisədə 112198 min manat və ya 2,4 dəfə artıq gəlir əldə etmişdir. Aşağıdakı cədvəldən aydın görünür ki, respublika ərazisindən tranzit daşımada əsas artım yük daşımalarının payına düşmüşdür.

Cədvəl 2.7

Ümumi yükdaşınmasından əldə olunan gəlir (min manat)

İllər	1998	2000	2005	2010	2014
Ümumi	79503	113936	149943	166342	191701
Dəmir yolu	57456	73369	83758	97946	122379
Dəniz	17010	28801	50217	50114	50594
Avtomobil	5037	11766	15967	18282	18728

Ümumi sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir (min manat)

İllər	1998	2000	2005	2010	2014
Ümumi	17419	19313	21759	22527	22807
Dəmir yolu	-	1028	1639	1764	1881
Dəniz	446	308	445	704	685
Avtomobil	16974	17978	19675	20059	20241

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin materialları

Digər mövcud dəhlizlərlə müqayisədə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində daşınan tranzit yüklər əsasən Qərbdən Şərqlə neft avadanlığı, Əfqanıstana

humanitar yardım yükləri, Azərbaycan, Qazaxstan, Türkmənistan və İran (neft və qaz istehsal edən ölkələr) üçün konteynerlərlə müxtəlif mallar, Qafqaz və Mərkəzi Asiyanın kiçik və orta sahibkarları üçün maşın və texnoloji avadanlıqlar və Şərqdən Qərbə isə Qafqazın ərazisi ilə pambıq, soya və neft-qaz ixracından ibarətdir.

Məlumdur ki, “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Sankt-Peterburq şəhərində rəsmi qeydiyyatdan keçib və bu gün həmin dəhliz digər trans okean marşrutlarına real alternativdir. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, Hind okeanı və Fars körfəzi ölkələrindən tranzit yüklərin İran, Xəzər dənizi, Rusiya, Şimal və Şərqi Avropa ölkələri vasitəsilə daşınmasını nəzərdə tutan bu dəhliz Suveyş kanalı vasitəsilə keçən yoldan 3 dəfə qısaadır. “Şimal-Cənub” dəhlizi Asiya-Sakit okean regionu və Fars körfəzi regionunun tranzit yüklərinin çatdırılmasını sadələşdirəcək. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmir yolunun iştirakı nəzərdə tutulur ki, burada əsas amil kimi, yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınması götürülür. Dəhliz vasitəsilə yük daşımalarına Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün şərait yaradılmalıdır. Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə qoşulması və dəhlizlə yük daşımalarında fəal iştirakı respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunmasına, yük həcminin çoxalmasına və gəlirlərinin artmasına, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, yeni iş yerlərinin açılmasına, öz növbəsində, bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaradacaqdır.

III FƏSİL. ŞİMAL – CƏNUB İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİNDƏ TRANS-NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN İNKİŞAFI İSTİQAMƏTLƏRİ

3.1. AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN DÜNYA BİRLİYİNƏ İNTEQRASİYASININ ZƏRURİLİYİ

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

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

Nəqliyyat əlaqələrinin möhkəmlənməsi və mövcud olan Avropa – Qafqaz – Asiya nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf etdirilməsinin aktuallığı qalmaqdadır. Son illər ərzində Şimali Avropanı İran, Fars körfəzi ölkələri, Pakistan və Hindistanla birləşdirən nisbətən yeni Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi daha aktual dəhlizə çevrilir. Bütün bu istiqamətlər üzrə daşımalarda, bir qayda olaraq, dəniz, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı kimi az qala bütün magistral nəqliyyat növləri iştirak edir.

Ona görə də onların səmərəli qarşılıqlı fəaliyyəti üzrə, eləcə də bir nəqliyyat vasitəsindən digərlərinə yüklənməsi məntəqələri və dövlət sərhədlərindən keçmə məntəqələrində gömrük prosedurlarını keçərkən yük axınlarının maneəsiz hərəkət etməsi üzrə mühüm vəzifələr meydana gəlir.

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

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

Hazırda yük daşımalarının multimodal sisteminin yaradılması problemi yetişmişdir. Xarici ticarət üzrə yük axınlarının böyük hissəsini təşkil edən multimodal yük daşımalarında yükləmə - boşaltma və anbar kompleksləri xüsusi rol oynayır ki, onlar yüklərin bir nəqliyyat vasitəsindən boşaldılıb digərinə yüklənməsi məntəqələrində yaradılır və yük axınlarının daha səmərəli daşınması və ya istifadə edilməsi üçün yenidən təşkil olunmasına xidmət edir. Nəqliyyat şəbəkələrinin təhlili və logistika nəzəriyyəsi göstərir ki, yük daşımaları sistemlərində yük terminalları böyük rol oynayır ki, onlar olmadan nəqliyyatın müxtəlif növlərinin səmərəli qarşılıqlı fəaliyyəti mümkün deyil. Mahiyyət etibarilə, istənilən logistik xətt nəqliyyat və anbarların ardıcılığı kimi təsəvvür etmək olar, çünki yaxşı təşkil olunmuş nəqliyyat prosesi mexanikləşdirilmiş anbarlarda, yəni yüklərin bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə birbaşa yükləmə əməliyyatları və digər yükləmə - boşaltma və anbar əməliyyatlarının effektiv şəkildə yerinə yetirilməsi üçün uyğunlaşdırılmış və

təchiz olunmuş xüsusi obyektlərdə başlanmalı və başa çatmalıdır. Əgər multimodal daşımaların logistik xəttində yüklərin emalı üzrə müasir texnologiyalarla işləyən, yaxşı təchiz olunmuş yük terminalları olmasa, o zaman mütləq yüklərin bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yüklənməsi məntəqələrində nəqliyyat vasitələrindən birinin, digərinin və ya hər ikisinin dayanmalarının artması müşahidə olunacaqdır.

Dəniz və dəmir yolu nəqliyyat növləri iki müxtəlif xarakterli ehtimal sistemləridir ki, onlar texniki, texnoloji, təşkilati, iqtisadi, coğrafi və hüquqi xarakterli çoxsaylı amillərdən asılı olan fərqli fəaliyyət xüsusiyyətlərinə malikdir və əksər hallarda yük axınlarının təşkili zamanı onlara təhlil edib təsir göstərmək mümkün deyil.

Yaxşı təchiz olunmuş müasir yük terminallarının yaradılması problemi çox kəskindir, çünki Azərbaycanda onlar kifayət qədər deyil və onların texniki səviyyəsi aşağıdır. Onlar olmadan isə müxtəlif nəqliyyat növlərinin qarşılıqlı fəaliyyəti məntəqələrində yük axınlarının səmərəli şəkildə ötürülməsini təşkil etmək mümkün deyil. Hesablamalar əsasında aşkar edilmişdir ki, logistik xətlərdə müasir yük terminallarının inşa edilməsi üçün kapital qoyuluşları (yüklərin növü və müddətindən asılı olaraq, 1 ton illik yük axını üçün təqribən 10-20 dollar və ya 1 ha terminal ərazisi üçün nəzərdə tutulmuş 0,8-1,2 mln. dollar) və tikinti üçün torpaq sahələri (1 ton illik yük axını üçün ölçüsü təqribən 0,07-0,12 kv.m) tələb olunur. Müasir yük terminallarının yaradılması problemini, ilk növbədə, nəqliyyat, stividor və ekspeditor şirkətlərinin rəhbərləri anlamalıdır. Lakin hələ ki, hazırda bu anlama yoxdur, çünki nəqliyyat üzrə bir çox mütəxəssislər və rəhbərlər səhvən hesab edir ki, anbarlar yalnız yüklərin uzunmüddətli saxlanılmasına xidmət edir və buna görə də yüklərin hərəkətini ləngidir. Əslində isə nəqliyyatda, bütün sənaye, ticarət, kənd təsərrüfatı sahələrindəki anbarlar yüklərin saxlanması üçün deyil, yük axınlarının yenidən təşkili üçün xidmət edir və bununla da bu yük axınlarının multimodal yük daşımaları zamanı bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə səmərəli şəkildə və bir-birilə qarşılıqlı fəaliyyətdə olan nəqliyyat vasitələrinin artıq dayanmaları olmadan ötürülməsinə kömək edir.

