

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

“VƏTƏN MÜHARİBƏSİNDƏN SONRA İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT
ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASI VƏ ONUN SOSIAL-İQTİSADI
SƏMƏRƏLİLİYİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Hüseynova Sevdə Elşən

BAKİ – 2022

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

BMDM-in direktoru

i.ü.f.d., dos. Əhmədov Fariz Saleh oğlu

_____ **imza**

“ _____ ” _____ **2022-ci il**

“VƏTƏN MÜHARİBƏSİNDƏN SONRA İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT
ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASI VƏ ONUN SOSİAL-İQTİSADI
SƏMƏRƏLİLİYİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060404 İqtisadiyyat

İxtisaslaşma: “Makroiqtisadi siyasət”

Qrup: 66

Magistrant:

Hüseynova Sevda Elşən

_____ **imza**

Elmi rəhbər:

i.e.n., dos. Məmmədov

Aydın Bayram

_____ **imza**

Proqram rəhbəri:

i.f.d., dos. Hübətova Suqra İnqilab qızı

_____ **imza**

Kafedra müdiri:

i.e.d., prof. Kəlbiyev Yaşar Atakişi oğlu

_____ **imza**

BAKİ - 2022

Elm andı

Mən, Sevda Hüseynova Elşən qızı and içirəm ki, “Vətən Müharibəsindən sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası və onun sosial-iqtisadi səmərəliliyi” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

VƏTƏN MÜHARİBƏSİNDƏN SONRA İQTİSADİ VƏ NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASI VƏ ONUN SOSIAL-İQTİSADİ SƏMƏRƏLİLİYİ

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktualığı: Ölkəmiz Vətən müharibəsində qələbə çaldıqdan sonra işğaldan azad etdiyimiz ərazilərin iqtisadiyyatının dirçəldilməsi zərurəti yaranmışdı. Bu gün dövlətimizin qarşısında duran ən mühüm məsələlərdən biri də işğaldan azad edilmiş ərazilərin infrastrukturunun bərpası, işğal nəticəsində didərgin düşmüş insanların öz doğma torpaqlarında yaşamasını təmin etməkdir. Bununla da dövlət məcburi köçkünlərin hüquqlarını bərpa edib regionların inkişafını təmin edə, beləliklə də Bakı Abşeronunun monosentrik ərazisinin qarşısını ala bilərdi.

Tədqiqatın məqsədi: Azərbaycanın nəqliyyat infrastruktur sisteminin Qarabağ iqtisadi rayonuna təsadüf edən hissəsinin inkişaf perspektivlərinin araşdırılması bu sahədə rayonun iqtisadi potensialından istifadənin imkanlarının müəyyən edilməsidir.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Müqayisə üsulu daha çox istifadə edilən üsullardan biridir. Bu metodla biz Azərbaycan İqtisadiyyatını vətən müharibəsindən əvvəl və sonrakı mərhələlər olmaqla müqayisəli şəkildə araşdıracağıq.

Tədqiqatın informasiya bazası: Dissertasiya işində həm yerli, həm də xarici ədəbiyyatlardan, elektron resurslardan, dövrü mətbuat mənbələrindən istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Qarabağ iqtisadi rayonundakı ərazilərin xeyli müddət işğalda olması göstərilən ərazilərə aid səhih statistik məlumatlar əldə etməkdə və onları analiz etməkdə çətinliklər yaradır.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: Vətən müharibəsində ölkəmizin qələbə qazanması Qarabağ iqtisadi rayonunun iqtisadi həyatına yeni səhifə açması ilə bağlı oldu.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Qazanılmış nəzəri və praktik müddəalardan, təkliflərdən, konkret cəmləşdirilmələrdən Azərbaycanda sonrakı iqtisadi yeniliklərin sistemləşdirilməsi və gerçəkləşdirilməsi, Qarabağ iqtisadi rayonunun iqtisadiyyatının idarə olunmasının inkişafına aid qərarların qəbul edilməsində və həmçinin həmin bölgənin iqtisadi inkişafının həyata keçirilməsində istifadə oluna bilər.

Açar sözlər: innovasiya, bələdiyyə, vətən müharibəsi, iqtisadiyyat

CREATION OF INNOVATIVE MUNICIPAL STRUCTURES IN OCCUPIED TERRITORIES

SUMMARY

The actuality of the subject: After the victory of our country in the Great Patriotic War, there was a need to revive the economy of the territories we liberated from occupation. One of the most important issues facing our state today is to restore the infrastructure of the liberated territories, to ensure that people displaced by the occupation live in their native lands. Thus, the state could restore the rights of IDPs and ensure the development of the regions, thus preventing the monocentric territory of Baku Absheron.

Purpose and tasks of the research: To study the development prospects of the part of the transport infrastructure system of Azerbaijan that coincides with the Karabakh economic region, to identify opportunities to use the economic potential of the region in this area.

Used research methods: The comparison method is one of the most widely used methods. With this method, we will compare the Azerbaijani economy before and after the war.

The information base of the research: Both local and foreign literature, electronic resources, periodical sources were used in the dissertation.

Restrictions of research: The long occupation of the territories in the Karabakh economic region makes it difficult to obtain and analyze accurate statistics on these areas.

The novelty and practical results of investigation: The victory of our country in the Patriotic War was connected with the opening of a new page in the economic life of the Karabakh economic region.

Scientific-practical significance of results: The theoretical and practical provisions, proposals, concrete concentrations can be used to systematize and implement further economic innovations in Azerbaijan, to make decisions on the development of economic management of the Karabakh economic region, as well as economic development of the region.

Keywords: innovation, municipality, war, economy

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
SES	Su Elektrik Stansiyası
ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	8
I FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİN İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASININ MAHİYYƏTİ NƏZƏRİ METODOLOJİ VƏ HÜQUQİ ƏSASLARI	11
1.1. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası anlayışının mahiyyəti	11
1.2. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının nəzəri metodoloji əsasları.....	20
1.3. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının hüquqi mexanizmləri.....	26
II FƏSİL. VƏTƏN MÜHARİBƏSİNDƏN SONRA İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİN İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASINDA BEYNƏLXALQ TƏCRÜBƏDƏN İSTİFADƏNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ VƏ BU SAHƏDƏ MÖVCUD OLAN YANAŞMALAR..	33
2.1. Vətən müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasında tətbiq edilən yanaşmalar	33
2.2. Vətən müharibəsindən sonra azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasında beynəlxalq təcrübədən istifadənin zəruriliyi.....	35
2.3. Vətən müharibəsindən sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının innovativ aspektləri	41
III FƏSİL. VƏTƏN MÜHARİBƏSİNDƏN SONRA İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASININ SƏMƏRƏLİLİYİ VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVİ.....	47
3.1. Vətən müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası kimi “Zəfər yolu” və Füzuli hava limanı layihələrinin səmərəliliyinin iqtisadi təhlili.....	47
3.2. Vətən müharibəsindən sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının inkişaf perspektivi	50
3.3. Vətən müharibəsindən sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası nəticəsindən qonşu ölkələrin ərazisindən istifadə asılılığını azalmasının statistik göstəriciləri.....	56
NƏTİCƏLƏR VƏ TƏKLİFLƏR.....	64
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI.....	67
Cədvəllərin siyahısı	71
Diagram siyahısı.....	71

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: Ölkəmiz Vətən müharibəsində qələbə çaldıqdan sonra işğaldan azad etdiyimiz ərazilərin iqtisadiyyatının dirçəldilməsi zərurəti yaranmışdı. İşğaldan azad olunmuş ərazilərin böyük hissəsi Qarabağ iqtisadi rayonunun ərazisinə düşdüyü üçün bu rayonun iqtisadi inkişafı məsələsi də dərinlən öyrənilməlidir, burada qurulacaq nəqliyyat infrastrukturunu sistemi də nəzərə alınmalıdır. Çünki inkişaf proqramları üçün möhkəm elmi əsasın olması lazımdır. İşğaldan azad olunmuş ərazilərin infrastrukturunun bərpa edilməsi və işğal nəticəsində didərgin düşmüş insanların öz doğma torpaqlarında yaşamasını təmin etmək bu gün dövlətimizin qarşısında dayanan ən mühüm məsələlərdəndir. Bununla da dövlət məcburi köçkünlərin hüquqlarını bərpa edib regionların inkişafını təmin edə, beləliklə də Bakı Abşeronunun monosentrik ərazisinin qarşısını ala bilərdi.

Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi: Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı məsələsi daha əvvəllər də geniş tədqiq olunmasına baxmayaraq bu sahədə yenə də dərin tədqiqatlar aparılmasına ehtiyac yaranmışdır. Xüsusən də Vətən müharibəsi sonrası işğaldan azad edilmiş ərazilərdə zəfər yolu layihəsinin start verilməsi ilə bağlı və bu layihənin uğurla reallaşdırılması həmin sahənin inkişafından xəbər verir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Azərbaycanın nəqliyyat infrastruktur sisteminin Qarabağ iqtisadi rayonuna təsadüf edən hissəsinin inkişaf perspektivlərinin araşdırılması bu sahədə rayonun iqtisadi potensialından istifadənin imkanlarının müəyyənləşdirilməsidir. Belə ki, bundan irəli gələrək tədqiqatın məqsədinə əsasən aşağıda qeyd edilən vəzifələrin həyata keçirilməsi lazımdır:

- müasir çağırışlar fonunda Qarabağ iqtisadi rayonunun nəqliyyat infrastruktur sisteminin inkişafının vacibliyinin açıqlanması;
- inkişaf potensialının müəyyənləşdirilməsilə əlaqədar milli iqtisadiyyatın Qarabağ iqtisadi rayonunun nəqliyyat infrastruktur sisteminin sahələrinin araşdırılması və analizi;
- Qarabağ iqtisadi rayonunun nəqliyyat infrastruktur sisteminin inkişafını zəruri edən amillərin müəyyən edilməsi;

- Qarabağ iqtisadi rayonunun insan kapitalının effektivliyinin artırılmasında nəqliyyat infrastruktur sisteminin rolu;

- Qarabağ iqtisadi rayonunun nəqliyyat infrastruktur sisteminin inkişafının dövlət tərəfindən dəstəklənməsi və stimullaşdırılması tədbirlərinin görülməsi;

Tədqiqatın obyektı və predmeti: İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat infrastruktur sisteminin rolu və inkişaf perspektivləri bəhs edir.

Tədqiqatın predmetini isə İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat infrastruktur sisteminin inkişafının xüsusiyyətləri təşkil edir.

Tədqiqat metodları: Araşdırmada bir çox metodlardan istifadə ediləcəkdir. Bunlar aşağıdakılardır:

Daha çox istifadə olunmuş üsullardan biri müqayisə üsuludur. Bu metodla biz Azərbaycan İqtisadiyyatını vətən müharibəsindən əvvəl və sonrakı mərhələlər olmaqla müqayisəli şəkildə araşdıracağıq.

Analiz və Sintez

Analiz, obyektin tərkib hissələrinə ayrılması prosesinə əsaslanan bir metoddur. Tədqiqat işində analiz metodundan istifadə edərkən, tədqiq edilən obyekt fikrən hissələrə bölünür, yəni onun hansı bölmələrdən təşkil olunduğu, onun xüsusiyyət və əlamətləri izah edilir.

Sintez analiz nəticəsində əldə edilmiş hissələrin bir tamlıqda birləşdirilməsidir. Sintezin tətbiq edilməsi nəticəsində analizin istifadə edilməsi ilə alınmış biliklərin vahid sistemə birləşdirilməsi baş verir. Elmi yaradıcılıqda analiz və sintez metodları bir-biriylə üzvi surətdə bağlıdır və araşdırılan obyektin xüsusiyyətlərindən və araşdırma məqsədindən asılı müxtəlif formaları qəbul edə bilər. Bu baxımdan tədqiqat işində biz respublikamızın ərazisini Vətən müharibəsindən sonrakı dövrdə ayrı-ayrı sahələrə bölərək analiz edəcəyik və sonda sintez metodu vasitəsi ilə birləşdirib vahid şəkildə verəcəyik və kompleks şəkildə araşdıracağıq.

İnduksiya və deduksiya:

İnduksiya - nəticə, “xüsusidən” “ümumiyyə” doğru mühakimədir. Faktlardan bəzi ümumi fərziyyələrin çıxarılmasıdır. Deduksiya metodu mühakimə prosesində ümumi müddəalardan xüsusi nəticənin alınmasına əsaslanır. Belə ki, tədqiqat işində

bu metoddan istifadə edərkən iqtisadiyyatımızı həm hər hansı makro səviyyədə həm ümumidən xüsusiyyətlər olaraq əlamətlərin həm də xüsusi spesifik istiqamətlərini araşdıracağıq.

Tədqiqatın informasiya bazası: Dissertasiyada həm yerli, həmçinin də xarici ədəbiyyatlardan, elektron resurslardan, habelə dövrü mətbuat mənbələrindən istifadə edilmişdir. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsinin qərarları, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin, Mərkəzi Bankın və habelə başqa dövlət qurumlarının statistik məlumatları.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Qarabağ rayonuna daxil olan ərazilərin uzun zaman işğalda qalması göstərilən ərazilərə aid səhih statistik məlumatlar əldə etməkdə və onları analiz etməkdə çətinliklər yaradır.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Vətən müharibəsində ölkəmizin qələbə qazanması Qarabağ iqtisadi rayonunun iqtisadi həyatına yeni səhifə açması ilə bağlı oldu.

Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri: Qazanılmış nəzəri və praktik müddəalardan, təkliflərdən, konkret cəmləşdirilmələrdən Azərbaycanda sonrakı iqtisadi yeniliklərin sistemləşdirilməsi və gerçəkləşdirilməsi, Qarabağ iqtisadi rayonunun iqtisadiyyatının idarə olunmasının inkişafına aid qərarların qəbul edilməsində və həmçinin həmin bölgənin iqtisadi inkişafının həyata keçirilməsində istifadə edilə bilər.

I FƏSİL. İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİN İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASININ MAHIYYƏTİ NƏZƏRİ METODOLOJİ VƏ HÜQUQİ ƏSASLARI

1.1. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası anlayışının mahiyyəti

Nəqliyyat və iqtisadi inkişaf simbiotik əlaqəni bölüşür. Səmərəli nəqliyyat sistemi regional inkişafa və iqtisadi artıma kömək edir. Əksinə, sürətli icma inkişafı nəqliyyat xidmətlərinə tələbatı artırır. İqtisadiyyat üçün meyarlar və hədəflər təyin edərkən siyasətçilər nəqliyyatın və iqtisadi inkişafın ərazinin iqtisadi sağlamlığına təsirini nəzərə almalıdırlar. Kritik infrastruktur həm də ərazinin həyat səviyyəsinin davamlılığını müəyyən edir.

Siyasətçilər və icma liderləri nəqliyyat siyasətini iqtisadi inkişafın bir forması kimi müdafiə edirlər, çünki düzgün infrastruktur insanları, biznesləri və resursları mümkün olan ən səmərəli şəkildə birləşdirir.

İşçinin işə getməsi və ya əsas istehsal amillərinin daşınması və qəbul edilməsi üçün tələb olunan vaxtın azaldılması məhsuldarlığı artırır. Təkmilləşdirilmiş infrastruktur sayəsində resurslara tez daxil olmaq və mal və ya xidmətləri daha sürətli çatdırmaq biznesi daha səmərəli fəaliyyət göstərir və yerləşdiyi region və ya ölkədən kənar olan şirkətlərlə rəqabət qabiliyyətini artırır.

Nəqliyyat və iqtisadi inkişaf ərazinin ümumi daxili məhsuluna (ÜDM) təsir göstərir. ÜDM bir bölgə və ya ölkə daxilində istehsal olunan bütün mal və xidmətlərin dəyəridir.

1. İstehlak tələblərini ödəyə bilən şirkətləri olan cəmiyyətlər gəlirlərinin daha çoxunu həmin şirkətlərin istehsal etdiyi məhsullara sürətlə xərcləyirlər. Nəticə etibarilə, həmin müəssisələr öz işçilərinin əmək haqqını genişləndirə və ya artırabilir. Həmçinin, həmin şirkətlər istehsal üçün lazım olan resursları əldə edə bildikləri üçün icmalar malları başqa ərazilərə ixrac etmək üçün nəqliyyat sistemindən istifadə edə bilər və daha az idxal etməli olurlar.

İcmalar nəqliyyat sistemi və ya infrastrukturun təkmilləşdirilməsi hesabına fiziki sərhədlərini genişləndirə bilirlər. Səyahət vaxtını və ya nəqliyyat xərclərini azaldan nəqliyyat sistemi mövcud olduqda vətəndaşlar öz iş yerlərinə daha yaxın yaşamağa məcbur olurlar.

Nəticədə, seyrək məskunlaşan ərazilərdə artan əmlak dəyərləri və yeni sakinlərin ehtiyac və ya istəklərini təmin edən mağazalara və ya bizneslərə investisiyalar vasitəsilə iqtisadi inkişaf gətirən əhali bumu yaşanır.

Nəqliyyat sektorunun ən mühüm xüsusiyyətlərindən biri də effektiv nəqliyyat sisteminin ölkə iqtisadiyyatının istiqamətləndirilməsində mühüm funksiyaya malik olmasıdır. Buna uyğun olaraq, yaxşı planlaşdırılmış yollar, dəmir yolları, hava yolları və limanlar kimi nəqliyyat infrastrukturunun olduğu yerlərdə giriş imkanlarının artması səbəbindən investisiyalar, sənayeləşmə, əhali, ticarət, tikinti kimi iqtisadi ölçülər təşviq edilir və keyfiyyətə həm şəhər infrastruktur və şəhər mərkəzləri təşviq edilir.

2. Bütövlükdə iqtisadi inkişaf universitetlər və xəstəxanalar kimi sosial bölmələrin geniş istifadəsi sayəsində yaranır. Nəqliyyatın inkişafı onun tezliyi və giriş təchizatının fasiləsizliyi sayəsində kənd təsərrüfatı və sənaye istehsalının gəlirliliyinin artmasına, istehsal xərclərinin azaldılmasına və istehsalçı qiymətlərinin yaxşılaşdırılmasına kömək edir, beləliklə, istehsal həcmi artırır, potensialın genişləndirilməsini təmin edir və istehsal səviyyəsini yüksəldir. istehsal texnologiyası (<https://www.azerbaijan-news.az/en/posts/detail/herbi-zeferin-diplomatik-tentenesi-1638477269>).

Artan məhsuldarlıq sayəsində miqyas iqtisadiyyatı yaranır və istehsal gücü artır. Belə ki, istehsal səviyyəsinin artması nəqliyyat xidmətlərinə tələbatı artırır və daşımalara daha çox sərmayə yatırılmasını stimullaşdırır, beləliklə, daşıma xidmətlərinin gəlirliliyini və beləliklə də keyfiyyətini artırır.

Bu gün sənayeləşmiş ölkələr infrastruktur sərmayələrinə və xüsusilə də səmərəli nəqliyyat infrastrukturuna lazımi əhəmiyyət verməklə hazırkı sənayeləşmə və inkişaf hərəkətlərini tamamlamışlar. Bununla belə, nəqliyyat da zəruridir, lakin bir-birini tamamlayan amillər olmadan inkişaf üçün kifayət deyil: Əgər bütün ölkədə

səmərəli nəqliyyat sistemi qurularsa, iqtisadi artımı şərtləndirən xalis investisiyalar, əhalinin artımı və texnoloji inkişaf kimi amillər ölkənin inkişafında təsirli olur. Xərcləri azaltmaqla, məhsuldarlığı artırmaqla və təbii sərvətlərdən istifadə etməklə o, yalnız sənayeləşmə üçün “şans” yaradır və bütün ölkə boyu inzibati, sosial, siyasi və texniki infrastruktur, təhsil, səhiyyə və təhlükəsizlik xidmətlərini genişləndirir. Ölkənin nəqliyyat sisteminin yaratdığı əlverişli mühitdən faydalanmaq üçün böyük şəhərlərdən kənarında Regional mərkəzlərin yaradılması kimi digər tamamlayıcı tədbirlərə ehtiyac var.

Səmərəli nəqliyyat sisteminə malik sənayeləşmiş bir bölgə, iqtisadi cəhətdən geridə qalmış bir bölgə ilə inteqrasiya olunduqda, hər zaman ikincidən birinciyə köç olacaq və sənayeləşmiş bölgədə qütbləşmə sürətlənəcək.

Nəqliyyat və iqtisadi inkişaf da vətəndaşların həyat keyfiyyətini yaxşılaşdırır. İcmanın genişlənməsi insanların müəyyən bir ərazidə konsentrasiyasını azaldır.

Nəticədə çirklənmə azalır və bütövlükdə əhalinin ümumi rifahı yüksəlir. Bu, sağlam və məhsuldar işçi qüvvəsi verir və regiona səhiyyə böhranı və əhalinin yüksək səviyyədə olması səbəbindən resursların çatışmazlığını həll etmək üçün hökumət vəsaitlərini xərcləməkdənsə, davamlı iqtisadi artıma sərmayə qoymağa imkan verir.