Andarlarda və yük terminallarında emalı zamanı yenidən təşkil edilən yük axınlarının parametrlərini nəqliyyat partiyalarının ölçüləri və tərkibi, nəqliyyat tarası, qablaşdırması və yük nəqliyyatı vahidlərinin tipi və parametrləri, nəqliyyat partiyalarının çatması və göndərilməsi tarixləri və s. təşkil edir. Ölkə daxilində yük axınlarının, o cümlədən, ixrac-idxal və tranzit yük axınlarının sürətli hərəkətinin mühüm istiqaməti hərəkət cədvəllərinin xüsusi xətləri üzrə sürətli marşrutların texniki ara yol stansiyalarında emal edilmədən və ya bu stansiyalarda ən az müddətli dayanmalarla daha geniş şəkildə tətbiq edilməsidir. Lakin bir çox hallarda yol boyunca qənaət edilmiş vaxt son yük doldurma-boşaltma məntəqələrində qeyri-səmərəli tərzdə sərf olunur. Bu dayanmaların aradan qaldırılması üçün nəqliyyat prosesinin ilkin və son məntəqələrində effektiv, yaxşı təchiz olunmuş yük terminallarının yaradılması vacibdir. Çox vaxt sürətli marşrutların layihələşdirilməsi zamanı bu kimi vəziyyət baxılmır və təhlil edilmir, bütün diqqət isə sırf hərəkət məsələlərinə yönəldilir.

Burada Azərbaycan nəqliyyat şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi və inkişafı üzrə bəzi mühüm məqamlar göstərilir ki, onları Avropa-Asiya nəqliyyat məkanı konsepsiyasına daxil etmək məqsədəuyğun olardı. Yuxarıda deyilənlərdən çıxış edərək, nəqliyyat dəhlizləri və logistik sistemləri infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi problemləri üzrə elmi-tədqiqat və layihə işlərini yerinə yetirmək lazımdır.

MDB, Avropa və Asiya ilə ticarət-iqtisadi əlaqələri və nəqliyyat rabitəsini inkişaf etdirməyə çalışaraq, Azərbaycan dörd tərəfdən gələn və Xəzər dənizinin şərqini, qərbini, şimalını və cənubunu birləşdirən “Şərq-Qərb” və “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinə (BND) qoşulmuşdur. Təhlil nəticəsində aşkar edilmişdir ki, hələ birinci dünya müharibəsi ərəfəsində BND həyata keçirilməsinə yaxın idi. Lakin vəziyyət belə gətirdi ki, bu məsələ uzun müddətlik geri plana çəkildi. SSRİ-nin dağılması ərəfəsində həmin məsələ yenidən gündəmə gəldi.

Ekspertlərin verdiyi qiymətə görə, Asiyadan Avropaya hər il dəyəri onlarla mlrd. dollar təşkil edən yük göndərilir ki, buna da 40 gündən 2 aya qədər vaxt sərf

olunur. Avropa ilə Uzaq Şərq Asiyasına qədərki məsafə quru ilə 11-14 min km, dənizlə 20-21 min km təşkil edir. Dəniz yolları ilə müqayisədə, avropa ilə Asiyanı birləşdirən dəmir yolu magistralları məsafəni xeyli dərəcədə azaltmağa imkan verir. Qazaxıstan və Azərbaycandan keçən yol Avropa ilə Mərkəzi və Cənubi Çin rayonları arasındakı məsafəni təqribən 3 min km-ə qədər azaltmağa imkan verir. Bununla əlaqədar, BND layihəsinin həyata keçirilməsi aktuallaşır. Avropa – Qafqaz – Asiya BND-nin inkişafına texniki cəhətdən dəstəklənməsi üzrə Avropa İttifaqı proqramlarından birini TRASEKA təşkil edir. BND-nin fəaliyyət göstərməsi nəticəsində Azərbaycanda 1998-ci ildən 2003-cü ilə qədər yük daşımalarının həcmi 21 mln. tondan 41 mln. tona qədər artmışdır ki, bu yüklərin yarısından az hissəsini tranzit yüklər təşkil etmişdir. Bu dövr ərzində tranzit yük dövriyyəsi 5 dəfədən artıq olmuş və 8,3 mlrd. ton/km təşkil etmişdir. Bu dəhliz vasitəsilə sərnişin və yük daşımalarından alınan gəlir 2003-cü ildə 215 mln. dollar təşkil etmişdir. Lakin BND-nin təkcə “Qərb-Şərq” istiqamətindəki fəaliyyəti Helsinki – Moskva – Tehran – Ər-Riad xətti ilə keçən analoji “Şimal-Cənub” dəhlizi ilə tamamlanmasa mükəmməl sayıla bilməz. “Şimal-Cənub” BND haqqında müqavilə 12 sentyabr 2000-ci il tarixində Sankt-Peterburqda Rusiya, İran və Hindistan hökumətləri arasında imzalanmışdır. Bu marşrut üzrə eksperimental konteyner daşımaları onu göstərdi ki, yüklərin daşınması məsafəsi Suveyş kanalından keçən yoldan üç dəfə qısadır (bu yol vaxtın 40%-ni ixtisar edir).

Göstərilən BND-lərdən başqa, Azərbaycan, 1994-cü ildə Avropa dövlətlərinin nəqliyyat nazirləri tərəfindən işlənilmiş doqquz Krit nəqliyyat dəhlizindən (Trans-Avropa magistralları) beşinə qoşulmaq istəyini bəyan etdi. Əgər bütün nəqliyyat layihələri uğurla həyata keçirilərsə, Avropadan Asiyaya və əksinə istiqamətdə hərəkət edən yüklərin bir hissəsinin Azərbaycan ərazisindən keçirmək olar. Beləliklə, Azərbaycan Xəzər bölgəsində bütün nəqliyyat magistrallarını birləşdirən özünəməxsus bir körpü olacaqdır.

Ölkə daşıyıcılarının rəqabət qabiliyyətinin olmamasına daha bir sıra səbəblər mövcuddur. Yanacaqla bağlı problemlər, xaricdən gətirilmiş ehtiyat hissələrinə qoyulan əlavə vergilər, yük göndərənlərlə bank hesablarının ləngimələri, sərhəd keçidlərində dayanmalar üzündən baş verən itkilər yüksəkdir. Ölkə avtonəqliyyatçısı öz xidmətlərindən ƏDV ödəməli, müxtəlif növ vergi və ödənişlər etməli olur. Beynəlxalq avtomobil daşımalarını təmin edən avtomobil yolları şəbəkəsi öz texniki səviyyəsinə, yol xidməti obyektlərinin və ilk növbədə, sərhəd keçidlərinin təchizatına görə qoyulan tələblərə bir çox cəhətdən uyğun deyil. Bu, MDB ölkələri və həmsərhəd ölkələr arasında beynəlxalq avtomobil daşımalarının gələcək inkişafını ləngidən əsas maneələrdən biridir.

Nəqliyyat siyasəti sahəsində müvafiq qərarların işlənilib tətbiq edilməsi əsasında bütün nəqliyyat növləri arasında bərabər rəqabət şəraitinin yaranması:

- yol-nəqliyyat hadisələri zamanı çəkilən və “çirkləndirən ödəyir” prinsipindən irəli gələrək, ətraf mühitin şirkləndirilməsi nəticəsində əmələ gələn zərərlə bağlı xarici xərclər daxil olmaqla, bütün xərclərin beynəlmilləşdirilməsi (nəqliyyat işinin dəyərinə daxil edilməsi);

- bütün xərclərin beynəlmilləşdirilməsi prosedurları və dəyişkənliyindən istifadə edilməsi yolu ilə nəqliyyat xidmətləri sahəsində qiymət qoymanın şəffaflığının təmin olunması;

- bütün mövcud məhdudiyyətlərə (sürətin məhdudlaşdırılması, tullantılar üzrə standartlar, əməyin mühafizəsi və s.) riayət olunmasına nəzarətin möhkəmləndirilməsi;

- xüsusi nəqliyyat üçün fərqləndirilmiş ekoloji verginin tətbiq edilməsi.

3.2. AZƏRBAYCAN İQTİSADİYYATININ POTENSİAL RƏQABƏT ÜSTÜNLÜYÜNDƏ TRANS-NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN ƏHƏMİYYƏTİ

Azərbaycanın regionda trans-nəqliyyat dəhlizi qismində çıxış etməsi üçün ölkədə fiziki infrastrukturun təşkilindən daha çox intellektual infrastrukturun – bilik tutumlu xidmət sahələrinin mövcudluğu zəruridir. Trans-nəqliyyat dəhlizi dedikdə, Avropa və Şərqi ölkələri arasında, o cümlədən, cənub və şimal qonşuları arasında sərnişin və yük dövriyyəsində dəhliz xidmətinin təklifi nəzərdə tutulur.

Dörd yol kəsişməsini xatırladan Azərbaycanın bu sahədə rəqabət qabiliyyətinin start üstünlüyü əlverişli coğrafi mövqeyi ilə şərtlənir. Bu sektorda lider olmaq üçün start üstünlüyündən maksimum səmərəli istifadə edilməlidir. Belə ki azərbaycandan nəqliyyat dəhlizi kimi faydalanmaq üçün bütün ölkələrə istənilən şərait yaradılmalıdır. Bunlara aşağıdakılar aiddir:

Yəni ki, minimum gömrük rüsumlarının tətbiqi, hətta bir çox məhsulların bu rüsumlardan azad edilməsi, əlverişli gömrük keçid məntəqələrinin yaradılması, bürokratik maneələrin minimuma endirilməsi və s. Bu istiqamətdə artıq bir çox tədbirlər həyata keçirilmişdir. Belə ki, Azərbaycan Respublikası dövlət sərhədinin buraxılış məntəqələrindən keçirilən malların və nəqliyyat vasitələrinin yoxlanılmasında “Bir pəncərə” avtomatlaşdırılmış idarəetmə sisteminin layihəsi işlənilib hazırlanmış və 2009-cu ilin 1 yanvar tarixindən tətbiq olunmağa başlamışdır. Nəticədə, gömrük nəzarətinin səmərəliliyi yüksəlmiş, sahibkarların gömrük qeydiyyatına sərəf etdikləri vaxt kifayət qədər azalmış, həmçinin, dövlət orqanlarında şəffaflyq artmış, xarici ticarət fəaliyyətinin iqtisadi təhlili üçün daha dolğun məlumat bazası yaradılmışdır. Lakin gömrük rüsumlarının minimum səviyyədə təmin edilməsi daha vacib məqamdır. Hazırda ölkədə gömrük rüsumlarının çoxpilləli sistemdən üçpilləli (0, 5, 15%) sistemə keçməsinə baxmayaraq, trans-nəqliyyat dəhlizi ssenarisi üçün bu məbləğlər çox aşağı səviyyədə müəyyən edilməlidir. Belə ki, regionlararası yük dövriyyəsində trans-nəqliyyat dəhlizi kimi gəlir götürmək üçün gömrük rüsumları

gəlirlərindən imtina etmək lazımdır. Miqyas effektini nəzərə aldıqda, hazırki rüsum gəlirləri ilə müqayisədə trans-nəqliyyat dəhlizi kimi daha çox gəlir götürmək olar.

Məlum məsələdir ki, Avropa ölkələri ilə Mərkəzi Asiya, Yaxın və Uzaq Şərq ölkələrinin arasında yük və sərnişin dövriyyəsinə təmin edən kifayət qədər alternativ nəqliyyat yolları vardır. Bu alternativlər sırasında optimal nəqliyyat yolunu təklif edənlər daha çox dövriyyə əldə edərək bundan fayda götürürlər. Azərbaycandan keçən bir neçə əhəmiyyətli beynəlxalq magistral layihələrinin reallaşacağı təqdirdə trans-nəqliyyat dəhlizi ssenarisindən faydalanmaq olar.

Avropa-Qafqaz-Asiya regionlarını birləşdirən tarixi “İpək yolu”nun bərpası üzrə TRASEKA proqramının hazırlanması və yaradılmasında Azərbaycan tərəfi də yaxından iştirak etmişdir. Bu layihənin Azərbaycan üçün müstəsna əhəmiyyət kəsb etdiyini dərinlən dərk edən ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 7-8 sentyabr 1998-ci il tarixlərində Bakı şəhərində 9 ölkənin (Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna) dövlət başçısı, 13 beynəlxalq təşkilat və 32 dövlətin nümayəndə heyətinin iştirak etdiyi tarixi “İpək yolu”nun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirildi. Konfransda Avropa İttifaqının TRASEKA proqramı əsasında “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş” imzalandı və Bakı Bəyannaməsi qəbul edildi. Saziş 12 dövlətin – Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Bolqarıstan, Rumıniya, Moldova, Ukrayna, Özbəkistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan və Türkiyənin – dövlət və hökumət başçıları tərəfindən imzalandı. Bir çox iqtisadçılar, o cümlədən layihənin Azərbaycan tərəfi üzrə katibi A.Musayev TRASECA marşrutunu konteyner tipli yüklərin daşınması üçün digərləri ilə müqayisədə daha səmərəli və rəqabətqabiliyyətli hesab edir.

İndiya kimi TRASECA proqramı çərçivəsində “Əsas Çoxtərəfli Saziş”in şərtlərinin həyata keçirilməsi məqsədilə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı istiqamətində mühüm işlər görülmüşdür. Belə ki, TRASECA nəqliyyat dəhlizi üzrə yük axınının artırılması üçün son illər ərzində nəqliyyat sektorunun texniki təchizatı

yaxşılaşdırılmış, avtomobil magistrallarının, dəmiryolu xətlərinin, körpülərin bərpası və tikintisi, dəmiryolu nəqliyyatı vasitələrinin, gəmilərin, bərələrin, liman qurğularının təmiri üzrə müəyyən işlər görülmüşdür. Bakı şəhərində ildə 10 mln t neft məhsullarının boşaldılıb-yüklənməsinə imkan verən neftboşaltma limanı istifadəyə verilmişdir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının bərə terminalında yenidənqurma işləri yekunlaşdırılmışdır.

Bu marşrutun rəqabət üstünlüyünü təmin etmək üçün aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir:

1. Gömrük-keçid məntəqələrində qeydiyyat prosedurlarının sadələşdirilməsi və bir-biri ilə uzlaşdırılması;
2. Yükdaşımalarda təhlükəsizliyin təmin edilməsi;
3. Tranzit ölkələri tərəfindən yükdaşıma üzrə vahid hüquqi bazanın yaradılması və tətbiqi;
4. Bütün dəhliz boyu nəqliyyat və kommunikasiya infrastrukturunun inkişafı;
5. Beynəlxalq yükdaşımalarda yüksək texnologiyalı və ekoloji təmiz nəqliyyat vasitələrindən istifadənin təmin edilməsi;
6. Yüksək və orta vəzifəli nəqliyyat işçiləri və gömrük xidmətçilərinə bu istiqamətdə peşəkar hazırlığın keçirilməsi;
7. İştirakçı ölkələrin bu istiqamətdə nəqliyyat strategiyasının hazırlanması və qəbul edilməsi.

Şimal-Cənub nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən müəssisələrin maraqlarını müdafiə edən assosiativ birliklərin yaradılması lazım gəlir. Məlum məsələdir ki, istənilən sektorun islahatlara ehtiyac olan problemlərini bu sahədə işləyən şirkətlər daha yaxşı bilir. Bu şirkətlər təkliddə bu problemlərin öhdəsindən gələ bilməsələr də, hər hasi bir adyatyı ictimai qurumda birləşərək uğur qazana bilərlər.

Şimal-Cənub trans-nəqliyyat dəhlizindən faydalanmaqla gələcəkdə əlverişli inkişaf imkanları olan sahibkarlıq sahələri inkişaf edəcəkdir.