Azərbaycan xalqı öz tarixinin ən şərəfli və yaddaqalan dövrlərindən birini yaşayır. Azərbaycan Ordusu Ali Baş Komandanımız, Prezident İlham Əliyevin strateji rəhbərliyi ilə öz doğma torpaqlarından didərgin düşmüş insanların izzət və şərəfinə son qoyur.

27 ildir Azərbaycandan qoparılan, adı bütün azərbaycanlıların hafizəsində qalan bu ərazilərin iqtisadi potensialından yazmağın vaxtı çatıb. Təbii ki, bu yerlərin tarixi və mədəni əhəmiyyəti azərbaycanlılar üçün istənilən iqtisadi dəyərdən qat-qat yüksəkdir. Bunu son hadisələr də sübut edir.

Pandemiya və global iqtisadi böhran əksər ölkələrin iqtisadi vəziyyətinə ciddi təsir göstərdi və ölkələr genişmiqyaslı siyasətləri təxirə salmağa və xərcləri balanslaşdırmağa məcbur oldular.

Lakin bütün iqtisadi, sosial və sağlamlıq çətinliklərinə, müharibənin vurduğu maddi ziyana, müharibənin çoxsaylı və rəngarəng maliyyə xərclərinə baxmayaraq, Azərbaycan xalqı və dövləti təcavüzdən qorunaraq, torpağı azad etmək üçün əks hücumu keçdi.

Bu, Azərbaycan dövləti üçün yüksək tarixi-mədəni dəyərləri və həqiqətləri bir daha nümayiş etdirir. Lakin işğal altından azad olunmuş ərazilər tarixi-mədəni dəyərlə yanaşı, kalan iqtisadi potensiala sahibdir. Və bu ərazilərin ölkə iqtisadiyyatına inteqrasiyası nəticəsində yaranan yeni iqtisadi dəyər Azərbaycan ölkəsinin çəkdiyi bütün maliyyə məsrəflərini dəfələrlə üstələyəcək və çəkinmədən və xüsusi maliyyə gərginliyi olmadan davam etdirəcək.

İşğal edilmiş ərazilərin iqtisadi imkanlarının əsas parametrlərinə nəzər salsaq Dağlıq Qarabağ bölgəsi və onun ətrafı Azərbaycan Respublikasının Cəbrayıl, Zəngilan, Qubadlı, Kəlbəcər, Laçın, Ağdam (rayon mərkəzinin əksər hissəsi və ərazisi), Füzuli (rayon mərkəzinin və ərazisinin xeyli hissəsi), İnzibati rayonlar Ermənistan tərəfindən 1989-1993-cü illər ərzində işğal edilib, işğal zamanı talan və səmərəsiz istismar nəticəsində rayonun infrastrukturunun sıfıra endiyini görürük. Ona görə də gələcək abadlıq işləri ümumi infrastrukturun (yol, qaz, su, işıq, rabitə) və əsas yaşayış şəraitinin yaradılmasından başlamalı, sonrasa iqtisadi inkişafın layihələrinə keçmək lazımdır.

Bölgənin turizm potensialı və təbii landşaftları.

İşğal edilmiş ərazidə fərqli təbiət abidələri, çox nadir rast gəlinən heyvan və bitki növləri geniş yayılmışdır. İşğal altında olan Kiçik Qafqaz dağlıq ərazisi Azərbaycan dövlətinin ən böyük meşə rayonudur.

Təxminən ərazinin ümumi meşələrinin sahəsi 246,7 min hektar, eləcə də 13 min 197 hektar meşə sahələrindən ibarətdir. Ölkəmizdəki xüsusi mühafizə altında olan təbiət zonalarının sahəsi 890 min hektara çatıb ki, həmin ərazilərinin də 42 min 997 hektarı ermənilərin işğalı altındadır.

Kiçik Qafqazın işğal olunmuş ərazilərində təbii landşaftın, nadir fauna və floranın qorunması üçün bir çox yasaqlıqlar və qoruqluqlar yaradılmışdır. Onların arasında Bəsitçay qoruğu və Laçın qoruğu var. Bəsitçay qoruğu 1974-cü ildə

Azərbaycanın cənub-qərbində, Zəngilanın bu yaxınlarda işğal altından azad olunmuş torpaqlarında, Bəsitçay dərəsində təsis edilib. Qoruğun ümumi sahəsi 107 hektar olaraq dəyərləndirilir. Həmin yerdə şərqi çınarı mühafizə edilir. Çınar meşəsi çay boyu 12 km-ə qədər uzanır. Oradakı ağacların 500 yaşı olub, şərqi çınarı isə “Qırmızı kitab”a düşüb.

Laçın qoruğu 1961-ci ildə Azərbaycanın işğal altındakı Laçın rayonunda yaradılıb. 21,4 min hektar sahəsidir. Qoruda çöl donuzu, cüyür, dağ keçisi, kəklik və kəklik qorunurdu. Həmçinin, Dağlıq Qarabağ bölgəsinin Şuşa şəhəri əsrarəngiz təbiəti turizm üçün əlverişlidir. Azərbaycanın Şuşa rayonunda bitən yeganə bülbül Qarabağın simvoludur.

Bölgənin sənaye imkanları

Sovet illərində Dağlıq Qarabağ düzən Qarabağ ilə və Azərbaycanın başqa iqtisadi rayonları ilə sıx iqtisadi əlaqə şəklində inkişaf edib. Bütün istiqamətlərdəki yollar bu iki sahəni iqtisadi cəhətdən möhkəm birləşdirib.

Dağlıq Qarabağ ərasinin ermənilər tərəfindən işğalı və onun Azərbaycanın başqa rayonlarından ayrılması rayonun əhalisi və iqtisadiyyatı üçün çox ciddi problemlər yaratmışdır.

1986-cı ildə Dağlıq Qarabağ regionunun apardığı xarici iqtisadi əlaqələrinin həcmi 0.3 %-i və idxalının 1.4 %-i Ermənistanı düşdü halda, onun ixracatının 33.3 % Azərbaycanın payına düşürdü (Cəfərov C. 2021: s.14).

Xankəndi əvvəllər birbaşa Azərbaycan avtomobil və dəmir yolları ilə, ümumilikdə respublikanın nəqliyyat-kommunikasiya sistemi ilə birbaşa bağlı idi. Xankəndindən Bakıya dəmir yolu ilə məsafə 392 kilometrdir. Bu, bölgənin gələcək inkişafı üçün çox mühüm amildir və infrastruktur layihələrində sovet dövründə mövcud olan nəqliyyat logistika xəritələrindən istifadə oluna bilər.

Təbii, işğal olunmuş ərazilərimizdə uzun illər fəaliyyət göstərən vahid nəqliyyat-kommunikasiya sistemi hazırda Ermənistanın təcavüzü nəticəsində dağıdılıb və bərhad vəziyyətə salınıb.

Ölkəmizin Avrasiyanın geoiqtisadi xəritəsində qazandığı şanlı qələbənin formalaşdırdığı yeni şərait beynəlxalq nəqliyyatın sistemini tamamilə yenidən

qurulması reallığını yaratmışdır. Bir çox Asiya ölkələri artıq bu yeni imkanları həyata keçirirlər. Xüsusilə, Mərkəzi Asiya ölkələrinin yeni bazarlara çıxışı üçün Zəngəzur dəhlizinin iqtisadi cəhətdən önəmi qeyd edilməlidir.

Dünya iqtisadiyyatının əsas lokomotivlərindən biri olan Çindən yüklərin Mərkəzi Asiya vasitəsilə daşınması imkanı, o cümlədən də Süveyş kanalı vasitəsilə dəniz nəqliyyatı marşrutuna başqa nəqliyyat dəhlizinin yaradılması Azərbaycanı Zəngəzur dəhlizi kimi, mühüm nəqliyyat arteriyası.

Yaxın keçmişdə Süveyş kanalında qəzaya uğrayan Evergreen gəmisi ümumilikdə 9,6 milyard dollar ziyanə səbəb olub, bunun 5,1 milyard dolları qərbə, 4,5 milyard dolları isə şərqə gündəlik tədarük olub.

Nəzərə alsaq ki, dünya ticarətinin təxminən 12%-i həmin kanalın vasitəsi ilə həyata keçirilir, Azərbaycanın Avrasiyadakı nəqliyyat infrastrukturunda alternativ nəqliyyat arteriyalarının, o cümlədən Zəngəzur dəhlizinin iqtisadi əhəmiyyətini görə bilərik.

Cənubi Asiya və Cənubi Qafqazın nəqliyyat və logistika imkanlarının Özbəkistan və Türkmənistan prezidentləri səviyyəsində müzakirəsi Mərkəzi Asiya ölkələri yeni nəqliyyat dəhlizlərindən, o cümlədən Azərbaycanın tranzit imkanlarından istifadə etməkdə maraqlı olduqlarını deməyə əsas verir. Zəngəzur dəhlizilə əlaqəli digər mühüm məqam Aşqabad müqaviləsi ölkələrinin Avropaya reintegrasiyasında yeni perspektivlər yaratmasından ibarətdir. (Cəfərov C. 2021: s.7).

Qeyd edim ki, Aşqabad sazişi Avrasiya regionunda nəqliyyat əlaqələrini inkişaf etdirmək və başqa nəqliyyat dəhlizlərilə əməkdaşlığı təmin etmək məqsədilə Türkmənistan, Özbəkistan, Pakistan, Hindistan, Oman, İran və Qazaxıstan arasında imzalanıb. Zəngəzur dəhlizi ilə beynəlxalq malların bu ölkələr vasitəsilə Avrasiya bazarlarına çatdırılması Qarabağ bölgəsinin iqtisadi imkanlarının artırılmasında xüsusi rol oynaya bilər.

Zəngəzur dəhlizindəki tərkib hissələr olacaq dəmir yolu və şosse yolunun tikintisi istiqamətində işlər aparılır. Qarabağ bölgəsi daxilində avtomobil yollarının tarixi torpaqlarımızdan keçəcək dəhlizə birləşdirilməsi işlərin mürəkkəb xarakter daşdığından xəbər verir. Belə ki, sahəsi 101,9 km² olan “Qələbə yolu”nun tikintisi

Füzuli rayonunu Şuşa şəhəri ilə birləşdirən Qarabağ bölgəsində sosial-iqtisadi münasibətləri canlandıracaq.

Horadiz - Cəbrayıl - Zəngilan - Ağbənd yolunda 123,8 km və 4-6 hərəkət zolağı, Xudafərin-Qubadlı-Laçın yolunun 70 km və 4 hərəkət zolağı, Kəlbəcər-Laçın yolunun 73 km və 2 hərəkət zolağı, 13 km və 4 hərəkət zolağı Füzuli - Hadrut şosse yolunun 45 km-lik və 4 zolaqlı Bərdə-Ağdam yolunun tikintisi Qarabağ bölgəsindən keçən xətlərin əhəmiyyətini artıracaq, eləcə də Azərbaycanın nəqliyyat dəhlizlərinə çıxışı şaxələndirəcək.

Cənubi Qafqaz ölkələri Azərbaycan, Ermənistan və Gürcüstan, qonşu ölkələr Türkiyə, Rusiya və İran geosiyasi əməkdaşlıq yolu ilə “3+3” formatında kommunikasiya xətlərini bərpa etməklə beynəlxalq tranzitdə yeni iqtisadi ağırlıq mərkəzi formalaşdırma bilərlər.

Təbii ki, bu əməkdaşlıq çərçivəsində Zəngəzur dəhlizinin həm iqtisadi, həm də siyasi əhəmiyyəti danılmazdır. Regionda həyata keçiriləcək digər layihələri qiymətləndirərkən region ölkələrinə nisbətən Zəngəzur dəhlizi daha ucuz alternativdir.

Uzun illər beynəlxalq maliyyə qurumları, xarici ölkələr və hətta Ermənistan dövləti İran və Ermənistan ərazisindən keçən 3,5 milyard dollarlıq yeni dəmir yolu xəttini maliyyələşdirə bilmədi.

Belə nəticəyə gəlmək mümkündür ki, Zəngəzur dəhlizinin təsis edilməsilə yaranan yeni iqtisadi vəziyyət Asiyanın və Avropanın nəqliyyat infrastrukturunda xüsusi əhəmiyyət kəsb edəcəkdir (Cəfərov C. 2021: s.2).

Tədqiqatda sosial-iqtisadi sarsıntılardan, texnogen fəlakətlərin və silahlı münaqişələrin kənd təsərrüfatı istehsalının və ərzaq ticarətinin pozulmasına, investisiyaların azalmasına, torpaqların və infrastrukturun korlanmasına regional və ərzaq təhlükəsizliyinə təsiri müxtəlif aspektlərdən qiymətləndirilib.

Teodosieviçin “Silahlı münaqişələr və ərzaq təhlükəsizliyi” adlı məqaləsində deyilir ki, münaqişə zamanı kənd infrastrukturunun dağıdılması, ev heyvanlarının tələf edilməsi, meşələrdəki ağacların qırılması, minaların geniş istifadəsi və əhalinin yerdəyişməsi uzunmüddətli ərzaq təhlükəsizliyi problemlərinə səbəb olub.

O problemlərin yox edilməsi münaqişədən sonrakı dövrdə dağılmış ərazilərdə kənd təsərrüfatı işlərinin bərpasını, o cümlədən əsgərlərin müvəqqəti tərxis olunmasını, minalardan təmizlənməsini və kənd infrastrukturunun, xüsusən də suvarma sistemlərinin və yolların bərpasını tələb edir

Silahlı münaqişələrin ərzaq təhlükəsizliyinə təsiri ilə bağlı aparılan araşdırmaya görə, münaqişələr adətən kənd təsərrüfatı istehsalının kəskin azalması ilə nəticələnir, aclığa və yeni qida mənbələri axtarışında kütləvi miqrasiyaya səbəb olur. İraq, Suriya, Livan və s. vəziyyət belədir. Bu, Yaxın Şərqdəki son silahlı münaqişələrdən sonra olub.

Qonşu ölkələrdən qonşu ölkələrə, eləcə də Şərqi və Qərbi Avropa ölkələrinə miqrant axını bunu sübut edir. Münaqişələr həmçinin kənd təsərrüfatına ciddi ziyan vurur, ev təsərrüfatlarının gəlirlərini azaldır, torpaqları deqradasiyaya uğradır, bitkilərin genetik ehtiyatlarını məhv edir, kənd təsərrüfatı mütəxəssislərinin ölümünə və ya miqrasiyasına səbəb olur (Zurek R. 2018: səh 3).

Başqa bir araşdırmaya görə, Suriya və İraqda baş verən hadisələrdən sonra insanların münaqişə zonalarından kütləvi şəkildə təxliyə edilməsinə baxmayaraq, əvvəllər becərilməyən ərazilər hesabına bu ərazilərdə əkin sahələri genişlənilib. Lakin intensiv becərilən əkin sahələrinin payı azalıb.

İkinci Dünya Müharibəsindən sonra Avropa iqtisadiyyatını dirçəltmək üçün 1947-ci ildə ABŞ Konqresi tərəfindən qəbul edilmiş Marşal Planı Qərbi Almaniyanın müharibədən sonrakı iqtisadiyyatını, o cümlədən kənd təsərrüfatını bərpa etməyi tələb edirdi.

Bu ərazilərdə kənd təsərrüfatı istehsalının bərpası və təkmilləşdirilməsi ilə bağlı məsələlərə aşağıdakı istiqamətlər daxildir:

- I) dənli bitkilərin, yem bitkilərinin və otlaqların məhsuldarlığını artırmaq;
- II) süd istehsalının artırılması, südün və digər qısamüddətli məhsulların keyfiyyətinin yaxşılaşdırılması;
- III) heyvan yeminin səmərəliliyini artırmaq;
- IV) Məhsuldarlığı artırmaq üçün təsərrüfatların mexanikləşdirilməsi.

Bu tədbirlər nəticəsində müharibədən sonrakı Qərbi Almaniyada kənd təsərrüfatı istehsalı sənayedəki qədər olmasa da, sürətlə artdı. Qeyd edək ki, bu artım əkin sahələrinin genişləndirilməsi ilə deyil, intensiv istehsal üsullarının tətbiqi hesabına baş verib.

Beləliklə, 1953-cü ildə Qərbi Almaniyanın ümumi ərazisinin yalnız üçdə birini əkin sahələri, dördüdə birini isə otluqlar və çəmənliklər təşkil edirdi.

Vyetnamın aqrar siyasətinin İkinci Dünya Müharibəsindən sonrakı ilk bir neçə ildə və intensiv kollektivləşmədən qabaq, o cümlədən də 20 illik müharibədən sonrakı nəticələri də münafişədən sonrakı bölgələrdə kənd təsərrüfatının inkişafı təcrübəsi kimi öyrənilmişdir. Bu araşdırmaya görə, münafişə nəticəsində kəndlərə ciddi ziyan dəyib, 560 min hektar əkin sahəsi əkinsiz qalıb, 1,5 milyon təsərrüfat heyvanı tələf olub.

Münafişə zamanı kənd əhalisinin əhəmiyyətli bir hissəsi kəndlərdən qəsəbələrə və şəhərlərə köçürüldü ki, bu da şəhərlərdə işsizliyin artmasına və kənd işçi qüvvəsinin azalmasına səbəb oldu.

Kəndlərdə fermerlərin də sayı azalıb. Vyetnam Kommunist Partiyasının siyasətinin müharibədən sonra mühüm istiqamətləri istehsalının bərpa edilməsi, torpaq islahatı və müharibədən sonrakı digər problemlər idi (Hubert G.S. 1955: p.12).

Nəticə olaraq, nəqliyyat sektoru iqtisadi, siyasi və sosial funksiyaları yerinə yetirən istehsal və istehlak arasında ara məhsuldur. İqtisadiyyatda artım olduqda, törəmə tələb xarakteri daşıyan əmtəə və xidmətlərə tələb istehsal üçün vəsait tələbi yaradır və bu, nəqliyyat tələbinə və buna görə də daha keyfiyyətli nəqliyyat infrastrukturuna və üst strukturuna tələbat yaradır.

Nəqliyyat sektorunda xidmət göstərən şirkətlərin öz xüsusiyyətlərinə görə marjinal xərc səviyyəsində qiymətə xidmət istehsal etməsi çətindir. Lakin bu baxımdan dövlətin sosial məqsəd və ictimai mənafeyi nəzərə alaraq xidmət göstərməsi mümkündür. Nəqliyyatda xarici təsirlər iqtisadi cəhətdən idarə edildikdə, onlar iqtisadi inkişafa xidmət edən funksiyaları öz üzərinə götürürlər.

Nəqliyyat alt sistemləri arasında koordinasiya və bu sistemlərin dövlət əsas kapitalla investisiyalardakı balanslaşdırılmış payı kimi amillər sosial, inzibati,

texniki və siyasi məqsədlərlə birləşdikdə, inkişaf baxımından mənə kəsb edir. Ölkə nümunələri kənd təsərrüfatı və sənaye məhsullarının istehsalının, habelə daşınması üçün hərbi və siyasi məqsədlərin artırılmasının zəruriliyini, bunun üçün əhalinin və gəlirlərin artırılmasının zəruriliyini göstərir.

Hər bir nəqliyyat alt sisteminin aktiv olduğu sahələr var. Dövlətin rəhbərliyi altında effektiv daşıma planlaması ilə həm nəqliyyat infrastrukturunu, həm də bir-birini tamamlayan amillər əlaqələndirilməlidir.

Əks halda, nəqliyyat alt sisteminin keçdiyi yerlərlə keçməyən yerlər arasında qütbləşmə, miqrasiya və regionlararası inkişaf fərqləri yaranacaq. Ölkələr optimal daşıma sahəsinə uyğun olaraq daşıma planlarını qurmalı, dövlət isə öz inkişaf planlarının bir hissəsi kimi daşıma planlarını qismən deyil, ayrılmaz şəkildə qiymətləndirməlidir (Zurayk R. 2018: p.3).

1.2. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının nəzəri metodoloji əsasları

Nəqliyyat bir üst başlıq olaraq, cəmiyyətlərin quruluşuna uyğun olaraq formalaşan və inkişaf etdirdiyi alətlər və yaratdığı fəaliyyət sahəsi ilə cəmiyyətlərin quruluşuna təsir edən bir xidmət sektoru vahididir. Bu baxımdan iqtisadiyyatda mühüm parametrlərdən biri olan nəqliyyat sektorundan inkişafda təsirli alət olmaqla yanaşı, inkişaf edən konyukturaya uyğunlaşan struktur çərçivəsində alət kimi də istifadə etmək mümkündür.