Trans-nəqliyyat dəhlizinin yüksək təşkil ediləcəyi təqdirdə ölkədə aşağıdakı sahələrdə sahibkarlıq fəaliyyəti ilə məşğul olmaq olar:

Logistika mərkəzlərinin təşkili. Azərbaycan regionunda yükdaşıma şirkətlərinin mənşə ölkəsinə çevrilmək üçün bu şirkətlərə ən əlverişli şərtlər təklif etməlidir. Buraya vergi dərəcələrində güzəştlər, kreditin və texniki vasitələrin asan əldə edilməsini, logistika üzrə kadr hazırlığı mərkəzlərinin təşkilini və s. aid etmək olar.

Anbar-saxlama xidmətlərinin təklif edilməsi. Buraya müxtəlif xassəli məhsulların istənilən müddətə saxlanmasına imkan verən anbarlar aid edilir. Anbarlar, adətən, dəniz və hava limanlarına, avtomobil və dəmiryolu qovşaqlarına yaxın ərazilərdə yerləşdirilməlidir. Anbar xidmətlərinin təklif edilməsində BƏƏ-nin Dubay şəhərindən nümunələr götürmək olar

Nəqliyyat və yükdaşımaçılıq sahəsinə aid bütün növ sığorta xidmətlərinin təklif edilməsi. Ölkədə bu növ sığorta xidmətlərinin inkişafını stimullaşdırmaq lazımdır. Burada müxtəlif stimullaşdırma tədbirləri təklif etmək olar. Bunlardan biri də yüklərin sığortalanmasına görə ödənişlərin müəyyən faizinin dövlət tərəfindən ödənilməsi ola bilər.

Limanların inkişafı. Xəzər dənizi vasitəsilə Azərbaycan Şərqi, o cümlədən Mərkəzi Asiya ölkələrindən Avropaya daşınan yüklərin daha ucuz qiymətlə Qazaxıstan və Türkmənistan limanları vasitəsilə daşınmasını təşkil edə bilər. Keçən əsrin əvvəllərindən fəaliyyət göstərən Bakı limanı Xəzər hövzəsində aktiv istifadə olunan limanlardan biri olmuşdur. 2010-cu ilin noyabr ayında Bakıda, Ələt qəsəbəsində yeni Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanını təməli qoyuldu. 2015-ci ildə istifadəyə verilən bu liman kompleksi yük dövriyyəsi imkanını artırmaqla yanaşı, eyni zamanda xidmətin keyfiyyətini də yüksəltdir.

Avtomobil yolları ilə tranzit yükdaşımanın təşkili. Beynəlxalq yükdaşımada yerli şirkətlərin iştirakını stimullaşdırmaqla bu segmenti inkişaf etdirmək olar. Stimullaşdırma tədbiri kimi ölkədə yükdaşıyan maşınların istehsalı zavodunun tikilməsini və onun güzəştli şərtlərlə sahibkarlara təklif edilməsini qeyd etmək olar.

Həmçinin, hər 200 km-dən bir böyük servis mərkəzlərinin tikilməsi, bütün yük avtomobilləri markalarına aid olan ehtiyat hissələrinin ucuz qiymətlərlə satışının təşkili nəqliyyat şirkətlərinin marşrut seçimində diqqətini çəkmiş olacaqdır.

Dəmiryolu ilə yükdaşımının inkişafı. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti fəaliyyətə başlayacağı təqdirdə Azərbaycan bu nəqliyyat növü ilə yükdaşınmasında ciddi artımla nəticələnəcək. Belə ki, layihənin 5-ci istismar ilində 6 mln. t, 10-cu istismar ilində isə 15 mln t yükdaşınması proqnozlaşdırılır. Bu dəmiryolu üç ölkənin iqtisadi əlaqələrini mphaçəmlətməklə yanaşı, Avropaya daha ucuz qiymətlərlə yükdaşınmasında da istifadə olunacaq.

Multimodal yükdaşımaçılıq. Bu çox qazanclı biznes sahələrindən biridir. Lakin bu növ xidmətlərin təklif edilməsi üçün bütün digər növ nəqliyyat xidmətləri tam şəkildə təmin edilməlidir. Belə ki, multimodal daşımaçılıq dedikdə, yüklərin bir neçə nəqliyyat formasından (avtomobil, dəmiryolu, hava yolu ilə və s.) istifadə edilməklə təyinat məntəqəsinə çatdırılmasıdır. Bu xidmət növünün biznesə çevrilməsi üçün mənşə ölkələrindən mal ixrac edənlər Azərbaycandan keçən nəqliyyat marşrutlarını seçməkdə maraqlı olmalıdırlar.

Azərbaycanın rəqabət üstünlüklü sahələrindən biri kimi regionun trans-nəqliyyat dəhlizi rolunu oynaması onun gələcək perspektivdə iqtisadiyyatın prioritet istiqamətləri sırasında yer almasına zəmin yaradır. Bu sahənin prioritet istiqamətlərindən biri kimi müəyyən edilməsi gələcək struktur siyasətinin dizaynında qarşıya yeni məqsədlər və vəzifələr qoyur. Bu istiqamətdə görülməli olan işlərdən ən vacibi ölkədə “Gömrük cənnəti”nin təşkilidir. Həmçinin. Bu sektorda lider olmaq üçün start üstünlüyündən maksimum səmərəli istifadə edilməli, kompleks islahatlar həyata keçirilməli, ölkə ərazisindən keçən bütün beynəlxalq nəqliyyat yollarının funksionallığı tam şəkildə təmin edilməlidir. Nəticədə, Azərbaycan nəqliyyat sektorunda regionun nəqliyyat torunun sadəcə fiziki deyil, həmçinin, intellektual mərkəzinə çevrilə biləcəkdir.

3.3. ŞİMAL-CƏNUB İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİNİN GENİŞLƏNMƏSİNDƏ AZƏRBAYCANIN ROLUNUN ARTIRILMASI İSTİQAMƏTLƏRİ

Tarixən insan cəmiyyətinin ilkin və zəruri ehtiyaclarından biri kimi iqtisadi və sosial inkişafı sız bağlı olan nəqliyyat, müasir sivilizasiyanın da ayrılmaz bir hissəsi hesab edilir. Təcrübə göstərir ki, əslində inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadi tərəqqisi əlverişli nəqliyyat metodlarının seçilməsindən çox asılıdır. Ümumilikdə isə, nəqliyyat cəmiyyətin daşımalarına olan tələbatını ödəyən bir vasitə kimi, daim bu tələbata uyğun xidmətlərin göstərilməsi istiqamətində də təkmilləşdirilməlidir. Məhz bu zərurətdən irəli gəlir ki, iqtisadi əlaqələrdə nəqliyyatın inkişafına olduqca ciddi əhəmiyyət verilir.

Bəzi iqtisadçı alimlər iqtisadi inkişafı bir orqanizm, nəqliyyatı isə iqtisadi inkişafın qan damar sistemi, bəziləri sümük-əzələ sistemi, bəziləri isə onurğa sütunu hesab edərək, bu sahəyə öz tədqiqatlarında geniş yer verirlər. Eyni zamanda, bu tədqiqatlarda da göstərilir ki, iqtisadi inkişaf ilə nəqliyyat sistemi arasında çox sıx qarşılıqlı əlaqə mövcuddur. Belə ki, iqtisadi artım və inkişaf əlverişli nəqliyyat sisteminin yaranmasına şərait yaradır və həm də bunu tələb edir. Öz növbəsində, ictimai nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafı isə iqtisadi artım və inkişaf prosesinə müsbət təsir edir. Hətta bəzi iqtisadçılar hesab edirlər ki, iqtisadi inkişaf nəqliyyat sistemi və kommunal xidmətlərin səviyyəsi ilə ölçülür. Ümumilikdə nəqliyyat sahəsinin inkişafı iqtisadi artıma və müsbət iqtisadi dəyişikliyə zəmin yaradan amil kimi qiymətləndirilir. Bu isə iqtisadi inkişafı nəqliyyat şəbəkələrinin fəaliyyəti arasında mövcud olan ciddi əlaqəni xarakterizə edir.

Təbii ki, nəqliyyat sisteminin fundamental iqtisadi fəaliyyət sahəsi kimi qəbul edilməsi məqsədəuyğun hesab edilir. Bu həm də ondan irəli gəlir ki, nəqliyyat sahəsinin başqa sahələrə, milli sənayeyə və ümumi milli gəlirin artmasına müsbət təsirini nəzərə alaraq, bu sahəyə üstünlük verilməsinin zəruriliyi tam aydın olur.

Xüsusi strateji mövqeyə və əlverişli coğrafi məkana malik olan Azərbaycan Respublikası ən qədim dövrlərdən etibarən dünya miqyaslı əhəmiyyətə malik olmuş

və əsrlər boyu Şərq ilə Qərb, Şimal ilə Cənub arasında əlaqə yaradan körpü rolunu oynamışdır. Digər tərəfdən isə hələ qədim dövrlərdən nəqliyyat ölkə iqtisadiyyatının aparıcı sahələrindən biri kimi qəbul edilmişdir. Qlobal iqtisadi məkana inteqrasiyada xüsusi rol oynayan nəqliyyat beynəlxalq ticarət zəncirinin əsas həlqəsi hesab edilir. Alimlərin fikrincə, beynəlxalq ticarət iqtisadi inkişafın hərəkətverici qüvvəsidir. Hansı ki, istənilən ticarət əməliyyatının ən əsas mərhələsi müxtəlif növlü nəqliyyat vasitələri ilə həyata keçirilən daşımalarıdır. Belə ki, nəqliyyat-ekspedisiya əməliyyatları olmadan heç bir beynəlxalq ticarət sövdələşməsini həyata keçirmək mümkün deyildir. Çünki müasir dövrdə beynəlxalq bazarlara inteqrasiya etmədən iqtisadi inkişafa nail olmaq qeyri-mümkündür. Beynəlxalq bazarlarda fəaliyyəti isə rəqabət qabiliyyətli yeni texnologiya və səmərəli nəqliyyat sistemi olmadan təsəvvür etmək mümkün deyildir. Bu baxımdan nəqliyyat mövzusu fundamental və strateji əhəmiyyətə malik olan mövzudur ki, digər iqtisadi sahələr və əmtəələrlə birbaşa əlaqədardır. Əgər istənilən əmtəə və xidmətin istehsal xərcini təhlil edib, nəqliyyat xərclərinin və digər xərclərin həcmi ayrı-ayrılıqda müəyyən etsək, onda nəqliyyat xərclərinin daha çox olduğunu müşahidə edəcəyik. Buradan belə bir nəticə çıxarmaq olur ki, hər bir ölkədə mövcud olan nəqliyyat şəbəkəsinin həmin ölkənin iqtisadi inkişafında rolu danılmaz və əhəmiyyətlidir.

Aydındır ki, davamlı inkişafın nəzəri-praktiki əhəmiyyəti iqtisadi səmərəliliyin təmin edilməsi, sosial müdafiə və ekoloji təhlükəsizlik kimi məsələlərə kompleks şəkildə yanaşılması, eləcə də bütün bunları vahid prinsiplər sistemində birləşdirməsidir. İstər davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsi və iqtisadiyyatın qloballaşması, istərsə də milli iqtisadiyyatda müşahidə edilən inkişaf proseslərinin tarazlaşdırılması hal-hazırda iqtisad elmindən və iqtisadçılardan təcili həllini tələb edən aktual problemlərdən biri hesab olunur. Bu baxımdan da milli iqtisadiyyatın qloballaşması, davamlı iqtisadi artım və tarazlı inkişaf, eləcə də ona təsir edən amillərin kompleks şəkildə təhlili daha məqsəduyğun hesab edilir.

Təbii ki, söhbət qloballaşmadan və dövlətlərin bir-birinə inteqrasiyasından gedirsə, bu prosesləri nəqliyyat əlaqələri, tranzit xidmətləri olmadan təsəvvür etmək qeyri-mümkündür. Başqa sözlə desək, aparıcı inteqrativ əlaqələrdən olan nəqliyyat əlaqələri həm də davamlı iqtisadi inkişafın mühüm amili kimi qəbul edilə bilər. Ümumiyyətlə hər bir ölkənin nəqliyyat sisteminin vəziyyəti, coğrafi mövqeyi və tranzit imkanları onun dünyaya inteqrasiyasında və iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayır. Bu baxımdan ölkəmizin əlverişli coğrafi mövqeyi onu Avropa və Asiya dövlətləri arasında obyektiv olaraq iqtisadi və geosiyasi körpü rolunu oynamağa vadar edir və respublikamızın beynəlxalq tranzitdə yaxından iştirakına şərait yaradır. Onu da qeyd edək ki, dünya təcrübəsində tranzit yalnız iqtisadi deyil, həm də dövlətin beynəlxalq aləmdə yerini müəyyənləşdirən siyasi amil kimi də qiymətləndirilir. Eyni zamanda, keyfiyyətli tranzit xidmətləri dövlət büdcəsinin formalaşmasında da mühüm rol oynayır. Araşdırmalar göstərir ki, dünyanın Avstriya, Almaniya, Səudiyyə Ərəbistanı, Baltıqyanı dövlətlər və s. kimi bir sıra ölkələr öz əlverişli coğrafi mövqelərindən istifadə edərək tranziti milli bədcələrinin əhəmiyyətli gəlir mənbəyinə çevirə bilmişlər. Ümumiyyətlə, tranzit potensialına malik olmaq və bu potensialdan yararlanmaq istəyi müasir dünyada, demək olar ki, dinamik inkişaf edən hər bir dövlətin strateji məqsədlərinə aiddir. Ona görə ki, tranzit əməliyyatları valyuta gəlirlərinin artması ilə yanaşı, aşağıda göstərilən digər müsbət nəticələrin də əldə edilməsinə şərait yaradır:

- ölkənin siyasi nüfuzu və etibarının artması;
- ölkədə nəqliyyat sisteminin mövcud potensialından istifadə imkanlarının genişlənməsi;
- yeni iş yerlərinin aşılması, investisiya qoyuluşları və ümummilli gəlirin çoxalması;
- ölkənin nəqliyyat sisteminin səmərəliliyinin artması;
- ölkədə nəqliyyat sahəsində yanaşma tərzinin təkmilləşdirilməsi və icra sisteminin inkişaf etdirilməsi.

Müasir dövrdə, səmərəli nəqliyyat sistemi sağlam və dinamik iqtisadiyyatın formalaşmasına səbəb olan, istehsal-istehlak dövrüyyəsinin əsas elementlərindən biri hesab edilən əhəmiyyətli bir sahədir. Bəşər cəmiyyətinin inkişafı və sosial-iqtisadi münasibətlərin mürəkkəbləşməsi, istehsalın yoxsa xidmətin daha əhəmiyyətli olmasını müəyyənləşdirməyi çətinləşdirir. Ümumilikdə isə, belə hesab etmək olar ki, inkişaf səviyyəsindən asılı olmayaraq hər bir ölkədə nəqliyyat və istehsal biri digərini şərtləndirən və biri-birini tamamlayan sahələrdir.

Aydındır ki, ölkə daxilində nəqliyyat sistemi düzgün paylama, istehsal və istehlak həcmnin sürətli artmasını təmin edir. Beynəlxalq səviyyədə isə, nəqliyyat sisteminin səmərəliliyi özünü istehsal və ixrac həcmnin artmasında göstərir. Ona görə də, bu sahədə ciddi investisiya qoyuluşlarının həyata keçirilməsi, yeni texnika və texnologiyalardan, müasir mütəxəssislərdən və İKT avadanlıqlarından səmərəli istifadə edilməsi zəruridir. Yalnız belə olduqda istehsal olunmuş əmtəə və xidmət, digər iqtisadi-ictimai və mədəni məhsullar istehlak bazarlarına ən az itki və minimal məsrəflərlə daşına bilər. Bu zərurət həm də müasir dünya reallıqlarından irəli gəlir. Belə ki, müasir dünya sənaye, idarəçilik və kommersiya dünyasıdır. Məhz belə bir dünyada hər hansı bir ölkənin inkişaf etmiş iqtisadi sistemə nail olmasının əhəmiyyətli yollarından biri nəqliyyat sisteminin kəmiyyət və keyfiyyət cəhətdən inkişafına şərait yaratmaq və onun səmərəliliyini təmin etməkdir. Çünki, nəqliyyat məhsul və xidmətlərin istehsal mərkəzlərindən istehlak mərkəzlərinə daşınmasını təmin edir ki, burada da ən qısa zaman və ən az xərc tələbi ödənilməlidir. Bu halda, nəqliyyat proseslərinin düzgün təşkili və inkişafı istehlak və istehsal sahələrinin kompleks tərəqqisini təmin edir.