Nəqliyyatın ictimai və siyasi funksiyalarına gəldikdə inkişaf etmiş nəqliyyatın sosial quruluşa da təsiri var. Nəqliyyat yerli səviyyədə kənd yerlərində yaşayanların daha çox səyahət etmələri və öz qalıq məhsulları üçün marketinq imkanları əldə etmələri sayəsində bu bölmələrə iqtisadi cəhətdən inkişaf etməyə və şəhər həyatının təqdim etdiyi imkanlardan yararlanmağa imkan verir.

Beləliklə, əhalinin sıxlığının paralel artması ilə demoqrafik baxımdan kənd və şəhər arasında tarazlığın yaradılmasına təkan verir. Burada nəzərə alınmalı olan məqam ondan ibarətdir ki, nəqliyyat sektoru digər tamamlayıcı amillərlə birlikdə

təşkil olunmazsa, kənd yerlərindən şəhərlərə miqrasiyanın qarşısı alınmayacaq və nəqliyyatın sosial funksiyası həyata keçirilə bilməz.

Siyasi funksiya baxımından nəqliyyat sistemi ölkədə dövlət institutunun və siyasi birliyin təşkilində son dərəcə mühüm vasitədir. Əslində, bütün ölkə ərazisində nəqliyyat sistemlərinin tənzimlənməsi təkcə iqtisadi məqsədlər üçün deyil, həm də siyasi birlik üçündür (Семина И.А. 2011: с.16).

Qeyd etmək lazımdır ki, daşımının iqtisadi və siyasi funksiyaları arasında qarşılıqlı və bir-birini tamamlayan əlaqə mövcuddur. Nəqliyyatın digər siyasi funksiyası ölkənin bütün istehsal ehtiyatlarının təşkili ilə bağlı yaranan “milli müdafiə” və təhlükəsizlikdir.

Nəqliyyat sektorunun xüsusiyyətlərini aşağıdakı kimi ümumiləşdirmək olar:

1) Xidmət sektoru olan nəqliyyatda xidmət istehsalı və satışı eyni vaxtda həyata keçirildiyi üçün gələcək istifadə üçün saxlama yeri yoxdur; ona görə də onu yığmaq olmaz.

2) Nəqliyyat sektorunda sabit xərclərin ümumi xərclərdə payı yüksəkdir. Nəqliyyat infrastrukturunda investisiyalarında, əsas obyektlərin tikintisinin çox böyük kapital tələb etməsi, infrastrukturun işə işlək və gəlirli olması üçün çox uzun müddət tələb etməsi nəqliyyat investisiyalarını xüsusi risk strukturuna malik sənaye investisiyalarından fərqləndirir.

Buna görə də nəqliyyat infrastrukturunda investisiyalarında ictimai çəki əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat sektorunda marjinal xərcə əsaslanan tarif siyasəti çox vaxt çox çətindir, çünki potensialın istifadəsi, yəni xidmət istehsalı artdıqca orta xərclər azalır. Daşıyıcı xidmət məhsuldarlığını artırdıqca, onun təqdim etdiyi əlavə xidmətin dəyəri azalır.

Qiymət siyasəti marjinal xərcə (marjinal xərc = qiymət) əsaslanırsa, sözügedən daşıyıcı istehsal edilən xidmət səviyyəsində itirir. Bu halda firma yalnız öz sabit xərclərini ödəyir. Əgər firma xidmət məhsulunu artırarsa və qiymət səviyyəsini qaldırırsa, o, zərər nöqtəsində olacaqdır. Bununla belə, əgər xidmət məhsulu yeni müəyyən edilmiş qiymətdən çox olarsa, firma qazanc əldə edəcəkdir. Nəticədə demək olar ki, Daşıma şirkətlərinin ən çox qazanc əldə etmələri üçün sabit xərclər

ümumi xərclər arasında yüksək olduğundan, ən azı bu məsrəflərə qənaət etmək üçün öz imkanlarından tam və ya demək olar ki, tam gücü ilə istifadə etməlidirlər. Digər tərəfdən, daşıma qiymətlərinin azalması nəticəsində firma sabit xərclərin bir hissəsini bu qiymətlə ödəyəcəyi üçün xidmət istehsalını azalda bilməz. Nəqliyyat sektorunun bu reallıqları maya dəyərinin və daşınma qiymətinin müəyyən edici faktorlar olduğu daşıma xidməti təklifinin daşıma qiymətlərinin azalmasına çox həssas olmasına səbəb olur. Bununla belə, uzunmüddətli perspektivdə təklifin yüksək elastikliyi ortaya çıxacaq; Qiymətlər artdıqca xidmət təklifi həm davamlılığını qoruyacaq, həm də artmağa davam edəcək. Təyyarələr, avtobuslar, yük maşınları və yük maşınları kimi nəqliyyat vasitələrinin istismarı nəticəsində əldə ediləcək məsafə artdıqca dəyişən xərclər baxımından yanacaq sərfiyyatı və digər dəyişən xərclər artır (Семина И.А. 2011: с.23).

Digər tərəfdən, nəqliyyat sektorunun ən mühüm xüsusiyyəti nəqliyyat sisteminin ölkənin iqtisadi, sosioloji və siyasi strukturuna “istiqləndirici” təsir göstərməsidir. Bu səbəbdən, nəqliyyat investisiyaları yalnız mənfəət və ya zərər meyarlarına görə qiymətləndirilə bilməz və ya investisiya qərarları yalnız mənfəət gözləntiləri əsasında verilə bilməz. Nəqliyyat investisiya qərarı nəqliyyatın iqtisadi, sosial və siyasi funksiyaları nəzərə alınmaqla qəbul edilməlidir.

Məlum olduğu kimi, xarici təsir bazar iqtisadiyyatlarında müşahidə oluna bilən bazar uğursuzluğunun bir növüdür. Xarici xüsusiyyətlər; istehsalçıların və ya istehlakçıların öz qərarları ilə heç bir qiymət qoymadan iqtisadiyyatdakı digər istehsalçılara və ya istehlakçılara müsbət və ya mənfəət təsir göstərməsi deməkdir.

Xarici təsirlərin iki növü var: Müsbət Xarici təsirlər zamanı başqa fərdlər cəmiyyətdə yaradılan faydadan müsbət təsir əldə edir və bunun əvəzini ödəmir və nəticədə istehsal olunan miqdar optimal səviyyədə aşağı qalır və Mənfəət Kənarlıqlar halında digər fərdlər istehsalçıların və ya istehlakçıların yaratdığı mənfəət təsirlərə dözmək məcburiyyətində qalırlar, onlara qiymət ödənilmir və nəticədə istehsal olunan miqdar optimal həddi aşdığı üçün hər iki halda resurs bölgüsündə səmərəsizlik yaranır.

Dövlətin tənzimləmə funksiyası xüsusilə Sosial Net Fayda baxımından əhəmiyyət qazanır, çünki nəqliyyat sektoru telekommunikasiya və enerji kimi hər iki sektoru və onun yaratdığı xarici təsirləri əhatə edən xüsusi bir investisiyadır. Kazgan, “Sosial Net Fayda dövlət investisiyalarının təyinedicisidir. Bildirib ki, dövlət investisiyaları təkcə həmin sektorda yaratdığı sosial fayda və sosial xərc baxımından deyil, həm də bütün iqtisadiyyatda yaratdığı gəlir və xərc artımı ilə qiymətləndirilməlidir.

Nəqliyyat sektorunda həm istehlakçılar, həm də şirkətlər nəqliyyat keyfiyyətinin və xidmətlərinin yaxşılaşdırılması sayəsində iqtisadi fəaliyyətləri asanlaşdırmaq və xərcləri azaltmaqla nəqliyyat xidmətlərindən müsbət xarici təsirlər əldə edirlər.

Digər tərəfdən, nəqliyyat sektorunun müsbət xarici təsirləri ilə yanaşı, alt sektorların istifadə etdiyi benzin, kömür, dizel yanacağı kimi yanacaqların yaratdığı qaz emissiyaları, səs-küy, vibrasiya və çirklənmənin yaratdığı istixana qazı effekti tıxac və bədbəxt hadisələr şəklində nəqliyyat fəaliyyətlərindən, həmçinin havanın, torpağın, suyun və ya dənizin çirklənməsindən. Ətraf mühitə verilən mənfi xarici təsirlər də var.

Müəyyən edilmişdir ki, görkəmli səyyahlar müxtəlif nəqliyyat növlərinin inkişafına çox töhfələr vermişdir. O səyahətçilər dünyanın dəniz yollarının açılmasında böyük nailiyyətlər əldə ediblər.

Dəniz nəqliyyatının inkişafında bir çox xarici ölkələrdən gələn səyahətçilərin rolu olmuşdur. İrlandiyalı səyyahlar Avropa ölkələrinə dəniz yollarının açılmasında və həmin adaların təbii sərvətlərinin istehsalı cəlb olunmasında müstəsna əhəmiyyətə malik idilər.

İngilis kəşfiyyatçısı Brenda VI əsrdə Amerika sahillərinə üzərək dəniz yolunu açdı.

1291-ci ildə Vilvadi qardaşları Hindistana dəniz yolu qurdular. 13-cü əsrdə portuqaliyalı səyyah dəniz yollarını da kəşf etdi. Səyyahlar Hindistana dəniz yolları açmaq üçün çox səy göstərdilər. Xristofor Kolumb yolların kəşfində böyük rol

oynamışdır. Digər görkəmli səyahətçi Fernando Magellan idi. Dəniz yollarını müəyyən etmək üçün 1520-ci ildə səyahətə çıxdı (Семина И.А. 2011: с.14).

Magellan səyahətləri zamanı bir neçə qitə kəşf etdi və bir sıra mühüm ölkələrə dəniz yolları qurdu. Dünya Turu adlanan Magellanın səyahəti çoxlu dəniz yollarının və ölkələrin açılmasına töhfə verdi. Qədim dövrlərdən sənaye dövrünə qədər Yer kürəsində quru yollarının müəyyən edilməsi mühüm xammal ehtiyatlarının aşkar olunmasında əsas rol oynamışdır.

Hələ eramızdan əvvəl Herodot Cənubi İtaliyanın, Kiçik Avropanın və Qara dəniz hövzəsinin təbii sərvətləri haqqında məlumat vermişdir.

Beləliklə, nəqliyyat qovşağı nəqliyyat strukturu ilə birlikdə qovşaqların yük axınları ilə əlaqədar olaraq artır və yaranır. Eyni zamanda, istehsal vasitələrinin nəqliyyat qovşaqlarından kənarında inkişafı mövcud əmək ehtiyatlarından və şəhərlərin inkişaf səviyyəsindən, tranzit daşımaların həcmindən asılıdır.

Beləliklə, nəqliyyat təbii sərvətlərin və sənayenin, istehsal-coğrafi ərazilərin yerləşdirilməsinin, sosial - iqtisadi inkişafın, eləcə də sosial-iqtisadi, texniki və texniki əlaqələrin öyrənilməsinin mühüm tərkib hissəsi olmaqla, böyük iqtisadi əhəmiyyəti var və ən mühüm sahələrdən biridir. (Семина И.А. 2011: с.60).

İşğal altından azad olunmuş torpaqlarımızda təsis edilmiş yeni iqtisadi rayon və şəhərlər diqqət yetirilir. Bildirilib ki, Qarabağ iqtisadi zonasının təsisi qədim tarixi-mədəni irsə malik Qarabağın bərpa edilməsi və sürətli şəkildə inkişaf etməsi üçün əhəmiyyətlidir.

Yeni qurulmuş başqa iqtisadi rayon olan Şərqi Zəngəzura gəlincə, bu bölgəyə daxil olan inzibati rayonların tarix boyu eyni bir coğrafi məkanda yerləşdiyi, tarixi-mədəni və ictimai-iqtisadi bağlara malik olduğu qeyd edilmişdir. Bu səbəbdən də onların bütöv iqtisadi ərazi çərçivəsində birləşdirilməsinə ehtiyac var.

Azərbaycan ərazisində iqtisadi rayonların yeni qrupu səmərəli iqtisadi ixtisaslaşmanın, çevik regional idarəetməni və investisiya siyasətinin reallaşdırılmasını təmin edəcəkdir.

Yeni iqtisadi ərazilərin qurulması Vətən müharibəsindən sonra azad olunmuş torpaqların bərpa olunmasına və inkişaf etdirilməsinə təkan verəcəkdir. O səbəbdən

də iqtisadi rayonların yeni qruplaşdırılması işğal altından azad olunmuş torpaqların inkişafı naminə vahid planın yaradılması üçün vacib addım kimi qəbul edilə bilər. Bu, eləcə də, işğaldan azad olunmuş torpaqların Azərbaycanın iqtisadi inkişafına təzədən inteqrasiyası üçün vacibdir.

Bərpa proseslərindən sonra işğaldan azad olunmuş böğələrdə iqtisadi potensialın gerçəkləşməsinin Azərbaycanın iqtisadiyyatına şübhəsiz ki, ciddi təsir edəcəkdir.

İşğal səbəbindən Qarabağda Azərbaycanın taxıl tədarükünün 24 faizini, 41 faizini spirt istehsalının, 46 faizini kartof istehsalının, 18 faizini ət istehsalının, 34 faizini süd istehsalının təmin edən 7 min müəssisə bağlanıb.

Bu istehsal gücünün bərpası iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin, xüsusən də kənd təsərrüfatı inkişafına əhəmiyyətli təsir göstərəcək. İlk hesablamalara əsasən, yeni yaradılmış iqtisadi rayon olan Şərqi Zəngəzur yaxın zamanlarda Azərbaycan iqtisadiyyatının təxmini olaraq 4 faizini təşkil edəcəkdir.

Düşmən işğalından azad olunmuş torpaqlar, xüsusən də hidroenergetika üçün böyük bərpa olunan potensiala sahibdir. Bu səbəblə ki, Azərbaycanın öz su ehtiyatlarının 25 faizi Qarabağ böğəsində formalaşır, o da su elektrik stansiyalarının (SES) təchizinə imkan yaradır.

44 günlük müharibə müddətində Azərbaycan dövləti ermənilər dağıtdıqları 30 su elektrik stansiyasını nəzarət altına alıb. Həmin su elektrik stansiyalarının xeylisi bərpa olunub, digərləri isə bərpa olunur.

Qarabağın da yetəri qədər külək və günəş enerjisi potensialı mövcuddur. Beynəlxalq Bərpa Olunan Enerji Agentliyinin ilkin olaraq hesablamalarına əsasən, azad olunan ərazilər 4000 meqavattən çox günəş enerjisi və 500 meqavatta kimi külək enerjisi gücünə sahibdir.

Düşməndən geri qaytarılmış ərazilərin iqtisadi gücünün gerçəkləşdirilməsi məqsədilə dayanıqlı nəqliyyatın infrastrukturunu mühümdür. O səbəbdən də işğal altından azad olunmuş ərazilərin bərpa olunması proqramında hərtərəfli nəqliyyat infrastrukturunun təchizi əsas istiqamətlərdən biridir. Qarabağın birinci hava limanı Füzuli Beynəlxalq Hava Limanıdır.

Bu hava limanında da artıq tikinti işləri yekunlaşıb və sınaq məqsədilə uçuşlar da aparılıb. Bundan əlavə, daha iki beynəlxalq hava limanının təməli Laçın və Zəngilan rayonlarında qoyulub. Hava limanları ilə bərabər, həmin torpaqlarımızda yerli dəmir və şosse yolu şəbəkələrinin bərpa olunması və genişləndirilməsilə bağlı işlər davam etdirilir, bəzi avtomobil yolları artıq istifadəyə verilib.

Bu yollar Qarabağa şimaldan, şərqdən və cənubdan çıxışını təmin edəcək və onu regionda nəqliyyat qovşağına çevirəcək. Sonda qeyd olunur ki, geri qaytarılmış torpaqlarda iqtisadi potensialın yeni iqtisadi rayon bölgüsü vasitəsilə reallaşdırılması Qarabağın və Azərbaycanın iqtisadiyyatının inkişafı prosesinə mühüm töhfə verəcək. Şərqi Zəngəzur və Qarabağ iqtisadi regionlarının iqtisadi inkişaf prosesi və onların beynəlxalq şərq-qərb və şimal-cənub nəqliyyatlarının dəhlizlərinə, o cümlədən də Zəngəzur dəhlizinə çıxışı Qarabağ bölgəsini bütün Cənubi Qafqaz üçün iqtisadi potensiala çevirəcək. Nəticədə Qarabağ Ermənistanın işğalı zamanı olduğu kimi münafişə zonasına yox, regional əməkdaşlığın rəmzinə çevriləcək (<https://www.stat.gov.az/source/transport/>).

1.3. İşğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının hüquqi mexanizmləri

Gündəlik həyatımızın vazgeçilmez bir parçası olaraq görülən nəqliyyat sistemi iqtisadi və sosial girişləri ilə cəmiyyətə daim təsir edən bir quruluşa malikdir. Bəşəriyyətin dönüş nöqtələrindən sayılan çarxın kəşfi ilə o, daşdığı yükü kürəyinə və heyvanla əvvəlcə rıçaqlarla, sonra isə nəqliyyat vasitəsinə çox sadə də olsa yükləməyi bacardı, beləliklə, bir nöqtədən digərinə tez, asan və daha daşına bilən oldu.

Sosial həyatın təkamülü, sənayeləşmə və ticarətin inkişafı ilə nəqliyyat anlayışı da yaranmışdır. İstehsalın artması daşınmaya ehtiyacı artırmış və malların və malların daşınmasını xüsusi bir ixtisas sahəsinə çevirmişdir.

Zaman anlayışının tətbiqi ilə infrastruktur tələbləri və daşıma növləri də şaxələnməmişdir. nəqliyyat sektoru; İstehsal prosesinin mühüm tərkib hissəsi olması və

tələb etdiyi mühüm investisiyaların iqtisadiyyata təsiri baxımından cəmiyyətlərin iqtisadi strukturlarında üstünlük təşkil edən yer tutur.

Sosial həyatda müasirləşməyə paralel olaraq daşımaların hərəkətliliyi artdığı halda, cəmiyyətin iqtisadi-sosial strukturu, istehsal üsulu və yük və sərnişin daşımalarında iqtisadi maraqlar da özünəməxsus daşıma növünü ortaya qoyur. Daşınmanın məqsədi; İnsanları və yükləri ən qısa zamanda daha ucuz və təhlükəsiz şəkildə daşımaqdır. Dövlətin əsas vəzifəsi; İqtisadi və sosial inkişafın yaratdığı ehtiyacları ödəmək üçün daşıma qabiliyyətini yaradan, ölkənin və cəmiyyətin maraqlarına uyğun olan nəqliyyat sistemlərinin yaradılması və əlaqələndirilməsidir.

Nəqliyyat sistemləri və xidmətləri müasir iqtisadiyyatların və sosial inkişafın vacib elementləridir. Nəqliyyat sistemləri və qurğuları tək-cə bir şəhərin və ya bütövlükdə ölkənin ümumi strukturuna deyil, həm də həmin şəhər və ya ölkədə tətbiq olunan iqtisadi, sosial və mədəni dinamikaya təsir göstərir. Hər keçən gün artan yük və sərnişin sıxlığı, inkişaf edən texnologiyaya bağlı olaraq, nəqliyyat alternativləri və sistemləri də istifadəyə verilmişdir.

Bu prosesdə nəqliyyat sistemlərinin ətraf mühitə, cəmiyyətə və sənayeləşməyə faydaları ilə yanaşı, hər gün insanları narahat edən ekoloji və ekoloji mənfiliklərə yeniləri əlavə olunur. Hər sahədə olduğu kimi, ən müasir və ən qabaqcıl nəqliyyat vasitələrinə sahib olmaq, texnoloji inkişafa ayaq uydurmaq iqtisadi inkişafın və rifahın göstəricisidir. Sürətli urbanizasiya, sənayeləşmə və əhali artımının gətirdiyi problemlər, şübhəsiz ki, nəqliyyat sektorunda da özünü göstərir (Кудрявцев А.М. 201., s.21).

Nəqliyyat öz başına bir iqtisadi fəaliyyət olmaqla yanaşı, digər sektorlarla sıx əlaqədə olan və sürətli və təhlükəsiz daşıma ilə digər sektorlara üstünlüklər təmin edərək bu sektorlara müsbət təsir göstərən xidmət sektorudur ki, bu da özlüyündə bir xərc problemidir.

Nəqliyyat ictimai xidmətdir. Ehtiyac olduqda bu xidmətdən istifadə etmək üçün saxlama yeri yoxdur. Nəqliyyat xidməti digər sektorların ehtiyac duyduğu qədər bu xidməti istehsal etməli və yaxud təklif etməlidir.

Bu sektordakı texnoloji inkişafı diqqətlə izləyərək yenidənqurma və modernləşdirmə işləri çərçivəsində mövcud obyekt və nəqliyyat vasitələrinin müasir tələblərə cavab verməsi, yeni tikilən obyekt və infrastrukturaların qısa, orta və uzunmüddətli perspektivdə qiymətləndirilməsi, ən son texnologiya ilə həyata keçirilməsi və təşkili böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycan Respublikasının işğal altından azad olunmuş torpaqlarının sürətli şəkildə milli iqtisadiyyata inteqrasiyasını, inkişafını təmin etmək, o cümlədən layiqli həyat şəraitinə nail olmaq üçün genişmiqyaslı tikinti-bərpa işləri aparılır.

Geri qaytarılmış ərazilərdə abadlıq və quruculuq işlərinin uğurla aparılması, həmçinin əhalinin dayanıqlı məskən salmasının təmini üçün dayanıqlı və rəqabətqabiliyyətli iqtisadiyyatın yaradılması, həmin sahə üzrə dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığının zəruri stimulların tətbiqi və inkişafı xüsusi əhəmiyyətlidir.

Regional iqtisadiyyatının ölkənin uzunmüddətli ictimai-iqtisadi inkişafının milli prioritetlərinə və istiqamətlərinə uyğun olaraq çoxşaxəli, dinamik inkişafı məqsədi ilə müasir və səmərəli xidmət, ticarət və istehsal infrastrukturunu təsis edilməli, yeni texnologiyalara investisiyalar cəlb olunmalı, sənaye potensialı gerçəkləşdirilməli, lazımi stimullar hazırlanmalı və biznesin yaxşı səviyyəyə çatdırılması üçün əlverişli mühit reallaşdırılmalıdır.

İşğaldan azad edilmiş Ağdamın yararlı coğrafi mövqeyi, ictimai-iqtisadi inkişaf şəraiti və digər mühüm logistika imkanı rayonda yeni infraquruculuq sahəsinə sahib sənaye parkının qurulmasını vacib edir.

Hazırda Ermənistan üçün dəhliz açmaq istəsə də, istəməsə də bütün hüquqi baza formalaşmışdır. Belə ki, 2020-ci il 10 Noyabrda Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan arasında da imzalanmış üçtərəfli bəyanatın 9-cu bəndi və 2021-ci il 11 Yanvarda Moskvada imzalanmış 4 bəndlik bəyanat Zəngəzur dəhlizinin həyata keçirilməsi üçün hüquqi baza yaradır.

Moskva bəyanatında bildirilir ki, rəhbərliyin bərpası martın 1-dən baş tutacaq. Ona görə də Ermənistan baş nazirinin 8 Apreldə Moskva şəhərinə səfərindən əvvəl kommunikasiyaların açılmasını sürətləndirmək üçün yeni üçtərəfli sənədin imzalanacağı ilə bağlı fikirlər səslənirdi.

Türk dünyası üçün Zəngəzur dəhlizinin açılması olduqca əhəmiyyətlidir . Çünki bu hadisə türk dünyasının coğrafi birləşməsidir. Ona görə də Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyətini 2009-cu il oktyabrın 3-də Naxçıvanda keçirilən Zirvə toplantısında Prezident İlham Əliyev bəyan edib.Vaxtilə Zəngəzurun Azərbaycandan Ermənistana birləşdirilməsi türk dünyasının coğrafi bölgüsüdür.

Beləliklə, indi qədim Azərbaycan torpaqlarından biri olan Zəngəzur türk aləmini birləşdirən körpü rolunda olacaq. Çünki Zəngəzur ərazisindən keçən infrastruktur, kommunikasiya və nəqliyyat layihələri bütün türk dünyasını birləşdirəcək, həmçinin başqa dövlətlərə, o cümlədən Ermənistana əlavə imkanlar yaradacaq.

2021-ci il martın 31-də Türkdilli Dövlətlərin Əməkdaşlıq Şurasının qeyri-rəsmi Zirvə görüşündə çıxış edən Prezident İlham Əliyev: “Müharibə bitdi, münaqişə tarixdir. Yeni imkanlar yaranıb. Onların arasında, mənəcə, ən mühüm fürsət nəqliyyatdır. Bu gün biz artıq Zəngəzur dəhlizi üzərində çox fəal şəkildə işləyirik”.

Prezident İlham Əliyev yalnız Azərbaycanın və azərbaycanlıların yox, bütün türk dünyasının taleyini dəyişməyi bacaran ümumtürk miqyaslı müdrik liderdir. Onun təşəbbüslərilə türk birliyi sırf pragmatik maraqlara əsaslanan ideyaya çevrilir və Avrasiyanın əsas hissəsinin yeni iqtisadi və logistik əsasda birləşməsini nəzərdə tutur. Süveyş kanalının ətrafında baş verənlər bütün dünya üçün Zəngəzur dəhlizinin vacibliyini yenidən ortaya qoydu.

Zəngəzur dəhlizinin açılması ümummilli məqsəddir - Prezident İlham Əliyev Zəngəzur dəhlizinin açılışla əlaqəli çıxışında heç də əsas vurğu yükdaşımalarda regional əməkdaşlıq və rəqabət deyildir.

Cənab Prezident müsahibəsində bildirdi ki, Zəngəzur dəhlizinin yaradılması bizim milli, tarixi, habelə gələcək maraqlarımıza tam şəkildə cavab verir. Beləliklə, Azərbaycan xalqı 102 il əvvəl əlimizdən alınmış Zəngəzura qayıdacaq”.

Prezident İlham Əliyevin apardığı siyasət sayəsində Azərbaycan nəinki regionda, hətta dünyada yeni siyasi parametrlərin yaradılması istiqamətində uğurlu addımlar atır. Təbii ki, həmin istiqamətdə aktiv iş aparmaq üçün ilk olaraq milli

ideyalar naminə ölkə daxilində siyasi rəqiblərin birliyinin davam etdirilməsi vacibdir.

İkinci Qarabağ müharibəsi başa çatdıqdan həmən sonra Cənab İlham Əliyev işğal altından azad olunmuş ərazilərin iqtisadi-sosial inkişafı planının tərtiblə əlaqəli tapşırıq verdi.

Belə vəzifələrdən biri də Şuşaya yeni maşın yolunun çəkilməsi idi. 2020-ci il 16 Noyabrda İlham Əliyevin və birinci xanım Mehriban Əliyevanın düşməndən geri alınmış Cəbrayıl və Füzuli rayonlarına səfərində Şuşa şəhərinə yeni şosse yolunun təməlqoyma mərasimindən həmən sonra layihənin işlənməsinə başlanılıb.

2020-ci il 17 Noyabrda İlham Əliyev Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yolunun layihələndirilməsi, habelə tikintisi ilə əlaqəli tədbirlər barəsində sərəncamı imzalayıb.

Sərəncama görə, uzunluğu 1016 km olan Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yolunun layihələndirilməsi məqsədiylə 2020-ci il dövlət büdcəsindən Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinə Prezidentin ehtiyat fondundan ilk olaraq 51 milyon manat ayrılıb.

İqtisadiyyat Nazirliyinə, Maliyyə Nazirliyinə və Nazirlər Kabinetinə sərəncamda müvafiq tapşırıqlar verilib.

Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa şosse yolunun tikintisi layihəsinin uzunluğu ilk hesablamalara görə 101,5 km-dir. Yolun 4-6 zolaqdan ibarət olacağı gözlənilir. Uzunluğu 84,6 km olan yolun ilk 48 kilometri 6, 48-84,6 kilometrə 4 zolaqdan ibarət olacaq. Yol yatağının enisə müvafiq şəkildə 29,5 və 21,5 m. olacaq.

Bundan əlavə, layihədə relyefə kimi bütün istiqamətdə əlavə geniş hərəkət hissəsilə bir ehtiyat zolağın tikintisi nəzərdə tutulur. Ehtiyat zolaqlarla yanaşı, yol 6 zolaqdan ibarət olacaqdır.

Magistral yol tikintisinə başlanılan yeni Füzuli hava limanına yaxın yerdən keçir. Ona görə layihədə avtomobil yolunun hava limanı ilə birləşdirilməsi üçün yolun 27-ci kilometrindədə yol qovşağına və hava limanına giriş-çıxış yolunun tikintisi nəzərdə tutulub. Yeni marşrut üzrə layihəyə Şuşa şəhərinin şöhrətli İsa bulağına qədər əlavə 2 km yolun çəkilməsi daxildir. İsa bulağı yolu Füzuli-Şuşa yeni

şosse yolunun 82-ci kilometrindən başlayacaq, Laçın-Şuşa-Xankəndi avtomobil yolunun uzunluğu 900 m. olan tuneldən keçməklə tikiləcək.

Yeni Füzuli-Şuşa avtomobil yolu M6 Hacıqabul-Bəhrəmtəpə-Mincivan-Ermənistan ilə dövlət sərhədi şosse yolunun Füzuli rayon Əhmədbəyli kəndindən keçən hissəsindən başlayaraq işğaldan azad olunmuş Şuşa, Xocalı, Xocavənd və Füzuli rayonlarının ərazisindən keçir. Magistral yol rayonun 20-dən çox yaşayış məntəqəsini əhatə edir. Yeni marşrut böyük yaşayış məntəqələrindən, eləcə də məşhur Topxana meşəsindən yan keçməklə çəkiləcək.

Şuşaya yeni avtomobil yolunun tikintisini qısa müddətdə başa çatdırmaq məqsədilə layihə şərti şəkildə 5 hissəyə ayrılıb. Mühüm qüvvə kimi Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinin şəxsi heyəti və texnikası hazırda bütün layihə üzrə tikinti işləri aparır.

Bundan əlavə, layihədə çətin relyefli ərazilərdə yol tikintisi təcrübəsi olan “Colin İnşaat” şirkəti də daxil edilməklə bir neçə türk şirkəti və yerli tikinti şirkəti iştirak edir

Yeni layihəyə görə, çətin relyefli ərazilərdə tikiləcək körpülərin və tunellərin hesabına yolun uzunluğu 17 kilometr və 84,6 kilometrə qədər azalacaq. İlk hesablamalara görə, tunellərin ümumi uzunluğu 3 km-ə yaxın olacaq. Həmçinin yeni marşrut xətti üzrə ayrı – ayrı səviyyəli yol qovşaqlarının tikintisi də nəzərdə tutulub.

Yeni Füzuli-Şuşa avtomobil yolunda avtonəqliyyat vasitələrinin təhlükəsiz və rahat hərəkətini təmin etmək məqsədilə qısa müddətdə çınqıl örtüklü yeni yol və 2 hərəkət zolaqlı yol tikilərək istifadəyə verilib.

2021-ci ilin sentyabrında yol tam istifadəyə verilib. Yolun rəsmi şəkildə açılışı noyabrın 7-də olub.

Beləliklə, həmin gün Cənab İlham Əliyev və birinci xanım Mehriban Əliyeva Füzuli rayonunda Qələbə yolunun açılışında iştirak ediblər. İlham Əliyev “Qələbə yolu” nişanının üzərindəki ağ örtüyü götürüb.

Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtomobil yolu vasitəsi ilə Bakıdan Şuşaya kimi olan məsafə xeyli azaldılıb, təxminən 345 km-ə çatdırılıb.

(https://azertag.az/xeber/Prezident_Ilham_Aliyev_ve_birinci_xanim_Mehriban_Aliyeva_Zefer_yolunun_achilisinda_istirak_edibler-1920332).

II FƏSİL. VƏTƏN MÜHARİBƏSİNDƏN SONRA İŞĞALDAN AZAD EDİLMİŞ ƏRAZİLƏRİN İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASINDA BEYNƏLXALQ TƏCRÜBƏDƏN İSTİFADƏNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ VƏ BU SAHƏDƏ MÖVCUD OLAN YANAŞMALAR

2.1. Vətən müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasında tətbiq edilən yanaşmalar

Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilən ərazilərinin bərpa edilməsi, orada dayanıqlı inkişafının təmin edilməsi, layiqli yaşayış şəraitinin yaradılması, həmin yerlərdə ən müasir infrastrukturun qurulması, mədəni-tarixi abidələrin bərpası və milli iqtisadiyyata sürətli inteqrasiyası istiqamətində bir çox tədbirlər aparmışdır. Həmin çərçivədə yerinə yetirilən layihələr o ərazilərin az zamanda iqtisadi inkişafında, sülh və əməkdaşlıq regionuna çevrilməsində əsas rola malikdir.

Azad edilən ərazilərin zəngin infrastruktur və resurs imkanlarından effektiv istifadə, dövlət–özəl sektorlarının əməkdaşlığı və ən yaxşı biznes mühitinin əsasında iqtisadi fəaliyyətlərin canlandırılması və dayanıqlı məskunlaşmanın təmin edilməsi dövlətin uzunmüddətli inkişaf prioritetləri ilə bütövlükdə olan tədbirlər ilə dəstək çıxmaq lazımdır.

"Təbii ki, bu gün müharibənin nəticələrindən biri də müzakirə olunan Zəngəzur dəhlizidir. Bu dəhliz tarixi nailiyyətdir. Xüsusilə də bu məsələnin üçtərəfli bəyanata daxil edilməsi bizim yüksək siyasi qələbələrımızdən biridir. Bu gün bizim yüksək siyasi qələbələrımızdən biridir. Zəngəzur dəhlizi ilə bağlı fəal iş aparılır, çoxlu təkliflər var, bir çox nəqliyyat-kommunikasiya layihələri artıq müzakirə olunur, müzakirə olunur və bu, bizim növbəti tarixi nailiyyətimiz olacaq", - deyər Prezident İlham Əliyev bildirib ([https:// ikisahil.az/post/246280-idareetmede-yeni-metodlar-inkishafin-muasir-prinsipleri](https://ikisahil.az/post/246280-idareetmede-yeni-metodlar-inkishafin-muasir-prinsipleri)).

Azərbaycan bütün rabitə şəbəkəsindən, o cümlədən Zəngəzurdan səmərəli istifadə üçün əməkdaşlıq modelinin təşəbbüskarı olduğu üçün ölkəmizin mövqeyi nəzərə alınacaq. Zəngəzur dəhlizinin tam bərpasından sonra Naxçıvan Dəmir Yolu fəaliyyətini davam etdirəcək: "Şərqi Zəngəzur bölgəsindəki Zəngilanı qədim

diyarımızla Qərbi Zəngəzura, oradan isə Ordubadı Naxçıvana və Türkiyəyə birləşdirmək bizim növbəti tarixi uğurumuz olacaq.

Əminəm ki, bu, olacaq, mənim heç bir şübhəm yoxdur”, - deyən Prezident İlham Əliyev sağlam düşüncəsi, qlobal təşəbbüsü, qətiyyəti və dünya siyasətini formalaşdıracaq siyasi iradəsi ilə yeni reallıqların müəllifi olduğunu təsdiqlədi. təsir etmək (<https://ikisahil.az/post/246280-management-yeni-metodlar-inkisafi-modern-nazariyya>).

Bildirilir ki, Tatar rayonunun Talış və Suqovuşan kəndlərinə gedən yollar bərpa edilib, Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa, Toğna-Kəlbazar avtomobil yollarının tikintisi başa çatdırılıb, Ağadam və Füzuli-Şuşa dəmir yollarının tikintisi nəzərdə tutulub. Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı fəaliyyətə başlayıb.

Həmçinin qeyd edilir ki, rayonda su elektrik stansiyaları fəal şəkildə bərpa olunur, uzunluğu 400 km-dən çox olan qaz xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulur.

Azad Azərbaycan torpağında şəhər və kəndlərin “ağıllı kənd” və “ağıllı şəhər” anlayışları ilə salındığı da vurğulanır. Bildirilir ki, layihə etibar sahələrindən səmərəli istifadəyə, davamlı iqtisadi inkişafa və texnoloji innovasiyalar vasitəsilə dövlət xidmətlərinin göstərilməsinə imkan verəcək. Azərbaycan öz azad ərazilərini Cənubi Qafqazın ən inkişaf etmiş regionuna çevirməyə çalışır ki, bu da təkcə Azərbaycanın deyil, həm də qonşu ölkələrin iqtisadi inkişafı üçün imkanlar yaradacaq.

(https://azertag.az/xeber/Azərbaycanın_azad_edilmiş_əraziləri_inkisaf_etdirmək_planı_qonşu_ol_kələrin_de_iqtisadi_tereqqisine_tekan_verecek-1914492).

2.2. Vətən müharibəsindən sonra azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasında beynəlxalq təcrübədən istifadənin zəruriliyi

Müharibə nəticəsində Azərbaycan öz ərazi bütövlüyünü bərpa etdi. Lakin 1990-cı illərin əvvəllərində Birinci Qarabağ Müharibəsi (1988–1994) nəticəsində erməni işğalı regional əməkdaşlığa və inkişafa mənfi təsir göstərmişdir. İşğal nəticəsində Azərbaycan ərazisinin 20 faizinə nəzarəti itirdi və bu, region ölkələri ilə regionda maraqları olan xarici güclər arasında iqtisadi və siyasi əlaqələrin azalmasına səbəb oldu.

İşğaldan sonra Azərbaycan və Türkiyə Ermənistanla siyasi əlaqələrini dayandıraraq və bu ölkə ilə sərhədlərini bağlayıb. 44 günlük müharibənin siyasi nəticələri ilə yanaşı, bölgə üçün əhəmiyyətli iqtisadi nəticələr də var.

Noyabr Bəyannaməsinin 9-cu bəndinin icrası Ermənistanın işğalı zamanı bağlanmış ənənəvi yolların bərpasına gətirib çıxaracaq və regional iqtisadi əlaqələrin və əməkdaşlığın inkişafını sürətləndirəcək. 44 günlük müharibənin iqtisadi nəticələrinin əhəmiyyətini anlamaq üçün Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsindən irəli gələn iqtisadi problemlərə nəzər salmaq kifayətdir.

Xüsusilə 44 günlük müharibədən sonra yaranmış yeni iqtisadi vəziyyət regional əməkdaşlığın bir çox mövcud problemlərinin həlli üçün imkanlar yaratmışdır. Erməni işğalı zamanı region ölkələrinin iqtisadiyyatına və iqtisadi əlaqələrinə ciddi ziyan dəyib. Azərbaycan və Türkiyənin Ermənistanla sərhədlərinin bağlanması səbəbindən Ermənistan bu ölkələrlə iqtisadi əlaqələrini dayandıraraq. (<https://ikisahil.az/post/246280-idareetmede-yeni-metodlar-inkishafin-muasir-prinsipleri>).

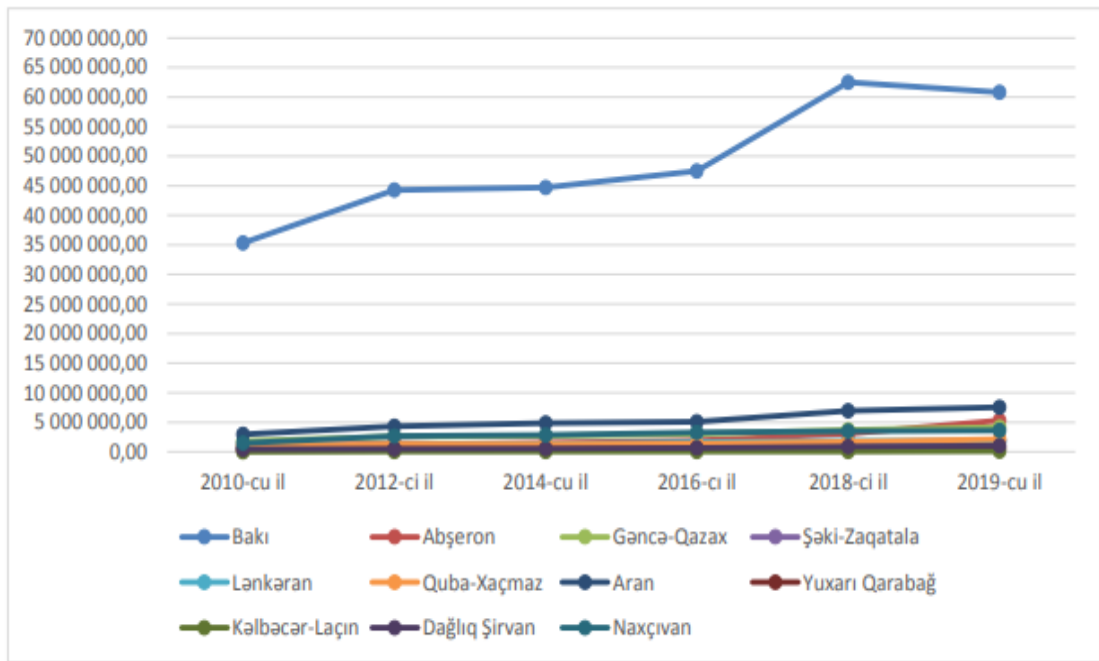
Erməni işğalı Azərbaycan torpaqlarının 20 faizinin itirilməsinə səbəb olmuş, bu da iqtisadi inkişafda və istehsalda mühüm rol oynamışdır. Sovet dövrü ilə müqayisədə işğal olunmuş ərazilərdə müəssisələrin bağlanması nəticəsində Azərbaycan iqtisadiyyatı taxıl istehsalının təxminən 25 faizini, spirt istehsalının 42 faizini, kartof istehsalının 47 faizini, ət istehsalının 19 faizini, ət istehsalının isə təxminən 35 faizini itirmişdir.