Məlum olduğu kimi, davamlı inkişaf dövrünün xarakterik cəhətlərindən biri dinamik iqtisadi artımdır ki, bu da milli sənayenin inkişafı ilə mümkündür. Başqa sözlə desək, davamlı inkişafa nail olmağın zəruri şərtlərindən biri sənaye istehsalının fasiləsiz artımına nail olmaqdır. Təbii ki, istehsal həcmnin artması daşıma tələbatını da artırır ki, bu da ən qısa zamanda minimum xərclərlə maksimum yükötürmə

qabiliyyətinə malik nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunmasını tələb edir. Bu isə, o deməkdir ki, müasir nəqliyyat sisteminin qarşısında duran vacib məsələlərdən biri yuxarıda qeyd olunan daşımaları təmin etməyə qadir yeni nəqliyyat vasitələrinin istismara verilməsidir.

Yeni nəqliyyat sisteminin formalaşmasında qarşıda duran əsas məsələlərdən biri də istismar edilən nəqliyyat vasitələrinin müasir ekoloji tələblərə uyğunlaşdırılmasıdır. Belə ki, nəqliyyat sisteminin davamlı inkişafın başlıca tələblərindən olan ətraf mühitin və biomüxtəlifliyin qorunması kimi məsələlərə ehtimal edilən mənfi təsirlərinin qarşısı alınmalıdır. Təbii ki, burada nəqliyyat vasitələrinin təkmilləşdirilməsi ilə yanaşı, yanacaqın keyfiyyətinin yüksəldilməsi də diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır. Ümumiyyətlə, burada yeni nəqliyyat vasitələri, keyfiyyətli, bütün bunlara uyğun təmir və texniki xidmətlər, ağırtonajlı avtomobillərin sərbəst hərəkətinə imkan verən yol infrastrukturu və s. kimi məsələlərə kompleks yanaşılması daha məqsədəuyğundur. Ona görə ki, bütün bunlar bir-birini tamamlayır və təkan verir.

Digər tərəfdən Şimal-Cənub nəqliyyat sistemi ölkə daxilində tələbatı ödəməklə yanaşı, sürətli tranzit daşımaları da təmin etməlidir. Bu isə, nəqliyyat sistemini milli çərçivədən kənara çıxarır və bu sistemin dünya standartlarına uyğun qurulmasını tələb edir. Başqa sözlə desək, davamlı inkişaf tələblərinə uyğun nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması genişmiqyaslı innovasiya və modernləşmə siyasətinin həyata keçirilməsini tələb edir. Hansı ki, bu siyasətin də başlıca vəzifəsini, qeyd olunduğu kimi, ən qısa zaman, minimum xərclər, təhlükəsizlik və s. təşkil edir.

Araşdırmalar göstərir ki, Şimal-Cənub nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasına kompleks yanaşma daha məqsədəuyğundur. Belə ki, səmərəli nəqliyyat sisteminin formalaşdırılması, yalnız yol-nəqliyyat komplekslərinin – yəni daşıma sifarişlərində iştirak edən bütün tərəflərin (birbaşa və ya dolayısı ilə) tarazlı inkişafı ilə mümkündür. Bütün hallarda isə, yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması cəmiyyətin daşımalara olan tələbatında baş verən dəyişikliklərə uyğun olmalıdır. Nəzərə alsaq ki, nəqliyyat yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirir, onda yeni sistem də cəmiyyətin

daşımaların hər iki növünə aid tələblərini özündə əks etdirməlidir. Təbii ki, integrasiya proseslərinin sürətləndiyi müasir qloballaşma və informasiya əsrində milli və global iqtisadi məkanda baş verən dəyişikliklər istər ayrı-ayrı dövlətlərin, istərsə də dünyanın nəqliyyat sistemində də müəyyən yeniliklərə səbəb olmuşdur. Müşahidə edilən yeniliklər isə, ilk növbədə, sistem qarşısında da yeni-yeni vəzifələr qoyur. Belə ki, cəmiyyətin sosial-iqtisadi, siyasi, mədəni və s. həyatında müşahidə edilən dəyişikliklərin, sanki işıq sürəti ilə baş verməsi, nəqliyyat sisteminin də daha operativ fəaliyyət göstərməsini, insanların və yüklərin mənzil başına daha tez, rahat və daha az xərclərlə çatdırılmasını tələb edir.

Təbii ki, cəmiyyətdə baş verən dəyişikliklər, yalnız gediş məsafəsinin və sayının artımı ilə deyil, həm də dünyanın əksər yerlərində keyfiyyət, davamlı inkişaf və həyat tərzinin dinamik dəyişkənliyi kimi məsələləri də əhatə edir. Mütəxəssislərin rəyinə görə, əgər gələcəkdə də ictimai nəqliyyat cəmiyyətdə öz üzərinə düşən vəzifələri uğurla icra etmək istəyirsə, onda sifarişçilərin, yəni daşıma sifarişlərinin ehtiyac və tələblər strukturundakı dəyişiklikləri öyrənməli və proqnozlaşdırmalıdır.

Beləliklə, araşdırmalar bu nəticəyə gəlməyə əsas verir ki, davamlı inkişaf şəraitində yeni nəqliyyat istiqamətlərinin formalaşması, ilk növbədə davamlı inkişafa dair beynəlxalq sənədlərin tələblərini, eləcə də cəmiyyətin daşıma sifarişlərindən irəli gələn reallıqları nəzərə almalıdır. Başqa sözlə desək, davamlı inkişaf tələbləri ilə yanaşı, cəmiyyətin tələbat və zövqündə baş verən dəyişikliklər də yeni nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasının əsas meyarlarından biridir. Bu baxımdan, nəqliyyat sektorunda da marketinq araşdırmalarının aparılması zəruridir. Ona görə ki, cəmiyyətin tələbat və zövqündə müşahidə edilən dəyişiklikləri, xidmətlər bazarında cərəyan edən hadisələri, yalnız marketinq araşdırmaları əsasında müəyyən etmək mümkündür.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

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

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

Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrində Azərbaycanın rolunun artırılmasında nəqliyyat-kommunikasiya komplekslərinin inkişafı mühüm rol oynayır. Azərbaycanda dünyanın iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrinə xas olan nəqliyyat – kommunikasiya kompleksi – dəmir yolu, dəniz, avtomobil, boru kəməri, hava nəqliyyatı və rabitə sektoru inkişaf etmişdir. Avropa – Asiya kəsişməsində yerləşən Azərbaycanda səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlverişli şərait vardır. Azərbaycanın əlverişli iqtisadi mövqeyə malik olması ona Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrində xüsusi əhəmiyyət verilməsinə gətirib çıxarmış, respublikamız bu əlverişli geoiqtisadi məkanda ticarət dəhlizi rolunu gücləndirmişdir. Avropa və Asiyanın, Şimal və Cənubun kəsişməsində yerləşən Azərbaycan regionunda enerji və yük axınları üçün qovşaq rolunu oynamaq üçün unikal imkanlara malik olduğunu nümayiş etdirmişdir. 1994-cü ilin sentyabrında Azərbaycanın bütün həyatı əhəmiyyətli sahələrdə inkişafının əsasını qoyan "Əsrin müqaviləsi"nin imzalanması ilə

respublikanın iqtisadi və tranzit-kommunikasiya əhəmiyyəti xeyli dərəcədə artmışdır. Sonrakı mərhələdə Bakı-Supsa, Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərlərinin işə salınması, habelə Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərinin istismara verilməsi təkcə Azərbaycanın deyil, bütövlükdə regionun tranzit əhəmiyyətini artırır. Şimal-Cənub əlaqələrində Azərbaycanın fəal iştirakı və qlobal layihələrə cəlb edilməsi onun etibarlı, həmçinin daimi tərəfdaşlığının bariz nümunəsi olduğunu göstərir. Azərbaycan bunu özünün TRASEKA proqramında fəal iştirakı ilə sübut etmişdir.