İqtisadiyyatın müxtəlif sahələrində istehsalın əhəmiyyətli dərəcədə azalması Azərbaycanda Ümumi Daxili Məhsulun (ÜDM) 60% azalmasına səbəb olub. ÜDM-

də azalma kənd təsərrüfatı sektorunda təqribən 43%, sənaye sektorunda isə təxminən 60% təşkil etmişdir.

Bu, Qarabağ bölgəsini daha da strateji əhəmiyyət kəsb edəcək. Bütün bu tədqiqatların həyata keçirilməsi üçün digər iqtisadi rayonlarla əməkdaşlıq əsas prioritetlərdən biri olmalıdır. Bu nöqteyi-nəzəri qiymətləndirmək üçün Qarabağ regionu ilə hər bir iqtisadi rayon arasında əməkdaşlığın perspektivlərinə nəzər salmaq.

Diaqram 1: Ölkənin regionlarında iqtisadiyyatın əsas sahələri üzrə məhsul buraxılışı, min manatla



Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/industry/>

Qrafikə baxsanız, görə bilərsiniz ki, Bakı digər iqtisadi rayonlarla müqayisədə ümumi məhsul istehsalına görə xeyli yüksək göstəricilərə malikdir. Ən aşağı istehsal Yuxarı Qarabağ və Kəlbəcər-Laçın iqtisadi zonalarında olub. Buna səbəb təbii ki, bu torpaqların işğalı və bəzi kənd təsərrüfatı məhsullarının işğala yaxın torpaqlarda istehsalı olub.

2019-2023-cü illər üçün Dövlət Proqramına nəzər salsaq, o, Dağlıq Qarabağ iqtisadi rayonunun Cəbrayıl, Füzuli, Tərtər və Ağdam rayonlarını əhatə edir. Görüləcək əsas işlərə sənaye, tikinti, sosial, rabitə, mənzil-kommunal təsərrüfatı, kənd təsərrüfatı, nəqliyyat və digər həyati vacib iş yerləri daxildir.

Dövlət Proqramında deyilir ki, bu torpaqlar azad edildikdən sonra həm Dağlıq Qarabağ, həm də Kəlbəcər-Laçın iqtisadi zonalarının işğal altında olan əraziləri üçün xüsusi proqram hazırlanacaq.

Hazırda bu torpaqlar düşməyə qaytarılıb və biz Qarabağ regionunun sosial-iqtisadi strategiyasını, diversifikasiya strategiyasını, likvidlik risklərinin idarə edilməsini, daxili və xarici əlaqələri təkmilləşdirməyə ehtiyac duyuruq.

İşğal olunmuş ərazilərin böyük təbii sərvətləri olduğuna görə bu sərvətlərdən erməni və xarici şirkətlər tərəfindən qanunsuz istifadə edilib. Qanunsuz rejim faydalı qazıntıları, qara və qara metalları, mineral suları, şirin su mənbələrini və meşələri vəhşicəsinə müsadirə edib, flora və faunanı sistemli şəkildə məhv edib.

Rəsmi məlumatlara görə, əvvəllər işğal olunmuş ərazilərdə 163 müxtəlif faydalı qazıntı yatağı olub. Qarabağın işğalı zamanı qeyri-qanuni və intensiv şəkildə qızıl, gümüş, mis, molibden, civə yataqları çıxarılıb. Əvvəllər işğal olunmuş ərazilərin qanunsuz olaraq yenidən işğalının maliyyələşdirilməsi üçün qeyri-qanuni fəaliyyətdən əldə edilən gəlirlər.

Zəhərli tullantıların yerli su hövzələrinə və çaylara daşınması üçün təbii sərvətlərdən qanunsuz istifadənin qarşısının alınması üçün heç bir tədbir görülməyib. Bu, faydalı qazıntıların və digər yataqların məhvinə, böyük ərazilərin zəhərlənməsinə və məhv olmasına, içməli suyun keyfiyyətinin kəskin şəkildə aşağı düşməsinə səbəb olub.

Erməni şirkətləri ilə yanaşı, Rusiya, Fransa, ABŞ, Böyük Britaniya, Almaniya və Hollandiyadan olan xarici şirkətlər də beynəlxalq səviyyədə tanınmış ərazilərdə, lakin sonradan Azərbaycanın işğal etdiyi ərazilərdə qeyri-qanuni fəaliyyətə başlayıblar.

Qarabağın təbii ehtiyatlarının istismarı ilə məşğul olan şirkətlərə Valex Group, Base Metals, Geopromining, Goldstar, Orubis AG, Caterpillar, FLsmith & Co, Tashir Group və başqaları daxildir. Bu iqtisadi məsələlərlə yanaşı, Azərbaycan Naxçıvan Muxtar Respublikası (MR) ilə birbaşa torpaq əlaqələrini itirib. Nəticədə Naxçıvan MR humanitar və iqtisadi böhranla üzləşmiş quru anklavına çevrilib.

Azərbaycan Naxçıvana yük və sərnişin daşımaq üçün İran üzərindən hava və ya quru yollarından istifadə etməli oldu. 1990-cı illərin əvvəllərindəki işğala görə Azərbaycan əsas iqtisadi və ticarət tərəfdaşlarından birinə çevrilmiş Türkiyə ilə etibarlı quru əlaqələrini itirdi.

Belə ki, Azərbaycan, Gürcüstan və İran Türkiyəyə çatmaq üçün yük və sərnişinlərin məsafəsini artıraraq hava məkanından istifadə etməli olub. Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi Rusiyaya müəyyən siyasi imkanlar versə də, ölkənin regiondakı ən mühüm tərəfdaşlarından biri olan Ermənistanla quru əlaqələrinə maneçilik törədib (https://aircenter.az/uploads/files/44-Gunluk%20QM_en.pdf).

Ermənilərin işğalçılıq siyasəti nəticəsində dağıdılan torpaqlarımız ən müasir texnologiyalar əsasında həyata keçirilən layihələrlə yenidən qurulur. Bu qəsəbələrdən biri də Cəngilan rayonunun növbəti kəndidir.

Növbəti 1, 2 və 3 sayılı kəndləri əhatə edən “Ağıllı kənd” layihəsinin başa çatdırılması ilə əhali şəhərin bütün xidmətlərindən, o cümlədən kommunal xidmətlərdən yararlanma biləcək.

Daha çox kənd əhalisinin qazanıb iş tapması üçün lazımı şərait yaradılacaq. Layihə mənzil, tikinti, sosial xidmətlər, “ağıllı kənd təsərrüfatı” və alternativ enerjini əhatə edən 5 hissə üzrə həyata keçirilib.

Rayonda 200 mənzil, 4 ikimərtəbəli mənzil, 360 yerlik məktəb və 60 yerlik uşaq bağçası tam izolyasiya edilmiş və innovativ tikinti materialları ilə təchiz edilmişdir.

“Ağıllı kənd” müasir şəhərsalma standartlarını da tətbiq edir. Daxili mühəndislik və kommunikasiya, istilik sistemləri də smart texnologiyalar əsasında qurulur.

Müasir məktəblər, uşaq bağçaları, poliklinikalar, elektron hökumət mərkəzləri tikilir, turizm infrastrukturu yaradılır. Yaşayış binalarının, ictimai obyektlərin, inzibati və yeməxana binalarının, kənd təsərrüfatı məhsullarının emalı və istehsalının alternativ enerji mənbələri ilə təmin olunması nəzərdə tutulur.

“Ağıllı kənd” təkcə kənd təsərrüfatı ilə bağlı deyil. Bu konsepsiya əsas komponentlərdən biridir.

Kəndin Arximed zavodu karbon emissiya sertifikatına sahib olacaq və Smart Village-in məişət elektrik enerjisinə olan tələbatını ödəyəcək. Enerjinin qalan hissəsi xaricə satılacaq. Kənd evlərinə və otellərə isti su türk şirkəti tərəfindən tikilən sistemdən veriləcək.

Cihaz balıq və göyərti üçün çox faydalı olan oksigenlə dolacaq. Bu sistem Günəşdən daha çox enerji, digər alternativ enerji mənbələrindən isə daha az enerji əldə etməyə imkan verəcək. 24 saat işləyir.

Ağalı kəndində də Huawei rəqəmsal texnologiyasından istifadə olunacaq. "Huawei-Azərbaycan" şirkəti kəndi ən son texnologiya ilə təmin edəcək. Azərbaycanda ilk dəfə olaraq burada AirPON gigabit texnologiyasından istifadə olunacaq.

Bu texnologiya FOCL marşrutunu 10 km-dən 1 km-ə qədər azaldacaq. Beləliklə, şəbəkənin tikintisi sürətlənəcək və xərclərə qənaət olunacaq. Qurğu 100 meqabayta qədər simsiz interneti paylaşacaq. Eyni zamanda kəndi yüksək sürətli internetlə təmin edəcək ([https://aircenter.az/uploads/files/44-Gunluk%20QM_en .pdf](https://aircenter.az/uploads/files/44-Gunluk%20QM_en.pdf)).

Kənddə yaradılacaq "Ağıllı Kənd Təsərrüfatı" kooperativ idarəetmə sistemini, əkin sahələrinin, bağların və təsərrüfatların idarə edilməsi və nəzarəti sistemini, müasir texnologiyalara əsaslanan pilotsuz uçuş aparatlarını əhatə edir. "Ağıllı" təsərrüfatlar kənd yerlərində meyvə-tərəvəz, ət və süd məhsulları istehsalını artıracaq və müasir tələblərə uyğun emal edə biləcək.

Burada məşhur italyan pendiri Mozzarella di buffalo da istehsal olunacaq. İtaliya şirkəti tərəfindən tikiləcək ferma tam təchiz olunacaq. Kənddə yüksək keyfiyyətli mozzarella, burrata və digər camış pendirlərinin istehsalı planlaşdırılır. Fermer qurulandan sonra işçilər pendir istehsalı ilə məşğul olacaqlar.

Kənddə 300-400 başlıq camış ferması tikiləcək. Bundan sonra heyvanların sayı 1000-ə çatacaq. İsrail şirkəti tərəfindən tikiləcək ferma "ağıllı" texnologiya üzərində işləyəcək.

Beləliklə, təsərrüfatda informasiya təhlili proqramı yaradılacaq. Mal-qaranın yemlənməsi, sağlamlığı və sağılması xüsusi nəzarətdə saxlanılacaq. Burada heyvanlar xüsusi sensorlarla təchiz ediləcək, təsərrüfatda gübrələr də emal olunacaq.

Qoyunlardan gübrə və bioqaz çıxarılacaq, tullantı suları təkrar emal edilərək təkrar istifadə olunacaq, günəş enerjisindən istifadə olunacaq.

Artıq kənd təsərrüfatı istehsalı məqsədiylə torpaq sahələri müəyyən edilib, habelə zəruri innovativ texnikanın siyahısı hazırlanıb. Ümumiyyətlə, “Ağıllı kənd təsərrüfatı”nda müasir suvarma sistemlərindən istifadə olunacaqdır. Yaşıllaşdırma planında nəzərdə tutulmuş 600 hektar sahənin 412 hektarının təmizlənməsi üçün müvafiq işlər görülüb.

Kənd məlumat mərkəzində “Kəşfiyyat Sistemi”ndən istifadə olunacaq.

Beləliklə, deyə bilərik ki, Prezident İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə işğaldan azad edilmiş ərazilərdə “Ağıllı kənd” layihəsinin həyata keçirilməsi Böyük Qurtuluş Proqramının icrasında sabit və səmərəli nəticələrə gətirib çıxarıb (<https://azertag.az/>).

Təbii ki, Azərbaycanın “ağıllı kənd”in qurulmasında dünya lideri olmaq potensialı var. Bunu Dünya Bankının Yaxın Şərq və Şimali Afrika üzrə Davamlı İnkişaf Departamentinin müşaviri T. Şərafəddin Bakıda 2018-ci ildə “Kəndlərin inkişafı və kənd təsərrüfatının inkişafı” adlı çıxışında deyib. Onun sözlərinə görə, “ağıllı kənd”in yaradılması çox mühüm addımdır və Azərbaycan bu istiqamətdə fəal işləyir.

Şərafəddin layihələrin rəqəmsal texnologiyaya keçidi sürətləndirəcəyini və bunun kənd təsərrüfatında qiymətlərin formalaşmasına təsir edəcəyini bildirib.

Ağıllı kəndlər “ağıllı şəhərlər”dən ayrılı bilməz, çünki onlar lazımı infrastrukturdan istifadə etməlidirlər. Ekspert onu da bildirib ki, “ağıllı kənd”də günəş enerjisindən və müxtəlif innovasiyalardan istifadə etmək vacibdir. T.Şərafəddin kəndlərdə “ağıllı” rabitədən istifadənin vacibliyini, bu işdə dövlət və özəl sektorun maraqlarının vacibliyini vurğulayıb. Təbii ki, Azərbaycanda belə layihələrin həyata keçirilməsinə böyük maraq var (<https://hafta.az/-agilli-kend-olkemiz-ucun-yeni-tecrube-arasdirma-%C2%A0-296939-xeber.html>)

2.3. Vətən müharibəsindən sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının innovativ aspektləri

Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş Qarabağ bölgəsində coğrafi mövqeyi, Avropa və Asiyaya daha geniş çıxışı Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat, kommunikasiya və dəhliz layihələrində fəal iştirakını daha da gücləndirəcək. Bu, Xəzər-Qara dəniz hövzəsinin və Cənubi Qafqazın strateji və etibarlı dövləti kimi Azərbaycanın iqtisadi və siyasi nüfuzunu daha da artıracaq.

Bir çox Qərb siyasətçiləri razılaşırlar ki, İkinci Qarabağ müharibəsindəki qələbə ilə Azərbaycan qonşu ölkələr arasında geosiyasi və geoiqtisadi marşrutunu dəqiqləşdirdi və qərblə şərqin qovşağında yerləşən qədim Qarabağ torpağını azad etdi.

Bütün bunlar Azərbaycana regional və hətta beynəlxalq səviyyədə əhəmiyyətli iqtisadi, siyasi və hətta sosial-mədəni üstünlüklər verməklə yanaşı, həm də iki böyük Şimal-Cənub və Şərqin qovşağında olmaq, qarşıya qoyulan məqsədlər kimi məsuliyyətli tələblər qoyur.

Hazırda Qarabağ bölgəsi kimi geoiqtisadi əhəmiyyətə malik olan regionun regional və beynəlxalq imicini yaxşılaşdırmaq əvəzinə yaxın və uzaq xarici təsirə təsir edən amillər daha çox regionun təbii mineral ehtiyatları, şimal-cənub, Qərb Şərq. təchizat və rabitə və tranzit imkanları.

Bu gün işğaldan sağ çıxan Azərbaycan Qarabağ bölgəsinin iqtisadi potensialına və milli qanunvericiliyə malik Azərbaycan vətəndaşının milli hüquqi sənədlərinə malik çox güclü bir ölkəyə çevrilib (<https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>)

Təbii ki, Azərbaycanın insan resurslarının, od və enerjisinin, dağlarının, təbii sərvətlərinin və münbit torpaqlarının 60 faizi, iqtisadi potensialının 90 faizi, 80 faizi indi Azərbaycandır. Bütün bunlar ona əsaslanır ki, bütün Azərbaycanı, o cümlədən Qarabağ bölgəsini müasir ucqar sənaye və kənd təsərrüfatı sahəsinə, çox mühüm logistika və ticarət mərkəzinə çevirmək imkanları artır.

Ölkə üzrə tranzit yükdaşıma dəhlizlərinin artırılması, Qarabağ bölgəsində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması ilə bağlı sahələrin və bütün ölkə

ərazisində ictimai-siyasi fəaliyyətin bütün sahələrinin inkişaf etdirilməsi strategiyasından səmərəli istifadə edilməsi.

Daha da önəmlisi odur ki, regionun enerji və kommunikasiya sisteminin yenidən qurulması üçün enerji logistikası layihəsi Naxçıvanın böyük bir hissəsindən (Mehri dəhlizi) başlayıb və beləliklə, Türkiyə arasında Qarabağ-Sose dəmir yolunun həyata keçirilməsi kimi əsas strategiya ortaya çıxıb.

Bu yolun strategiyası, ilk növbədə, şimal-cənub və şərq-qərb dəhlizlərinə daxil olan yüklərin Bakı Beynəlxalq Limanına və oradan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yoluna Avropa xidmət və nəqliyyat xidmətləri göstərən logistika zəncirinin rəsmiləşdirilməsindən ibarətdir. Birinci kampaniya ilə bağlı Qarabağ bölgəsində sökülərək yenidən qurulacaq logistika sistemi və bu sistemin çoxsaylı problemləri diqqəti daha çox cəlb etməlidir.

Unudulmamalıdır ki, dəmir yolu və avtomobil yolları üstünlük təşkil edəcək. Qarabağ bölgəsində aşağıdakı üç istiqamətdə yollar hazırlanmalı və bərpa edilməlidir. Bakı - Yevlax - Ağdam - Füzuli - Cəbrayıl - Zəngilan - Mehri - Culfa - Naxçıvan; Bakı - Yevlax - Gəncə - Goranboy - Kəlbəcər - Laçın.

Bütün bunlarla yanaşı, Qarabağın strateji əhəmiyyətə malik inzibati-rayon vahidləri arasında ikitərəfli avtomobil və ya dəmir yolunun çəkilməsi məqsədəuyğun hesab edilir (<https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>).

Məsələn, Füzuli ilə Şuşa arasında 4-6 zolaqlı müasir avtomobil yolunun tikintisi başa çatmaq üzrədir. Fikrimizcə, bir çox qabaqcıl ölkələrin avtomobil nəqliyyatı sahəsində təcrübələrindən müəyyən nəticələr çıxarmaq, dəmir yollarının çəkilişində avtomobil yollarının deyil, yaşayış məntəqələrinin coğrafi və strateji əhəmiyyətini nəzərə almaq lazımdır.

Qarabağ bölgəsinin bütün ərazisini əhatə edən dəmir yollarının və avtomobil yollarının tikintisinə gəlincə, yuxarıda qeyd olunan üç istiqamətdə ifadə olunan nəqliyyat və dayanacaq məntəqələri arasında yaşayış məntəqələrinin böyük hərfle yazılan nəqliyyat mərkəzləri və ya paylayıcı dayanacaqlar var: Bakı, Yevlax, Gəncə, Füzuli, Culfa və Naxçıvan.

Culfa və Naxçıvan qovşağı stansiyaları rayondaxili nəqliyyat yollarının qovşağı deyil, yük və sərnişin daşımaları üçün beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşdırdığı qovşaqlar kimi qəbul edilir.

Naxçıvan dəmir yolu və avtomobil yolları Türkiyəyə, oradan Avropaya, Culfa qovşağından İrana, oradan da şərqə gedəcək. Qarabağ bölgəsinin təbii iqliminin cəlbediciliyi və sosial-iqtisadi cəlbediciliyi regionun iqtisadi inkişafını, müasir nəqliyyat-logistika infrastrukturunun qurulmasını, eləcə də hava limanlarının tikintisini əhatə edir

(<https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>).

Sevindirici haldır ki, Prezident İlham Əliyevin Füzuli rayonunda tikinti işlərinə başlanıldığı ilə bağlı canlı yayımda hava limanının beynəlxalq standartlara uyğun tikiləcəyi, dünya standartları səviyyəsində olacağı qeyd olunub. beynəlxalq hava limanı bildirib. görüşəcəkd.

Prezident, eyni zamanda, Qarabağın Laçın və Kubadlı rayonlarında daxili reyslər üçün hava limanının tikintisinin nəzərdə tutulduğunu və yaxın illərdə tikinti işlərinə başlanılacağını bildirib. Azərbaycan üçün beynəlxalq əhəmiyyət kəsb edən ikinci marşrut Qarabağ regionu, Zəngəzur dəhlizi və Naxçıvan Culfa nəqliyyat-logistika mərkəzindən keçməklə Azərbaycandan İrana, oradan şərqə, oradan da Şərq-Qərb beynəlxalq marşrutu ilə birləşdiriləcək.

Bakı-Astara (Azərbaycan)-Astara (İran)-Rəşt-Qəzvin marşrutu uzun illərdir fəaliyyət göstərən İrani, şərqə və əks istiqaməti birləşdirən ilk beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat və logistika marşrutudur. Bakı-Tbilisi-Ceyhan nefti, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qazı və Azərbaycanı Türkiyəyə, oradan da Gürcüstan vasitəsilə Avropaya birləşdirən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolları Azərbaycan üçün üçüncü mühüm nəqliyyat və logistika marşrutlarıdır.

(<https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>).

Hər üç marşrutun dünya səviyyəli beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə birləşdirilməsi üçün bütün obyektiv logistik və sosial-iqtisadi əsaslar yaradılmışdır və gələcəkdə də yaradılacaqdır. Azərbaycanın Şimal-Cənub və Şərq-Qərb olmaqla iki əsas beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə çıxışı regionun coğrafi mövqeyindən və

strateji əhəmiyyətindən asılı olsa da, hər halda, o, hər iki beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasının bədəlini ödəmişdir. Bütün tarixi faktlar çox qiymətlidir amma iqtisadiyyat daha qiymətlidir.

Dəhlizlərlə yük və sərnişin daşımalarında nəqliyyat-logistika əlaqələrinin səmərəliliyinin artırılması, dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatı ilə beynəlxalq daşımaların həcmnin artırılması, vaxtın azaldılması, tranzit daşımalarda xərclərin minimuma endirilməsi.

Müasir istehsal infrastrukturuna malik sənaye komplekslərinin yaradılması yerli sənayenin inkişafına, milli iqtisadiyyatın tarazlı inkişafına, sənaye zonalarının və onların innovativ istiqamətlərinin inkişafına təminat verən milli siyasətin həyata keçirilməsi məqsədi daşıyır.

Sənaye kompleksinin yaradılması ölkənin qeyri-neft sektorunun dayanıqlı inkişafına, milli iqtisadiyyatın ixrac potensialının artırılmasına, rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə, idxal alternativlərinin istehsalına, ətraf rayonlarda məşğulluğun və sərmayənin yatırılmasına gətirib çıxaracaq. Bu istiqamətdə işlər davam etdirilmiş, beynəlxalq təcrübənin öyrənilməsi davam etdirilmiş, müvafiq normativ hüquqi sənədlər hazırlanmışdır.

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 26 dekabr 2014-cü il tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş bir sıra dövlət proqramlarında, o cümlədən 2015-ci ildən 2020-ci ilədək Azərbaycan Respublikasının Sənayenin İnkişafı Planında ölkədə sənaye zonalarının yaradılması qərara alınıb. ,

Bu baxımdan əcnəbilərin müsbət təcrübəsinin rayonda tətbiqi istiqamətində addımlar atılıb. Bundan əlavə, Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Sənaye İnkişafı Təşkilatı (UNIDO) və Türkiyə Beynəlxalq Əməkdaşlıq və İnkişaf Agentliyinin (TİKA) ekspertlərinin tövsiyələri nəzərə alınaraq, müvafiq tövsiyələr verilmiş və bir sıra addımlar atılmışdı.

“Sənaye sahələrinin Nümunəvi Qaydaları” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2013-cü il 24 aprel tarixli 865 nömrəli Fərmanı ilə təsdiq edilmişdir. Sərəncamda qeyd olunur ki, sənaye obyektlərindən istifadə olunmalı və ən müasir texnologiyalardan istifadə etməklə rəqabətqabiliyyətli məhsul və xidmətlər istehsal

olunmalı, səmərəli fəaliyyət göstərməli və sahibkarların inkişafı, sahibkarlıq fəaliyyəti üçün zəruri olan infrastruktur və idarəetmə strukturu ilə birlikdə istifadə edilməlidir.

İqtisadi və Texnoloji İnkişaf Zonası Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2021-ci il 22 yanvar tarixli fərmanı ilə sənaye və sənaye parklarının və aqroparkların idarə edilməsinin təkmilləşdirilməsi məqsədi ilə yaradılıb.

Agentliyin əsas məqsədi sənaye məhəllələrinin (Barakani Sənaye Zonaları istisna olmaqla), sənaye zonalarının (Naxçıvan Muxtar Vilayətində yaradılmış sənaye zonaları istisna olmaqla) inkişafını və həyata keçirilməsini və kənd təsərrüfatının təşkili, idarə edilməsi və inkişafı ilə bağlı tədbirlərin həyata keçirilməsini təmin etməkdir.

Sənaye parkının məqsədi:

- İnnovativ və yüksək texnologiyalı rəqabətqabiliyyətli sənaye istehsalı sahəsində sahibkarlığın inkişafı, xidmət göstərilməsi və dəstəklənməsi üçün əlverişli şərait yaratmaq;

- Məhsuldar əhalinin məşğulluq səviyyəsinin artırılması.

İşğaldan azad edilmiş Şərqi Zəngəzur İqtisadi Zonasının Arazboy ərazisi, əsasən, sadə xilasetmə üçün nəzərdə tutulmuş və əraziyə girişin cənub istiqamətində yerləşməsi sənaye parkının tikintisi üçün əlverişli şərait yaradacaqdır. Şərqi Zəngəzur İqtisadi Zonasının cənubunda - Cəbrayıl ərazisində tarixi Xudafərin körpüsü istiqamətində sərhəd-keçid məntəqəsinin açılması Sənaye Parkının həyata keçirilməsi ilə daha səmərəli olacaq.

Eyni zamanda, Qabriel ərazisində logistika mərkəzləri, müxtəlif xidmət və yaradıcı sənaye müəssisələri, eləcə də tikinti materialları şirkətləri işğaldan azad edilmiş digər ərazilərin bərpasına köməklik göstərirlər.

Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 32-ci maddəsinin 109-cu bəndini rəhbər tutaraq qərara alıram:

1. Cəbrayıl rayonunda Şərqi Zəngəzur İqtisadi Zonasının ərazisində Araz Vadisi Sənaye Parkının yaradılması.

2. Bunu müəyyən edin:

Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyi tərəfindən 2021-ci ildə işğaldan azad edilmiş torpaqların yenidən qurulması və bərpası üçün istifadə olunan vəsaitdən Azərbaycan Respublikasının İqtisadiyyat Nazirliyinə ilkin olaraq 500,0 (beş yüz) min manat ayrılısın (<https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>)

III FƏSİL. VƏTƏN MÜHARİBƏSİNDƏN SONRA İQTİSADI VƏ NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİNİN BƏRPASININ SƏMƏRƏLİLİYİ VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVİ

3.1. Vətən müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası kimi “Zəfər yolu” və Füzuli hava limanı layihələrinin səmərəliliyinin iqtisadi təhlili

Ötən fəsildə də qeyd etdiyimiz kimi, Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilən ərazilərinin bərpa edilməsi, orada dayanıqlı inkişafının təmin edilməsi, layiqli yaşayış şəraitinin yaradılması, həmin yerlərdə ən müasir infrastrukturun qurulması, mədəni-tarixi abidələrin bərpası və milli iqtisadiyyata sürətli inteqrasiyası istiqamətində bir çox tədbirlər aparmışdır. Həmin çərçivədə yerinə yetirilən layihələr o ərazilərin az zamanda iqtisadi inkişafında, sülh və əməkdaşlıq regionuna çevrilməsində əsas rola malikdir .

Azad edilən ərazilərin zəngin infrastruktur və resurs imkanlarından effektiv istifadə, dövlət–özəl sektorlarının əməkdaşlığı və ən yaxşı biznes mühitinin əsasında iqtisadi fəaliyyətlərin canlandırılması və dayanıqlı məskunlaşmanın təmin edilməsi dövlətin uzunmüddətli inkişaf prioritetlərilə bütövlükdə olan tədbirlər ilə dəstək çıxmaq lazımdır.

“Əlbəttə ki, bu gün müharibənin nəticələrindən biri də müzakirə mövzusu olan Zəngəzur dəhlizidir. Bu dəhliz tarixi nailiyyətdir. Xüsusilə Üçtərəfli Bəyanatda həmin məsələnin əks edilməsi bizim, həm də, yüksək siyasi qələbəmizlərdəndir. Bu gün Zəngəzur dəhlizinin fəaliyyəti istiqamətində fəal işlər görülür, çoxlu təkliflər vardır, bir çox nəqliyyat-kommunikasiya layihələri artıq masa üzərindədir, müzakirə olunur və bu, bizim növbəti tarixi nailiyyətimiz olacaqdır” söyləyən dövlət başçısı İlham Əliyevin imzaladığı Fərmana görə yaradılacaq iqtisadi bölgələr tarixi uğurun daha bir göstəricisidir.

Zəfər yolu- Azərbaycanda Füzuli və Şuşa şəhərlərini birləşdirən avtomobil yolu. Şuşa istiqamətində iki yoldan biridir. İkizolaqlı avtomobil yolu 101,5 km olmaqla Füzuli, Xocavənd, Xocalı və Şuşa rayonlarından keçir. Bu yol onunla

simvolikdir ki, məhz bu yoldan keçərək Azərbaycan ordusu Şuşanı erməni işğalından azad edərək, ölkənin mədəniyyət paytaxtına çatıb. Ona görə də Prezident İlham Əliyev Şuşaya səfəri zamanı onu “Qələbə yolu” adlandırmışdı.

Yeni avtomobil yolunun tikintisini Azərbaycan və Türkiyə şirkətləri Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət İdarəsi (AzərYol) ilə birgə həyata keçirir.

Təbii ki, ilk növbədə bu ərazilərdə yolların yenidən qurulması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Həm reabilitasiya işlərinin gücləndirilməsi, həm də nəqliyyat və logistika baxımından yolların tikintisi gecikdirilmədən həyata keçirilməli idi.

Şuşaya birinci texnologiya kateqoriyalı ikinci avtomobil yolu Hacıqabul-Horadiz-Ağbənd-Zəngəzur dəhlizinin 157-ci kilometrliyindən başlayır. Yolun uzunluğu 81,6 kilometrdir və 4-6 zolaqlıdır. Yolda körpülərin və tunellərin tikintisi “qələbə” yolundan 20,3 km qısa olan avtomobil yolunu təmin edəcək.

Magistral yolun 2024-cü ildə tamamlanması planlaşdırılır. Bu yol heç vaxt olmayıb. Bu, Azərbaycan əsgərlərinin Böyük Vətən Müharibəsində canı və qanı bahasına açdığı yoldur.

Noyabrın 16-da, Böyük Qələbədən səkkiz gün sonra Zəfər komandirləri kimi Fizli və Cəbrayılada olarkən sentyabr ayında İsa bulağından su içib mədəniyyətimizin paytaxtında qürurla irəlilədik.

Ərazidə abadlıq işlərinə Qarabağ və ona bitişik ərazilər işğaldan azad ediləndən sonra başlanılıb. İlk növbədə, nəqliyyat-logistika layihələrinin həyata keçirilməsinə xüsusi diqqət yetirilir, yolların və hava limanlarının tikintisi prioritet məsələdir.

Qarabağın qapısı olan Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı ilə yanaşı, Laçın və Zəngilan rayonlarında da hava limanlarının tikintisi böyük sosial-iqtisadi və strateji əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan bu prosesi tez bir zamanda başa çatdırmaq üçün mövcud imkanlardan istifadə etməyə çalışır.

Laçın hava limanının təməlqoyma mərasimində Prezident İlham Əliyev deyib:

Ratçin ərazisində beynəlxalq hava limanı tikilir. Mən indicə bu hava limanının tikintisini elan etdim. Mən demişdim ki, işğaldan azad edilən ərazidə üç beynəlxalq hava limanı tikiləcək. Artıq Füzuli və Zəngilanda bu işlərə başlanılıb və Zəngilan, Laçın və Füzulidə hava limanlarının tikilib istifadəyə verilməsi regionda yük və

sərnişin daşımalarının canlanmasına, Azərbaycanın hərbi qüdrətinin artmasına mühüm töhfə verəcək.

Yeri gəlmişkən, Prezident İlham Əliyev Zəngilan rayonunda vətəndaşlarla görüşündə bildirib ki, Qarabağda və Şərqi Zəngilanda nəqliyyat-logistika layihələrinin həyata keçirilməsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Zəngilan və Laçın hava limanlarının, dəmir yollarının, Bayramlar-Ağbənd sürətli avtomobil yolunun tikintisi, Zəngilan dəhlizinin açılışı və Füzuli Beynəlxalq Hava Limanının tikintisi beynəlxalq standartlara və standartlara uyğun həyata keçirilir.

Bütün bunlar coğrafi mövqe və mövcud imkanlar baxımından regionun beynəlxalq nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevrilməsində böyük rol oynayır. Qeyd edək ki, Fizli Hava Limanının sürətli fəaliyyəti üçün bütün bölmələr səfərbər edilib. Bu il sentyabrın 5-də Fizli Beynəlxalq Hava Limanının açılışından əvvəl “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-yə məxsus ən böyük, ilk buraxılış hava limanı Bakıdan havaya qalxan və “Qarabağ”ın simvolu olan “Airbus A340-500” təyyarəsi ilə eniş edib.

Bundan əlavə, Azərbaycanın “Silk Way Airlines” aviaşirkətinin ən böyük yük gəmilərindən biri olan “Boeing 747-400” təyyarəsi Füzuli hava limanına eniş edib. İlk dəfə olaraq yüklər Qarabağa hava yolu ilə çatdırılıb. Bak Füzuli marşrutu üzrə uçuş müddəti 35 dəqiqə olub (<https://www.azerbaijan-news.az/posts/detail/ilham-eliyevin-zefer-yolu-1628802685>).

3.2. Vətən müharibəsindən sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının inkişaf perspektivi

Azərbaycan istər onilliklərlə davam edən sülh danışıqlarından sonra, istərsə də 44 günlük müharibə ilə əsrin problemlərini həll etmək üçün doğru yerdə olduğunu bilirdi.

Siyasətdə təmizlik, alicənablıq, prinsiplilik, prinsiplərə bağlılıq mühüm amillərdəndir. Çünki indi dünya dəyişir, şərtlər dəyişir. Yeni maraqlar yaranır. Gələcək üçün strateji baxışlar müəyyən edilir. Bəşəriyyət, qlobal beyin mərkəzləri mövcud problemləri həll etmək üçün yeni yollar axtarır. Şübhəsiz ki, bütün bu nailiyyətlərin əsasında güclü lider fenomeni dayanır.

İndi hamıya məlumdur ki, Azərbaycan Prezidenti ali dəyərlərə sadıq olmaqla yanaşı, milli maraqlarla bağlı məsələlərdə də barışmazlığını dəfələrlə sübut edib. O, həmişə yarımçıq qalan işlərini və verdiyi vədləri sona qədər yerinə yetirmək əzmində idi.

Noyabrın 26-da Soçidə Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan prezidentlərinin üçtərəfli görüşü Böyük Vətən müharibəsində qələbəmizdən sonra açıq qalan bir sıra məsələlərin həlli baxımından böyük əhəmiyyət kəsb etdi.

Soçidə keçirilən görüşdə həmişə olduğu kimi, Azərbaycan tərəfi çox konstruktiv olub. O, sülh, əmin-amanlıq, regional əməkdaşlıq və davamlı inkişaf arzusunu bir daha təsdiqləyib. Müasir dünya siyasətində cəsarət və fəaliyyət birliyi dəyərlərini qoruyub saxlayan Azərbaycan Prezidenti ötən il noyabrın 9-da “Sözümüz imzamız qədər önəmlidir” ifadəsi ilə bəyannamə imzalamaqla öz sadıqlığını və aydın baxışını nümayiş.

Paytaxtda və rayonlarda çoxsaylı körpülər, körpülər, tunellər, yeraltı və yeraltı keçidlər tikilib. Hazırda Azərbaycanda Şimal-Cənub və Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması üçün infrastruktur layihələri həyata keçirilir.

Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi üçün aşağıdakı mühüm layihələrin həyata keçirilməsi istiqamətində işlər aparılır: Dünya İqtisadi Forumunun yolların hazırkı vəziyyəti ilə bağlı hesabatına əsasən, Azərbaycan MDB

məkanında birinci yerdədir. Asiya qitəsində 10-cu, 141 ölkə arasında isə 24-cüdür (2021).

Azərbaycanda və xaricdə liman əməliyyatları ilə müasirlik və yüksək yükdaşıma qabiliyyəti vacibdir. Bu gün Azərbaycanda Xəzər İpinkənq Nəqliyyat Mərkəzinə nəqliyyat donanması ilə yanaşı, ixtisaslaşmış donanma və gəmi təmiri zavodları daxildir.

Donanmamızda 20 neft tankeri, 13 bərə, 15 ümumi quru yük gəmisi, 2 ro-ro gəmisi, o cümlədən 1 texniki gəmi və 1 üzən sex olmaqla 51 gəmi var.

Xüsusi donanma 204 gəmidən ibarətdir. Nəqliyyat sisteminin ən mühüm sahələrindən biri hava nəqliyyatıdır. Son illər ölkədə 7 hava limanı tikilib və ya yenidən tikilib. Hazırda Azərbaycanda altı beynəlxalq hava limanı (Bakı, Naxçıvan, Gəncə, Lənkəran, Qəbələ, Zaqatala) və bir yerli hava limanı (Yevlax) fəaliyyət göstərir.

Hazırda işğaldan azad edilən ərazilərdə daha 3 hava limanı (Füzuli, Zəngilan və Laçın) istifadə olunur (<https://azerbaijan.az/related-information/280>).

İstehlak qlobal iqtisadi inkişafda mühüm rol oynasa da, Çinə investisiya qoyuluşu mühüm rol oynayır. İstehlak xərclərinin artırılması davamlı hesab edilə bilməz, çünki o, təbiətdə bir dəfə baş verir və investisiya müqabilində daha davamlıdır. Azərbaycana yerli və xarici investisiyaların cəlb edilməsi, xüsusilə Qarabağın yenidən qurulması davamlı iqtisadi inkişafın əsasını təşkil edəcək.

İqtisadi İslahatlar Mərkəzinin İqtisadi İslahatlar və Kommunikasiya Laboratoriyasının təhlili göstərir ki, ÜDM-in artırılması üçün Qarabağa 2,2 milyard manat investisiya yatırılacaq. Nəticə aydındır: yeni əsas resurslar - yollar, elektrik enerjisi, təbii qaz və digər infrastrukturlar öz iqtisadi potensialını artırır. Amma bu potensialın qeyri-neft ÜDM-ə potensial təsiri daha böyükdür. Çünki dövlət xərcləri təkcə ÜDM-i artırmayacaq, həm də xalis ixracı azaldacaq, daha doğrusu, idxalı artıracaq və real ÜDM-ə təsirini azaldacaq.

Bununla belə, iqtisadi hesablamalar göstərir ki, real və nominal ÜDM arasındakı fərqi göstərən emissiya kəsiri bu il sıfıra enərək mənfi bölgəni tərk edə bilər.

Qarabağda dövlət investisiyaları katalizator rolunu oynayır və xarici investisiyalar üçün əsas yaradır. Artıq Qarabağ, Türkiyə, İtaliya, Böyük Britaniya, Pakistan və İsraildən investisiyalar başlayıb. Qarabağ mədənçıxarma, metallurgiya, kreativ sənaye, qida sənayesi, tekstil, turizm, kənd təsərrüfatı və yaşıl enerji sektorlarında inkişaf üçün böyük potensiala malikdir.

Qarabağ Rifah Fondu özəl investisiyaların cəlb edilməsində mühüm rol oynayır. Azərbaycanın nəqliyyat və logistika infrastrukturunu, o cümlədən Zəngəzur dəhlizi, Mərkəzi Alət Azad İqtisadi Zona və Cənubi Asiyanın Avropa ilə iqtisadi əlaqələri Qarabağı logistika mərkəzinə çevirəcək.

Qarabağın logistika mərkəzi kimi əhəmiyyəti tədarük zəncirində istehsalın maya dəyərini aşağı salır, investisiya cəlb edir, yeni iş yerləri yaradır, ixrac yönümlü iqtisadiyyatı canlandırır və dünya bazarını konsolidasiya edir.

Fermerlər kənd təsərrüfatı, sənaye, sosial və texnoloji sektorlara bölünür. Burada logistika və ticarət mərkəzləri, anbarlar, topdan və pərakəndə satış məntəqələri, yük maşınları parkı, gömrük, yanacaq doldurma, avtomobil və digər avadanlıqların təmiri məntəqələri fəaliyyət göstərəcək.

Sənaye parkında yapışqan və izolyasiya materialları, müxtəlif əlavələr, tikinti üçün metal konstruksiyaların istehsalı üzrə zavodların yaradılması nəzərdə tutulur.

Parkda həmçinin kənd təsərrüfatı məhsullarının qablaşdırılması, meyvə-tərəvəz konservləri, süd və ət istehsalı və emalı, şərab, qida, gübrə emalı, ipək fabrikləri, soyuducu kameralar, kiçik istehsal və xidmət sahələri yerləşir.

Sənaye parkının yaxınlığında yaşayış olmadığı üçün sosial şəbəkədə 150 yerlik konteyner bazarı yaradılacaq. Məktəbin həyətidə bağ ofis və yataqxanalar, inzibati binalar, mənzillər və obyektlər, inşaat mühəndisləri və fəhlələr üçün şərait, tibb məntəqəsi, stadion və digər infrastrukturlar yaradılacaqdır.

Bu layihənin həyata keçirilməsi rayonun potensialının, ölkə iqtisadiyyatının təkrar istehsalına, yerli istehsalın inkişafına, əhəlinin məşğulluğunun artırılmasına böyük təkan olacaq.