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

Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizində iştirakı da ölkəmizin iqtisadi və strateji maraqları baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Beynəlxalq “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradacaqdır. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin daşınmasında dəmir yolunun rolunun artırılması nəzərdə tutulur ki, burada əsas amil kimi, yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınmasına imkan verəcəkdir. Dəhliz vasitəsilə yük daşımalarına Azərbaycan Respublikasının yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün şərait yaradılmalıdır. Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə qoşulması və dəhlizlə yük daşımalarında fəal iştirakı respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunmasına, yük həcmının çoxalmasına və gəlirlərinin

artmasına, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, yeni iş yerlərinin açılmasına, öz növbəsində, bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaradacaqdır.

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

Ona görə də, yüklərin maneəsiz daşınmasını təmin etmək məqsədilə bütün nəqliyyat növlərinin dünya standartları səviyyəsinə çatdırılması və bu sahədə məqsədyönlü iş aparılması tələb olunur. Bu məqsədlə Azərbaycan prezidenti “Tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə beynəlxalq Bakı konfransının qərarlarının yerinə yetirilməsi haqqında” fərman imzalamışdı. Bu fərmana əsasən Böyük İpək Yolunun bərpası və maddi texniki bazasının yaradılması ilə bağlı böyük investisiya proqramları icra edilmiş, onun ardınca Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yaradılması ilə əqaqədar Azərbaycanda görülməli işlər öz əksini tapmalıdır. Proqramda nəzərdə tutulmuş işlərin həyata keçirilməsi üçün beynəlxalq təşkilatların köməyindən istifadə edilməsi nəzərdə tutulur.

Tədqiqat göstərir ki, Şimal - Cənub xarici ticarət əlaqələrinə, mal dövriyyəsi artımına nail olmaq üçün Azərbaycanda avtomobil və dəmir yollarının yenidən qurulması, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının tikintisi, Xəzər Gəmiçiliyi idarəsinin inkişafı sahəsində çox mühüm işlər görülmüşdür və bu proses davam edir.

Yalamadan başlayaraq İranın Rəşd sərhədinə qədər olan dəmir yolu xətti intensiv yük daşımalarının tələblərinə uyğun tikilib başa çatdırılmalıdır. Eyni

zamanda yük vaqonlarının təmiri üçün yeni istehsal sahələri yaradılmalı və rabitə sistemi yenidən qurulmalıdır. Yük axınının intensivləşməsi, dəmir yolunda yenidənqurma işlərinin aparılması, onun texniki səviyyəsinin yüksəlməsi, yükvurma və boşaltma əməliyyatlarının mexanikləşdirilməsi üçün texniki işlərin görülməsi öz həllini tapmalıdır.

Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm amillərdən biri də dəniz nəqliyyatının inkişaf etdirilməsidir. TRASEKA proqramına uyğun olaraq Aralıq və Qara dəniz hövzəsi ilə yanaşı, Xəzər hövzəsində olan limanların dünya standartlarına uyğun şəkildə qurulması Azərbaycanda başa çatır. Respublikamızda nəqliyyat sektorunu inkişaf etdirmək, dünya standartları səviyyəsində qurmaq üçün əlverişli şərait mövcuddur. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin inkişafı, alternativ avtomobil və dəmir yolu xətlərinin çəkilişi külli miqdarda investisiya tələb etsə də, Azərbaycan bu layihələrin reallaşdırılmasını, ilk növbədə, milli təhlükəsizlik maraqları baxımından vacib sayır və həll edir. Ölkəmizin iqtisadi potensialının və müdafiə qüdrətinin artması hər bir sahəyə, o cümlədən yol-nəqliyyat kompleksinin daha da inkişafına və təhlükəsizliyinin tam təmin olunmasına geniş imkanlar açır.

Azərbaycanın Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrinin inkişafı, formalaşması və onun kompleks təhlili bir sıra ümumi problemlərin olduğunu göstərir.

Aydın görünür ki, respublikamızın Şimal-Cənub nəqliyyat əlaqələri hələ təkmil deyildir. Respublikamızdan tranzit keçən malların strukturunda neft və neft məhsulları yüksək xüsusi çəkiyə malikdir. Tranzit keçən digər malların xüsusi çəkisi isə aşağıdır. Bu onu göstərir ki, respublikanın dünyada tranzit ölkə kimi tanınmasına və tranzit cəlbediciliyinin artırılmasına böyük ehtiyac vardır.

Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrinin inkişafı milli iqtisadiyyatın səmərəliliyi nöqtəyi-nəzərindən qiymətləndirilməli və milli iqtisadi inkişaf strategiyası ilə üzvi sürətdə əlaqələndirilməlidir. Xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafı üçün ölkə iqtisadiyyatının nəqliyyat iqtisadi səmərəliliyini yüksəltmək, onun beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığa sıx daxil olması üçün əsas amillərdən biridir. Bununla belə,

respublikanın beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri sahəsində həyata keçirilən iqtisadi islahatlar və təkmilləşdirmə tədbirləri onun gələcəyinə böyük ümid doğurur ki, bu da Azərbaycanın İran və İranın Rəşt şəhərlərinə qədər dəmir yolunun çəkilməsini zəruri edir.

Beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığın inkişafı ilk növbədə ölkələrin qarşılıqlı əlaqələrinin genişləndirilməsini tələb edir. Azərbaycan kimi güclü iqtisadiyyatlı ölkələrin xarici iqtisadi əlaqələrin inkişaf strategiyasında dünya təsərrüfatı sisteminə, o cümlədən beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiya xüsusilə əhəmiyyətli yer tutur.

Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələri ilə Şərq-Qərb iqtisadi əlaqələrində Azərbaycanın mövqeyi qarşılıqlı əlaqədədir:

1. Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti üzrə beynəlxalq layihənin həyata keçirilməsi və Bosfor boğazında dəmiryolu tunelinin inşası Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmiryolu 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 dəmiryoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə intermodal və konteyner daşımalarının həcmi artıracaqdır. 2005-ci ilin mart ayında Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat üzrə Komitəsinin qərarına əsasən, Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryolu bağlantısının Trans-Avropa avtomobil və Trans-Avropa dəmiryolları layihələrinə dair ba. Planına daxil edilmişdir. Bu da layihəyə Avropa ölkələri tərəfindən yüksək önəm verilməsinə əsaslı sübutdur.

2. Azərbaycanın Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində iştirakı ölkə üçün çox əhəmiyyətlidir. 2000-ci ildə Sankt-Peterburq şəhərində Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında imzalanan razılaşmaya əsasən, bu ölkələr arasında yük və sərnişin dövriyyəsinin səmərəliyini yüksəltmək məqsədi ilə üzv ölkələr öz imkanlarını səfərbər etmək qərarına gəldilər. Sonra bu razılaşmaya Belarus Respublikası, Ermənistan, Qazaxıstan, Tacikistan, Qırğızıstan, Oman və Suriya qoşuldu. 2005-ci ildə Azərbaycanın da bu razılaşmada iştirakı təsdiqləndi. Layihədə RF-nin Voronej şəhəri, İİR-nin Tehran şəhəri və daha sonra Bəndər-Abbas limanı arasında dəmiryolu əlaqəsinin iki variantı təklif olunurdu:

1. Xəzər dənizinin qərđ sahili və daha sonra Azərbaycan ərazisi üzərindən;

2. Rusiya Federasiyası ərazisi ilə dəmiryolu, Rusiyanın Xəzər limanları, xüsusən Həştərxan yaxınlığında inşa edilən Olya limanından İranın Bəndər-Ənzəli və hazırda genişləndirilən Əmirabad, Nouşəhər, Bəndər-Abbas limanlarına, oradan isə marşrut üzrə.