Qeyd edək ki, Qabriel azad zonası minerallarla zəngindir: qum, çınqıl, gil, gil, sement, gil, əhəngdaşı, jade. İşğaldan əvvəl rayonun iqtisadiyyatının əsas sahələri

üzümçülük, tütünçülük, heyvandarlıq və taxılçılıq idi. Sektorda heyvandarlıq, quşçuluq, xalçaçılıq, üzüm emalı, çörəkbişirmə, kənd təsərrüfatı maşınlarının təmiri işləri. ([https://economy.gov.az/article/prezident-i-lham-eliyev-sherqi-zengezur-iktisadi-rayonunda-araz\)-vadisi-e-qtisadi-zonsi-senay-parkinin-temelini-koyup/32007](https://economy.gov.az/article/prezident-i-lham-eliyev-sherqi-zengezur-iktisadi-rayonunda-araz)-vadisi-e-qtisadi-zonsi-senay-parkinin-temelini-koyup/32007)):

Ermənistanın hərbi təcavüzündən azad olan Azərbaycanın 1,7 milyon hektar ərazisinin böyük hissəsi müxtəlif kənd təsərrüfatı məhsullarının becərilməsi üçün əlverişlidir.

Bu məhsulların emalı yeyinti sənayesində yeni qüvvələrin yaranmasına, etibarlı təchizat bazasının yaradılmasına gətirib çıxaracaq. Ona görə də kənd təsərrüfatının potensialının nəzərə alınması, təbii sərvətlərə əsaslanan sənaye müəssisələrinin yaradılması, iri emal müəssisələrinin yaradılması bu qəsəbələrə qayıdan sakinlərin sosial vəziyyətinə, həyat tərzinə ciddi təsir göstərəcək. Təbii ki, bu prosesdə dövlətlə yanaşı, özəl sektor da fəal iştirak edəcək.

Xüsusilə, xarici investorların cəlb edilməsi üçün müəyyən güzəştlər müəyyən ediləcək, vergi və gömrük sistemlərində müvafiq güzəştlərin tətbiqinə diqqət yetiriləcək. Bir sözlə, strateji plan iqtisadi islahatlardan tutmuş mülkiyyət zorakılığının təmin edilməsinə və hüquqi mübahisələrin ədalətli həllinə qədər hər şeyi əhatə edərdi.

Beləliklə, Qarabağın Azərbaycan Prezidentinin rəhbərliyi ilə işğaldan azad edilməsi yaxın gələcəkdə iqtisadiyyatımızın sürətli inkişafı üçün yeni potensial imkanları genişləndirəcək, iqtisadi göstəricilərə görə Azərbaycanın bu regionda lider mövqeyini daha da möhkəmləndirəcək.

Belə görünür ki, insanların tədricən Qarabağa köçürülməsi Böyük Qayıdış Proqramının həyata keçirilməsi üçün zəruri prosesdir. Belə olan halda təhsil və səhiyyə müəssisələrinin sistemli şəkildə bərpası əhalinin adaptasiyasını sürətləndirəcək.

Həmçinin, məşğulluğun artırılması üçün kiçik və orta biznesin dəstəklənməsi, ev təsərrüfatlarının artımına bilavasitə töhfə verəcək təşəbbüslərin aktivləşdirilməsi məqsədəuyğundur. Bundan əlavə, iqtisadiyyatın bərpasına töhfə verəcək bank və turizm sektorlarına da xüsusi diqqət yetirilə bilər.

İqtisadiyyatın altı əsas sektoruna aqrobiznes, qida sənayesi, mədənçıxarma, yaşıl enerji, nəqliyyat, logistika və turizm daxildir.

(<https://economy.gov.az/article/prezident-i-lham-eliyev-sherqi-zengezur-iktisadi-rayonunda-araz-vadisi-i-qtisadi-zonasi-senaye-parkinin-temelini-qoyup/32007>):

Aqrobiznesin resurs bazası iki milyon hektar kənd təsərrüfatına yararlı torpaqlardan və digər otlaplardan, o cümlədən keçmiş cəbhə boyu minlərlə hektar istifadəsiz torpaqlardan ibarətdir.

Hesablamalar göstərir ki, ortamüddətli perspektivdə Qarabağ bölgəsinin ölkənin kənd təsərrüfatına investisiyası 10,5% təşkil edəcək. Bundan əlavə, 168 faydalı qazıntı hesabına Qarabağın mədən sənayesinin inkişaf etdirilməsi nəzərdə tutulur. Qeyd edək ki, Kəlbəzardakı Söyüdlü mədəninə görə rayonun mədən qovşağına çevrilmək üçün böyük potensialı var. Qarabağ bölgəsinin ölkənin mədənçıxarma sənayesinə təsiri 5,4 faiz, emal sənayesinə isə 4,4 faiz ola bilər.

Dağ-mədən sənayesi, infrastruktur, beynəlxalq inkişaf tərəfdaşları, özəl sektor və xarici investisiyaları əhatə edən hökumətin Qarabağa büdcə yükü iqtisadiyyatın bərpasında mühüm rol oynaya bilər. 2030-cu ilədək Qarabağ iqtisadiyyatının Azərbaycanın qeyri-neft sektorunun 5-10%-ni təşkil edəcəyi gözlənilir.

Qeyd edək ki, nəqliyyat və logistika qovşağı olan Cəbrayıl rayonu Türkiyə, İran, eləcə də Qarabağın digər bölgələrinə gedən yolların üzərində yerləşir. Qarabağ bölgəsinin Azərbaycanın nəqliyyat xidmətlərinə təsiri 4,9% qiymətləndirilir.

Şuşanın yaxın illərdə təkcə Qarabağın deyil, bütün Azərbaycanın böyük turizm mərkəzinə çevrilməsi və İslam-Türk dünyasının mədəniyyət mərkəzinə çevrilməsi gözlənilir. Qarabağın 70 min əhalisi olan ən böyük şəhəri olan Ağdam, ola bilsin ki, regionun yüngül sənayesinə xidmət mərkəzi olub.

Qarabağ regionunda 0,5 QVt külək, 0,7 QVt su və 4 QVt günəş enerjisi potensialı regionun yaşıl enerji sektoruna çevrilməsi üçün əsasdır. Xudafərin, Qız qalası, Suqovuşan stansiyası, eləcə də Kəlbəzar və Laçındakı kiçik su elektrik stansiyaları rayonun ilkin enerji tələbatını ödəyə bilər. BP-nin Qarabağda “yaşıl enerji”yə investisiya qoymaq niyyəti təkcə alternativ enerji üçün deyil, bütün Qarabağ regionu üçün əlavə stimuldur.

Çıxışsız qalan Laçında 23 km uzunluğunda yolun tikintisi davam etdirilir. Bu yeni alternativ yol iki zolaqlı olacaq. Qeyd edək ki, hazırda Laçına gedən yol sülhməramlı qüvvələrin nəzarətindədir.

Bu məqsədlə Laçına çıxışı olmayan 23 km-lik dairənin tikintisinə başlanılıb, onun rahat işləməsi təmin edilib. Gələcəkdə bu istiqamətdə yeni layihələr gözlənilir.

Eyni zamanda, Naxçıvan Muxtar Respublikasına çıxışı təmin edən Zəngəzur nəqliyyat dəhlizinin Horadiz-Cəbrayıl-Zəngilan hissəsinin layihəsi hazırlanaraq tikilir. Magistral yolun 2024-cü ildə tamamlanması planlaşdırılır. Yolun uzunluğu 123,8 km olacaq.

Qeyd edək ki, Qarabağda yolların çəkilişinə yerli və türkiyəli mütəxəssislər cəlb olunub. Türkiyə şirkətləri hazırda azad zonalarda 373 km yol və 71 km tunel tikir. Yerli şirkətlər bu istiqamətlərdə 282 km məsafə qət edəcəklər. Prezident İlham Əli tərəfindən Füzuli rayonunda Horadiz-Ağbənd dəmir yolunun yaradılması təkcə rayonun deyil, bütövlükdə regionun gələcək inkişafı üçün strateji əhəmiyyət kəsb edir.

100 km uzunluğunda olan bu nəqliyyat infrastrukturunu Azərbaycan vətəndaşlarının müstəqil ölkələrə rahat gediş-gəlişinin təmin edilməsində mühüm rol oynayacaqdır (<https://economy.gov.az/article/prezident-i-lham-eliyev-sherqi-zengezur-iktisadi-Rayonunda-araz-wadisi-e-qtisadi-zonsi-senay-parkinin-temelini-koyp/32007>):

Ən əsası isə bu infrastruktur Bakı-Tbilisi-Ceyhandan sonra Türkiyəni qardaş ölkə ilə birləşdirən ikinci dəmir yolu şəbəkəsinə çevriləcək. Azərbaycanın böyük bir hissəsini təşkil edən Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında birbaşa əlaqələrin qurulmasına mühüm töhfə verəcəkdir.

Beləliklə, Azərbaycan təhlükəsiz tranzit ölkə kimi növbəti mərhələyə qədəm qoyur. Eyni zamanda, bu infrastruktur bütün Osmanlı dünyasını birləşdirir, yaxın gələcəkdə regionun türkdilli ölkələri arasında dərin iqtisadi və siyasi birliyin yaradılmasına şərait yaradır.

Beləliklə, bu layihənin həyata keçirilməsi Azərbaycanın regionda strateji əhəmiyyətini, eləcə də gələcək inkişafı üçün strateji əhəmiyyət kəsb edən iqtisadi potensialını artırır.

Uzunluğu 100 km olan bu nəqliyyat infrastrukturunu Azərbaycan vətəndaşlarının müstəqil ölkələrə rahat gediş-gəlişinin təmin edilməsində mühüm rol oynayacaqdır.

Ən əsası isə bu infrastruktur Bakı-Tbilisi-Ceyhandan sonra Türkiyəni qardaş ölkə ilə birləşdirən ikinci dəmir yolu şəbəkəsinə çevriləcək. Azərbaycanın böyük bir hissəsini təşkil edən Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında birbaşa əlaqələrin qurulmasına mühüm töhfə verəcəkdir.

Beləliklə, Azərbaycan təhlükəsiz tranzit ölkə kimi növbəti mərhələyə qədəm qoyur. Eyni zamanda, bu infrastruktur bütün Osmanlı dünyasını birləşdirir, yaxın gələcəkdə regionun türkdilli ölkələri arasında dərin iqtisadi və siyasi birliyin yaradılmasına şərait yaradır.

Beləliklə, bu layihənin həyata keçirilməsi Azərbaycanın regionda strateji əhəmiyyətini, eləcə də iqtisadi potensialını artırır (<https://kalkkazeti.com/en/news/82383>).

3.3. Vətən müharibəsindən sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası nəticəsindən qonşu ölkələrin ərazisindən istifadə asılılığını azalmasının statistik göstəriciləri

İşğal olunmuş ərazilərdə enerji infrastrukturunun real vəziyyəti barədə hələ də ətraflı məlumat əldə etmək mümkün deyil. İndiki vəziyyətdə yalnız enerji infrastrukturunun qəzalı vəziyyətdə olmasından çıxış etmək lazımdır (Müzəffərli N. 2010: s.4).

Əslində, bunda gözlənilməz heç nə yoxdur, bir tərəfdən yeni əməliyyatlar (həm mərmilərin, həm minaların partlaması, ağır əməliyyatlar və mülki texnikanın hərəkətləri), digər tərəfdən isə iqtisadiyyatdan uzun müddət geri çəkilmə Enerji infrastrukturunun məhv olma ehtimalı yüksəkdir.

Üstəlik, işğal olunmuş ərazilərdə enerji infrastrukturunu dövriyyəsi zamanı təkə fiziki deyil, həm də maddi aşınmaya məruz qalmışdır. Mümkün olan iki istisnadan biri Laçın dəhlizi adlanan yerdir: daxil olan məlumata görə, Ermənistanda bu hissə əsaslı təmir edilib və yenidən işlənib. İkinci mümkün istisna Qarabağın dağlıq zonasındakı yaşayış məntəqələrinin daxili küçələridir.

Ticarət olsa da, bu küçələrin (yolların) bərpası barədə məlumatlar var. Bu qəbilələrin reabilitasiyası və ya bərpası barədə qərar onların tutulmasından sonra aparılacaq texniki araşdırmalar sayəsində mümkün olacaq.

Yolların bərpasına yanaşmada iki müddəə metodoloji rol oynayır. Birincisi, mövcud yollar həm iqtisadi, həm də sosial baxımdan optimal marşrutlar baxımından nəzərdən keçirilməli və nəzərdən keçirilməlidir.

Bu zaman yeganə məhdudlaşdırıcı amil məskunlaşmanın sosial sistemində yeni yaşayış məntəqələrinin iqtisadi inkişafıdır (sosioloji tədqiqatların nəticələri açıq şəkildə göstərir ki, potensial repatriantlar təkcə qonşuluqda deyil, yalnız öz köhnə qəsəbələrində, iri şəhərlərində və evlərindədirlər). Bununla belə, marşrutların optimal parametrlərinin təhlili yeni köhnə yolların çəkilişində (yeni marşrutlarda yeni yolların tikintisi baxımından) aktual ola bilər.

İkincisi, köhnə yolların bərpasına çəkilən xərclər, eləcə də mövcud marşrutların qəbulu və qəbulu yeni yolların çəkilməsinə səbəb olacaq vəsaitlərin icrası və icrasıdır.

Məsələ burasındadır ki, əvvəllər qeyd edildiyi kimi, mövcud yollar istismarda qeyd olunduğu kimi, uzun illər baxımsızlıq ucbatından bir çox hallarda böyük təhlükə görərək yararsız vəziyyətə düşüb. Amma təbii ki, başa düşüləndir ki, bu qəbilə müqayisəli araşdırmalar ancaq əraziyə gediş-gəliş bərpa olunduqdan sonra aparıla bilər.

Ümumiyyətlə, logistika və ticarət bütün sahələrin inkişafında, əlavə dəyərdə, iş yerlərinin yaradılmasında və gəlirlilikdə əsas rol oynayacaq. Strateji yol xəritəsinin tətbiqi ilə Azərbaycan logistika və ticarət sahəsində regional və qlobal dəyər zəncirlərinə inteqrasiya edəcək.

Şəhərlərlə digər yaşayış məntəqələri arasındakı, sonra isə şəhərlərin özləri arasındakı avtomobil nəqliyyat əlaqəsinin bərpa olunması, öz prioritetliyi etibarilə, nəqliyyat infrastrukturunu quruculuğu sahəsindəki başqa vəzifələrə (dəmir yolunun və hava nəqliyyatının bərpasına) nisbətən, çox güman ki, daha üstün əhəmiyyət kəsb edəcəkdir və ona görə də onları vaxt baxımından da qabaqlamalılardır.

Avtomobil yollarının bərpası üzrə yekun layihələr işğal altındakı ərazilər azad olunduqdan sonra tərtib ediləcəyinə görə (bunu qaçılmaz edən səbəblər yuxarıda artıq göstərilmişdir), bu sahədə qarşıda duran işlərin təqribi miqyaslarını müəyyənləşdirməkdən ötrü işğalaqədərki dövrün məlumatlarına istinad etmək lazım gəlir (Müzəffərli N. 2010: s.4).

Dövlət yol polisinin məlumatlarına əsasən, işğal altındakı ərazilərdəki avtomobil yolları aşağıdakı göstəricilərlə səciyyələnir:

Avtomobil yollarının ümumi uzunluğu - 4 012 km,

- bunlardan asfalt-beton yollar - 3 433 km, o cümlədən respublika əhəmiyyətli yollar - 1 065 km,

- bunlardan asfalt-beton yollar - 897 km. Avtomobil yolları üstündəki körpülər - ümumi uzunluğu 3,2 km olmaqla 110 körpü,

- o cümlədən respublika əhəmiyyətli yolların üstündə - 77 körpü.

1 Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin mərhələlər üzrə həlli həm də o deməkdir ki, yalnız keçmiş DQMV ilə həmsərhəd olan ətraf ərazilərin azad olduğu ilk dövrlərdə regionun bəzi hissələri ilə, ələlxüsus Kəlbəcər rayonu ilə, nəqliyyat əlaqəsini avtomobil yolları vasitəsilə qurmaq müşkül olacaqdır, çünki məlum olduğu kimi, işğala qədər Kəlbəcəyə gedən avtomobil yolu DQMV ərazisindən keçirdi (Müzəffərli N. 2010: s.4).

Ona görə də konfliktsonrası reabilitasiya üzrə daha əvvəllər hazırlanmış proqramlarda bu məsələnin həllindən ötrü irəli sürülmüş tövsiyə - Kəlbəcər rayonu ilə birbaşa, etibarlı və aramsız nəqliyyat əlaqəsi qurmaq məqsədi ilə Murovdağ aşırımının şimal tərəfindən Göygöl-Kəlbəcər magistral şose yolu üzərində tunel açmaq təklifi, şübhəsiz ki, dəstəklənməyə layiqdir (Müzəffərli N. 2010: s.4).

Azərbaycanın inkişaf etmiş dünyaya daxil olmasında və milli nəqliyyat sisteminin dünyaya inteqrasiyasında əsas rol oynayan Şərqi-Qərbi dəhlizi 2015-ci ildə 150 milyon ton dövriyyəyə malik əsas ticarət marşrutu olmaqla hazırda kiçikdir. . Azərbaycanın potensialı ilə müqayisədə. Şərqi-Qərbi dəhlizi güclü inkişaf vəd etsə də, Azərbaycan regionunda Trans-Sibir, Trans-Sibir-Qazaxıstan, Mərkəzi Dəhliz və Dəniz kimi güclü yükdaşıma rəqabətinin alternativ yolları ilə üz-üzədir.

Mərkəzi Asiya “Dəniz Zonası”nın bu dəhlizi ilə ticarət dövriyyəsi 2015-ci ildə 9,9 milyon ton təşkil edib və 2020-ci ildə bu rəqəmin 13,8 milyon tona yüksələcəyi gözlənilir.

Şərqi-Qərbi dəhlizi ilə Mərkəzi Asiya və Avropa arasında ticarət dövriyyəsinin 2015-ci ildə 38,8 milyon ton, 2020-ci ildə isə 56,8 milyon tona çatacağı gözlənilir (Müzəffərli N. 2010: s.4).

Belə ki, Çinin “Avropa” dəhlizi ilə ticarət dövriyyəsi 2015-ci ildə 102 milyon ton olub, 2020-ci ildə isə bu rəqəmin 118,7 milyon tona çatacağı gözlənilir. Azərbaycan Şərqi-Qərbi dəhlizi ilə Mərkəzi Asiyadan Qara dəniz regionuna ən qısa marşrut olsa da, Bakı-Tbilisi-İkitərəfli dəmir yolu və Mərkəzi Asiya-Azərbaycan bərə boru kəməri əsas marşrutlardır (<http://interfax.az/bax/835038>).

Lakin büdcə gəlirlərinin tranzitində bu istiqamət nəzərə çarpmır. Marşrut Çin-Avropa, Çin-Hindistan üçün əlavə yüklər cəlb edə bilib və bu məsələlər strateji yol xəritəsində öz əksini tapıb.

Ölkəmizin tranzit imkanlarını artıran Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi ilə daşınan yüklərin əksəriyyətini quru yüklər təşkil edir. Rusiya, İran, İran və Qara dəniz regionu arasında ticarətin 80 faizindən çoxunu quru mallar, 20 faizə yaxınını isə konteyner yükləri təşkil edir.

Astara (İran) - Astara (Azərbaycan) dəmir yolu əlaqəsinin yaradılması Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun vaxtından əvvəl istifadəyə verilməsi, eləcə də nəqliyyat sahəsində, xüsusən də ikitərəfli və ya çoxtərəfli sazişlərin imzalanması nəticəsində mümkündür. Ölkəmizdə bərə nəqliyyatının təkmilləşdirilməsi istiqamətində atılan addımlar tezliklə büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevriləcək.

Ümumiyyətlə, logistika və ticarət bütün sektorların artımında, əlavə dəyərində, iş yerlərinin yaradılmasında və gəlirliliyində mühüm rol oynayacaq. Strateji yol xəritəsinin həyata keçirilməsi ilə Azərbaycan logistika və ticarət sahəsində regional və global dəyər zəncirlərinə inteqrasiya olunacaq.

Bu, nəhayət, tranzit xidmətlərindən daha yüksək gəlirlər üçün böyük imkanlar yaradacaq:

Bakıda Azərbaycanın rəqəmsal inkişaf naziri Rəşad Nəbinin başçılıq etdiyi nümayəndə heyəti ilə Qazaxıstanın “Samruk-Kazyna” şirkətinin Direktorlar Şurasının sədri Almasadam Satkal ilə görüş keçirilib (<http://interfax.az/view/>)

Görüşün məqsədi gömrük prosedurlarının müzakirəsi, ölkəmizdən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində yükdaşımalarda həcmnin artırılması, dəhlizdə nəqliyyat vergisinin bərabərləşdirilməsi olub.

Rəşad Nəbi Azərbaycan ilə Qazaxıstan arasında nəqliyyat əlaqələrinin müsbət istiqamətdə inkişaf etdiyini, zirvə görüşündə aparılan danışıqların əlaqələrin daha da genişlənməsi üçün səmərəli nəticələr verəcəyini vurğulayıb. Dəhliz boyu ölkələrin yükdaşıma qaydası. Regionda baş verən hadisələr, geosiyasi vəziyyət yeni reallıq yaradıb.

Bu reallıq yeni əməkdaşlıq çərçivəsini nəzərə almalıdır. Görüşdə vurğulanı ki, Azərbaycan və Qazaxıstanın coğrafi xüsusiyyətləri, Avropa və Asiyada ən böyük iqtisadi mərkəzlərin mövcudluğu şərait yaradacaq.

Bu xəttin inkişafı üçün əlavə təkan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin başa çatması kimi dəyərləndirilə bilər. Bu, Çindən Qazaxıstan üzərindən Türkiyəyə çatdırılma müddətini 12 gün azaldıb

(https://azertag.az/xeber/Resad_Nebiyev_Azerbaijan_and_Qazaxstan_inkisaf_transport_relations_hips_with_positive_trends-2045906).

İllər üzrə nəqliyyat sektorunun mövcud vəziyyətini və dinamikasını təhlil etmək üçün aşağıdakı statistik cədvələ nəzər salaq.

Cədvəl 1: Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir min manat

İllər	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Cəmi	48600.9	53802.0	55924.5	57584.0	58715	49865.8	55876.0

Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Yuxarıdakı cədvəldən görüldüyü kimi yük və sərnişin daşınmasında əldə olunan gəlirdə illər üzrə artım müşahidə edilsə də 2020-ci il bu baxımdan istisna təşkil etmişdir. 2020-ci ildə yük və sərnişin daşınmalarındakı artımın dayanması və

azalma müşahidə olunması dünyada və ölkəmizdə tuğyan edən koronavirus pandemiyası ilə əlaqələndirilə bilər (<http://statistika.nmr.az/source/transport/index.php>).

Azərbaycan İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin məlumatına görə, Azərbaycanın əsas ərazisi ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat xəttinin bağlanması ölkənin ixracını 710 milyon dollara çatdırmağa kömək edəcək və Bakı hər il Bakı-Naxçıvana subsidiya verəcək.

Bundan əlavə, dəmir yolunun açılması birbaşa qazın verilməsini asanlaşdıracaq. Hazırda İran ərazisindən qaz mübadiləsi sistemi ilə nəql olunur. Eyni zamanda, Azərbaycanın nəqliyyat xərclərinin 15%-i Tehranın payına düşür (Müzəffərli N. 2010: s.4).

Azərbaycan İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin rəhbəri Vüsal Qasımlının sözlərinə görə, Qars-Naxçıvan-Meğri-Zəngilan-Bakı dəmir yolu təkcə Naxçıvan blokadasını aradan qaldırmaqdan ibarət deyil.

Nəqliyyat xərclərinin azaldılması, xarici ticarət imkanlarının artırılması, turizm və sərnişin axınının artırılması, eləcə də regiona investisiyaların cəlb edilməsi baxımından olduqca vacibdir.

Azərbaycanlı şərqşünas Rauf Rəcəbovun fikrincə, Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanla Ermənistan və Rusiya arasında dəmir yolunu birləşdirir, bu da öz növbəsində Ermənistanı Türkiyə ilə birləşdirir. Rəcəbovun sözlərinə görə, Rusiya və Türkiyə bu dəhliz vasitəsilə dəmir yolu ilə birləşdiriləcək və bu, Rusiya-Türkiyə ticarətini artıracaq (<https://cacds.org.ua/?p=10544>).

Azərbaycan Beynəlxalq Münasibətlərin Təhlili Mərkəzinin baş məsləhətçisi Vasif Hüseynov hesab edir ki, Azərbaycanın əsas hissəsi olan Ermənistanın cənubundan Zəngəzur dəhlizinin açılması maraqlı ölkələr üçün daha böyük iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir.

Deputat, iqtisadçı ekspert Vüqar Bayramovun fikrincə, Zəngəzur dəhlizinin açılması “türkdilli ölkələrin iqtisadiyyatına təsir edəcək, şərq-qərb və cənub-şimal nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyətini artıracaq”. Bayramovun sözlərinə görə, dəhliz “regionu mühüm iqtisadi potensial və təbii ehtiyatlarla birləşdirir” və “Azərbaycanın strateji əhəmiyyətini artırır”.

Azərbaycanın iqtisadiyyat naziri Mixail Cabbarovun sözlərinə görə, Zəngəzur dəhlizi regionun nəqliyyat və logistika potensialını artıracaq, onun “yeni nəqliyyat marşrutunu” həyata keçirəcək, Azərbaycanın iqtisadi potensialını artıracaq və “regional əməkdaşlığı və sabitliyi gücləndirəcək”.

Rusiyalı politoloq, Dövlət Dumasının sədr müavini, Rusiya Federasiyası Nümayəndələr Palatasının üzvü Sergey Markovun fikrincə, Zəngəzur dəhlizi təkcə region ölkələrini deyil, həm də iqtisadi artımı stimullaşdıracaq biləcək güclü layihədir. O, həm də Ermənistanı ləng iqtisadi böhrandan xilas etməlidir (Müzəffərli N. 2010: s.14).

Markovun sözlərinə görə, Zəngəzur Nəqliyyat Dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməməsi Ermənistanın iqtisadi inkişaf imkanlarının ciddi şəkildə pisləşməsi deməkdir.

Rusiyalı Qafqaz üzrə ekspert Nurlan Qasimovun fikrincə, Zəngəzur dəhlizindən keçən yeni marşrut Ermənistana başqa marşrutlar açacaq. Qasimovun sözlərinə görə, dəhliz Azərbaycan müğənniləri və Culfa vasitəsilə İrəvanla Tehranı birləşdirir. Lakin Tehran Zəngəzur dəhlizi layihəsinə şübhə ilə yanaşır, çünki Ermənistan başqa ölkələrə çıxış əldə edəcək.

ABŞ diplomatik missiyasının və ATƏT-in Minsk qrupunun keçmiş həmsədri Metyu Brayzanın sözlərinə görə, Zəngəzur dəhlizinin reallaşdırılması mühüm iqtisadi və coğrafi strateji komponentlərə malikdir.

Onun sözlərinə görə, Zəngəzur dəhlizi Azərbaycan, Ermənistan, İran, Rusiya və Türkiyənin nəqliyyat infrastrukturunu birləşdirəcək və bu, iri regional layihələrə sərmayə qoyuluşu üçün yeni imkanlar yaradacaq. Amerikalı analitik Pol Qobl xəbərdarlıq edir ki, Zəngəzur dəhlizi açılarsa, Türkiyə qurudan Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ilə birləşdiriləcək.

Polşalı analitik Natalia Konarjeviskanın fikrincə, Azərbaycanla Naxçıvan arasında köhnə nəqliyyat yolunun bərpası nəinki birbaşa qazıntı yolu ilə torpağı bərpa edəcək, həm də Naxçıvanın Azərbaycana köçünün qarşısını alacağı üçün dərin geosiyasi nəticələr verəcək.

Türkiyə qapılarını Xəzər dənizinə və Mərkəzi Asiyaya açacaq. Ekspert hesab edir ki, bu da öz növbəsində Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiyada Ankara üçün yeni iqtisadi imkanlar yaradacaq, eyni zamanda regionda yaşayan türk xalqları ilə əlaqələri gücləndirəcək (<http://interfax.az/view/835038>).

NƏTİCƏLƏR VƏ TƏKLİFLƏR

Zəfərə aparan yol cəmisi 44 gün davam etsə də, çox ağır və mürəkkəb döyüş əməliyyatları sayəsində mümkün oldu. Müharibədə qazandığımız bu Qələbə Azərbaycana misli-bərabəri görünməmiş hərbi, siyasi, diplomatik, iqtisadi və mənəvi-psixoloji üstünlüklər verdi.

27 ildir Azərbaycandan qoparılan, adı hər bir azərbaycanlının hafizəsində qalan bu ərazilərin iqtisadi potensialını işıqlandıрмаğın və bu sahədə tədqiqatlar etməyin əsl zamanıdır. Təbii ki, bu yerlərin azərbaycanlılar üçün tarixi-mədəni əhəmiyyəti istənilən iqtisadi dəyərdən qat-qat yüksəkdə dayanır.

Pandemiya və global iqtisadi böhran əksər ölkələrin iqtisadi vəziyyətinə ciddi ziyanlar vurdu və ölkələr genişmiqyaslı siyasətləri təxirə salmağa və xərcləri balanslaşdırmağa məcbur qaldılar.

Azərbaycan İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin məlumatına görə, Azərbaycanın əsas ərazisi ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat xəttinin bağlanması ölkənin ixracını 710 milyon dollara çatdırmağa kömək edəcək və Bakı hər il Bakı-Naxçıvana subsidiya verəcək. Bundan əlavə, dəmir yolunun açılması birbaşa qazın verilməsini asanlaşdıracaq. Hazırda İran ərazisindən qaz mübadiləsi sistemi ilə nəql olunur. Eyni zamanda, Azərbaycanın nəqliyyat xərclərinin 15%-i Tehranın payına düşür

Ümumiyyətlə qeyd etməliyik ki, bütün iqtisadi, sosial və sağlamlıq çətinliklərinə, müharibənin vurduğu maddi, mənəvi ziyana, müharibənin çoxsaylı və çeşidli maliyyə xərclərinə baxmayaraq, Azərbaycan dövləti və xalqı təcavüzdən qorunaraq, torpağı azad etmək üçün əks həmlə elədi və torpaqlarının azad olmasına nail oldu.

Böyük Vətən Müharibəsində qalib gəldikdən sonra aşağıdakı üstünlüklərimiz oldu.

1. Qarabağımızın tacı olan Şuşada regional əhəmiyyətli sənədlər toplanır, imzalanır və beynəlxalq festival keçirilir. Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı artıq fəaliyyət göstərir. Zəngilan hava limanının tikintisi və Laçın hava limanının layihələndirilməsi işləri aparılır.

2. Zəngəzur dəhlizinin açılmasında irəliləyiş əldə edilmişdir. Hava məkanı açıldı. Dəmir yolunun açılması uzun müddətdir. Magistral yol müzakirəsi müsbət istiqamətdə davam edir.

3. Biz sərbəst şəkildə zəngin mineral ehtiyatlara çıxışı bərpa etdik.

4. Biz öz heyvətəmiz şəxsiyyəti və zəngin mədəni irsi ilə böyük turizm potensialına malik olan ölkəmizi azad etməklə turizmin inkişafına yeni perspektiv qazandıq.

Dissertasiyada azad ölkələrdə iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin təkmilləşdirilməsi konsepsiyasının mahiyyəti açıqlanmış, azad ölkələrdə iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin təkmilləşdirilməsinin nəzəri və metodoloji əsasları da tədqiq edilmişdir. Bundan əlavə, bu sahədə konkret olaraq hansı üsulların müzakirə edildiyi barədə açıqlama verilir.

Növbəti məsələ düşməndən azad edilmiş ölkələrdə iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrini bərpa etmək üçün mövcud qanunvericilik aktlarını təsvir edir. Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan prezidentlərinin 2020-ci il noyabrın 10-da imzaladığı bəyannamədə Zəngəzur dəhlizi ilə bağlı xüsusi müddəalar var və indi erməni tərəfi istəsə də, istəməsə də, bu həyata keçirilməlidir, onlar daha planı dayandıra bilməzlər. Çünki yuxarıdakı bəyannamə öhdəliklər qoyur və bu öhdəliklər yerinə yetirilməlidir.

Dissertasiyada Böyük Vətən Müharibəsindən sonra müstəqillik əldə etmiş ölkələrdə iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasında tətbiq edilən üsullardan da bəhs edilir. Bu yanaşmalardan biri də innovativ yanaşmadır. Azad ölkələrdə “ağıllı kəndlər”in tikintisi yeniliklərə misal ola bilər.

Zəngilanda salınacaq “Ağıllı kənd”də müasir tipli məktəb, uşaq bağçası, poliklinika, məşğulluq və elektron hökumət yerləşəcək. Bu rayondakı Ağalı Qafqazda müasir standartlara cavab verən ilk kənd kimi tarixə düşəcək.

Layihələrdə Türkiyə, Çin, İsrail və İtaliya şirkətləri iştirak edəcək. Dünyanın ən texnoloji cəhətdən inkişaf etmiş şirkətlərindən biri olan “Huawei-Azerbaijan” regionda ən son innovasiyalar və texnologiyalar əsasında Qarabağdakı Smart Village-ni qabaqcıl texnologiyalarla təmin edəcək.

Növbəti bölmədə Böyük Vətən müharibəsindən sonra işğaldan azad edilmiş ölkələrin iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin yaxşılaşdırılması üçün “Qələbə yolu” və Füzuli aeroportu layihələrinin səmərəliliyinin iqtisadi təhlili verilmişdir.

Füzuli aeroportu beynəlxalq hava limanı kimi yaxın gələcəkdə rayonun turizm mərkəzinə çevrilməsində aparıcı rol oynayacaqdır.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

Azərbaycan dilində

1. Ağdam Sənaye Parkının tikintisi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev, Bakı, 28 may 2021-ci il.
2. Azərbaycan Respublikasında yol şəbəkəsinin müasirləşdirilməsi və inkişafı üzrə Hökumət Proqramı (2006-2015-ci illər).
3. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair hökumət proqramı (2006-2015-ci illər).
4. Baba Oğlu H (2009), “Beynəlxalq siyasət və beynəlxalq münasibətlər, dərslük”, Bakı, Elm, 108 səh.
5. Bakı-Tbilisi-Qars Dəmir Yolu: İqtisadi Qiymətləndirmə və Sosial Təsir. Avrasiyada yeni inteqrasiya təşəbbüsləri, mövcud vəziyyət və gözləntilər. Sosial Elmlər üzrə İkinci Avrasiya Forumunun materialları, Bakı, Universitet İqtisadiyyatı Nəşriyyatı.
6. İpək Yolunun həvəsləndirici aspektləri və sosial-iqtisadi inkişafı. Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafının indiki mərhələsinin əsas meyilləri, Azərbaycan EA İqtisadiyyat İnstitutu, Oçerklər toplusu, 6-cı cild, Bakı, Elm, 2000, cild 0,2, 452 səh.
7. Cəmşədov S.Q. (2000), “Avtomobil nəqliyyatının iqtisadiyyatı”, Bakı, Təhsil, Dərslük, 239 səh.
8. Əliyev EA (2009), “Beynəlxalq Nəqliyyat hüququ”, Dərslük, Bakı, Hüquq, 868 səh.
9. Əmravov M.İ. (2), “İpək Yolu”, Dərslük, Bakı, Hüquq, 3 səh.
10. Qafqaz və Mərkəzi Asiya qloballaşma prosesində, iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər, İkinci Dünya Konqresinin materialı, Qafqaz Universiteti, Bakı, 2007.
11. Məmmədov Z.S. (2002), “XXI: İqtisadi inkişafın nəqliyyat amili”, Bakı, Elm, 386 səh.
12. Müzəffərli N, İsmayılov E. (2010), “Azərbaycanın müharibədən sonrakı yenidən qurulması: konseptual çərçivə”, Bakı, Elm, 110 səh.

13. Regional Nəqliyyat İnfrastrukturunun Təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars Dəmir Yolu Layihəsinin Rolü, Azərbaycan Vergi Jurnalı, Bakı, 2014, 3, 45 səh.

İngilis dilində

1. European Science and Technology [Text]: materials of the VI international conference on research and training, Vol. I, Munich, December 27th - 28th, 2013 / publishing office Vela Verlag Waldkraiburg, Munich, Germany, 2013, p.175-179.

2. Hubert G.S. "Postwar Developments in West German Agriculture, 1945-1953", Agricultural History Society, <https://www.jstor.org/stable/3740047> 1955.

3. Zurayk R. et al. "Agriculture, conflict and the agrarian question in the 21st century", Book: Crisis and Conflict in Agriculture, <https://egyptssp.ifpri.info/2018/12/19/agriculture-conflict-and-the-agrarian-questions-in-the-21st-century/>

Rus dilində

1. Гольская Ю.Н. (2013), "Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона", Ю.Н. Гольская // автореф. канд. экон. наук: 08.00.05, Екатеринбург, 108 стр.

2. Гольская Ю.Н. "Понятие транспортной инфраструктуры и оценка ее влияния на региональную экономику", Ю.Н. Гольская Транспортная инфраструктура Сибирского региона: материалы второй межвузовской научнопрактической конференции: в 6 т. Иркутск; ИрГУПС, 2011, стр.157-162.

3. Ефимова Е.Г. (2018), "Транспортная инфраструктура региона Балтийского моря в системе международных хозяйственных связей", / Е.Г. Ефимова // автореф д-ра. экон. наук: 08.00.14., Санкт-Петербург, 200 стр.

4. Задворный Ю.В. (2016), "Формирование интегрированной транспортной инфраструктуры в регионе", / Ю.В. Задворный // дис. канд. экон. Наук, 08.00.05, М, 152 стр.

5. Засимчук И.А. (2015), “Тенденции развития рыночной инфраструктуры в России”, / И. А. Засимчук // дис. канд. экон. наук: 08.00.01, М., Кабаев Э.Б. Социально-экономическая география 162 стр.

6. Кудрявцев А.М. “Социально-экономическая природа и сущность понятия “инфраструктура”, // Проблемы устойчивого развития российских регионов: материалы Всероссийской научно-практической конференции с международным участием / отв. ред. Л.Н. Руднева, Тюмень: ТюмГНГУ, 2014, стр.241-243.

7. Литвяков С.С. (2014), “Государственно-частное партнерство в финансировании транспортной инфраструктуры в Российской Федерации” // дис. канд. экон. наук: 08.00.05, М., 199 стр.

8. Маннапов Р.Г. “Управление развитием региона на современном этапе”, / Р.Г. Маннапов // Управление экономикой: методы, модели, технологии: Матер. VII Российской. конф. с междунар. Участием, Уфа: УГАТУ / 2017, стр.60-69.

9. Миротина Л.Б. (2009), “Транспортная логистика: Учебник. 2-е изд, стереотип”. М., Издательство “Экзамен”, 365 стр.

10. Руднева Л.Н. (2016), “Формирование и регулирование инфраструктуры рынка труда”, / Л.Н. Руднева // автореф. дис. д-ра экон. наук. Екатеринбург, 28 стр.

11. Семина И.А. (2011), “Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры Республики Мордовия”, / И.А. Семина // Экономические, социально-политические и экологические аспекты 123 стр.

12. Семина И.А. “Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры Республики Мордовия”, / И.А. Семина // Экономические, социально-политические и экологические аспекты исследования геосистем, Межвуз, сб. науч. тр. Вып. 5. Саранск, 2011, стр.66-73.

13. Серебряков Л.Г. “Проблемы стратегического планирования транспортной инфраструктуры региона - инновационный подход” / Л.Г. Серебряков В.В. Яновский //Научные труды Северо-Западной академии

государственной службы / Сев. Зап. акад. гос. службы. СПб., Т. 2, вып. 1: Государственная власть и местное самоуправление в России: история и современность, 2016, стр.206-215.

14. Симарова И.С. (2014), “Обоснование регионального развития с учётом связанности экономического пространства”: // автореф. канд. экон. наук: 08.00.05 / И.С. Симарова, Тюмень, 456 стр.

İnternet resursları

1. <http://qerbinfo.az/xeber/33263-zngzur-dhlizinin-almas-n-hquqi-saslar.html>
2. <https://www.azerbaijan-news.az/en/posts/detail/herbi-zeferin-diplomatik-tentenesi-1638477269>
3. <https://cacds.org.ua/?p=10544>
4. <https://azertag.az/xeber/Resad-Nebiyev-Azerbaycan-ve-Qazaxistan-arasi-nda-neqliyyat-elaqeleri-musbet-tendensiyalar-esasinda-inkisaf-edir-2045906>
5. <https://www.stat.gov.az/source/transport/>
6. <https://azertag.az/xeber/Azerbaycanin-azad-edilmis-erazileri-inkisaf-etdir-mek-plani-qonsu-olkelerin-de-iqtisadi-tereqqisine-tekan-verecek-1914492>
7. <https://ikisahil.az/post/246280-idareetmede-yeni-metodlar-inkishafin-muasir-prinsipleri>
8. https://aircenter.az/uploads/files/44-Gunluk%20QM_en.pdf
9. <https://www.economy.gov.az/article/s%C9%99naye-park%C4%B1/21403>
10. <https://azerbaijan.az/related-information/280>
11. <https://economy.gov.az/article/prezident-i-lham-eliyev-sherqi-zengezur-iktisadi-rayonunda-araz-vadisi-i-qtisadi-zonasi-senaye-parkinin-temelini-qoyup-32007>
12. <http://interfax.az/view/835038>

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1: Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir min manat.....60

Diaqram siyahısı

Diaqram 1: Ölkənin regionlarında iqtisadiyyatın əsas sahələri üzrə məhsul buraxılışı, min manatla
.....36