Şimal-Cənub dəhlizi ilə daşımaların Azərbaycan ərazisindən keçməsi variantına digər alternativ marşrut mövcuddur: Mərkəzi Asiya ölkələrindən (Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkmənistan) keçməklə Türkmənistanın Seraxs şəhərinə, daha sonra İran ərazisi və sonra marşrut üzrə. Şimal-Cənub dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçməsi variantı daha cəlbədicə olduğu üçün hazırda bu istiqamətdə güclü iş gedir.

3. Artıq bir neçə ildir ki, ölkədə nəqliyyat sektorunun inkişafına xüsusi diqqət ayrılır. 2006-cı ildə Azərbaycanda “Nəqliyyat sisteminin inkişafına dair” Dövlət Proqramı qəbul edilmişdir.

Nəqliyyat sistemi yalnız fiziki infrastrukturdan (yollardan, dəmiryolu xəttindən və s.) ibarət deyil. Buraya, həmçinin, nəqliyyatın intellektual idarə edilməsi sistemi daxildir. İlk mərhələdə Bakı şəhərində tətbiq olunan bu Sistem, bütün ölkəni əhatə edəcəyi təqdirdə, təkcə ölkə vətəndaşları olan sürücülər və sərnişinlər üçün yox, həmçinin ölkədən tranzit keçid kimi istifadə edənlər üçün də keyfiyyətə daha yüksək və rahat xidmət etməyə imkan verəcəkdir. Belə ki, peykdən izləmə sistemindən

tutmuş, yolların ötürmə və tıxac vəziyyətinə görə optimal marşrutların təklif edilməsinə, vahid mərkəzdən idarə edilən işıqfor sisteminin təşkilinə, əsas yollarda sürücülər və dayanacaqlarda sənişinlər üçün məlumat tablolarının yerləşdirilməsinə kimi geniş spektri əhatə edən intellektual idarəetmə sistemi ölkədə nəqliyyat sektorunda xidmətlərin rəqabət qabiliyyətinə müsbət təkan vermiş olacaq. Bu sistemin tətbiqi, eyni zamanda, yol qəza hadisələrinin sayını da azaldacaqdır.

4. Görüləcək işlərdən biri də nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üzrə vahid konsepsiyanın işlənilib hazırlanması və aidiyyatı dövlət qurumlarının vəzifə və səlahiyyətlərinin müəyyən edilməsidir. Bu istiqamətdə təməl şərtləri “Azərbaycan Respublikasının milli təhlükəsizlik konsepsiyası”nın müvafiq müddəalarından götürmək olar.

5. Şimal-Cənub iqtisadi əlaqələrində rəqabət qabiliyyətliyin artırılması zəruridir. Buraya həm ölkədə, həm də ölkədən kənarında həyata keçiriləcək işlər aiddir.

Ölkə daxilində keçiriləcək tədbirlərə aşağıdakılar daxildir:

- Sərgi və konfransların keçirilməsi;

- Böyük nəqliyyat şirkətlərinin nümayəndələrinə ölkəni və onun trans-nəqliyyat sahəsində imkanlarını tanıtmaq üçün turların təşkili;

- Bir neçə ölkəyə ən ucuz qiymətlərlə uçuşların təşkili.

Ölkədən kənarında keçiriləcək tədbirlərə aşağıdakılar aiddir:

- Nəqliyyat sahəsində beynəlxalq təşkilatlara fəal üzv olmaq;

- Beynəlxalq sərgilərdə çıxış etmək;

- Dünya şöhrətli informasiya vasitələri ilə ölkənin bu sahədə səmərəli biznes təkliflərini təşviq etmək və s.

İSTİFADƏ EDİLƏN ƏDƏBİYYAT

1. S.Q.Cümşüdoğ, A.M.Əsədov “Nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf istiqamətləri (avtomobil nəqliyyatı timsalında)”. Bakı, 2008
2. A.M.Əsədov “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf problemləri”. Bakı, AzTU, “Nəqliyyat problemləri yeni texnologiyalar timsalında” mövzusunda konfransın materialları, 16-17.04.09
3. A.M.Əsədov “Azərbaycan Respublikasında davamlı iqtisadi inkişafın təmin olunmasında nəqliyyat sisteminin rolu”. AMEA, Elmi əsərlər, 2010, №1
4. A.M.Əsədov “Davamlı iqtisadi inkişafın təmin edilməsinə dair beynəlxalq təcrübə: nəzəri təhlil və ümumiləşdirmələr”. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Elmi əsərlər, 2010, №3
5. A.M.Əsədov “Azərbaycanda milli nəqliyyat sisteminin formalaşmasında və davamlı inkişafında beynəlxalq layihələrin rolu”. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, Xəbərlər, 2010, №1
6. K.N.Abdullayev, A.F.Hüseynova, U.İ.Məmmədova “Azərbaycanda nəqliyyat və turizm sektorlarının davamlı inkişafı: problemlər və perspektivlər”. AMEA İqtisadiyyat İnstitutu, kollektiv monoqrafiya, Bakı, “Avropa” nəşr. 2011
7. E.Д.Бучин., В.Н.Костров «Маркетинг на транспорте». Н.Новгород, Изд-во ВГАВТ, 1996
8. E.В.Будрина «Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг». СПб, Изд-во СПбГИЭУ, 2002
9. Курбатова Ф.В., Кузнецова Е.Ю. «Прогнозирование развития транспортных систем: идеология. Инструментарий, расчеты». Екатеринбург, Изд-во УГТУ, 2000
10. Гаджиев Ш.Г. “Азербайджан на пути к мировому сообществу: стратегия внешнеэкономического развития.” Киев: Экспресс – обява. 2000

11. Авдокушин Е.Ф. “Международные экономические отношения.” Москва, «Юрист», 2012
12. Əliyev M.T. “Azərbaycan iqtisadiyyatının formalaşması və inkişaf problemləri.” Bakı, 2001
13. Əliyev A. “Azərbaycanın iqtisadi siyasəti. Azərbaycanın xarici ticarət – iqtisadi əlaqələri.” Bakı, Qanun, 2003
14. Əliyev A. Ə. “Azərbaycanın xarici ticarət iqtisadi əlaqələri.” Bakı, 2012
15. Ахмедов А.И., Мухсинова Л.Х., Азизов Р.Н., Гаджиева С.М. – “Международная торговля Азербайджанской Республики” Баку, Сада, 2002
16. Спиридонов И.А. “Мировая экономика” М. 2000
17. Алексей Кириев: “Международная экономика.” М, 2002
18. Tofiq Bəhərçi, R.H. Məmmədov, V.Z. Mehdiyeva “ Məhsuldar qüvvələrin inkişafı və yerləşdirilməsi” Bakı, 2008
19. “Azərbaycanın statistik göstəriciləri.” Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi yayınları, 2014
20. Bayramov Ə.İ. “Regional iqtisadi inteqrasiya: nəzəriyyə və praktika”. Bakı, 1997
21. Kərimov Ç.H., Hüseynov Ç., G.Ə Gənciyev “Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər” Bakı, 1998
22. “Azərbaycan Respublikası tranzit strategiyası” TRASEKA daimi katibliyi. Bakı-2005
23. Nəqliyyat-yol kompleksi üzrə inkişaf proqramları
24. Nəqliyyat haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu
25. “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişaf strategiyası” Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi, Bakı, 2014
26. “Nəqliyyatçı” jurnalı N5, mart-2007
27. “Nəqliyyatçı” jurnalı iyun-2007
28. Nəqliyyat-yol kompleksi üzrə inkişaf proqramları

29. “Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələri” 2013-cü il. Bakı, 2014
30. “İqtisadiyyat və həyat” jurnalı 7-9 2012
31. “Nəzəriyyə və praktika” jurnalı 2013-cü il.
32. <http://www.azstat.org>
33. <http://www.ciststat.com>
34. <http://www.geocities.com>
35. <http://www.azerbaijan.az>
36. <http://www.aliyevheritage.org>
37. <http://www.iqtisad.net>
38. <http://www.bizimasr.media-az.com>
39. <http://www.businessimes.az>
40. <http://www.mintrans.az>