

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

“YENİ NƏQLİYYAT DƏHLİZİNİN NAXÇIVANIN İQTİSADI
İNKİŞAFINA TƏSİRİNİN TƏHLİLİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

Quliyeva Günay Səmadət

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**

“ _____ ” _____ **20__ -ci il**

“YENİ NƏQLİYYAT DƏHLİZİNİN NAXÇIVANIN İQTİSADI
İNKİŞAFINA TƏSİRİNİN TƏHLİLİ”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASİYASI

İxtisasın şifri və adı: 060404 - İqtisadiyyat

İxtisaslaşma: İqtisadiyyatın tənzimlənməsi

Qrup: 26

Magistrant:

Quliyeva Günay Səmadət qızı

_____ **imza**

Elmi rəhbər:

i.ü.f.d., dos. Hacıyev Natiq Qədim oğlu

_____ **imza**

Program rəhbəri:

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

_____ **imza**

Kafedra müdiri:

i.e.d., prof. Kəlbəyev Yaşar Atakəşi oğlu

_____ **imza**

BAKİ - 2022

Elm Andı

Mən, Günay Quliyeva Səmadət qızı and içirəm ki, “Yeni nəqliyyat dəhlizinin Naxçıvanın iqtisadi inkişafına təsirinin təhlili” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normaları və istinad qaydalarına tamamilə riayət edərək və istifadə etdiyim mənbələrin hamısını ədəbiyyat siyahısında əks etdirərək yazmışam.

“YENİ NƏQLİYYAT DƏHLİZİNİN NAXÇIVANIN İQTİSADI İNKİŞAFINA TƏSİRİNİN TƏHLİLİ”

XÜLASƏ

Tədqiqatın aktuallığı: Yeni dəhliz Azərbaycanın dənizə çıxışı olmayan anklavı olan Naxçıvan Muxtar Respublikasını iqtisadi blokadadan çıxaracaq. Naxçıvanla birbaşa əlaqə Naxçıvan və Azərbaycan üçün yeni iqtisadi inkişaf imkanları yaratmaqla həm səyahət vaxtını qısaltacaq, həm də nəqliyyat xərclərini azaldacaq. Bu, həm də Naxçıvanla bağlı keçmiş təhlükəsizlik narahatlığını aradan qaldıracaq.

Tədqiqatın məqsədi: Tədqiqatın məqsədi yeni nəqliyyat dəhlizi və bu nəqliyyat dəhlizinin Naxçıvan Muxtar Respublikası üçün yaradacağı imkanlar və iqtisadi inkişafın təhlil edilməsidir.

İstifadə olunmuş tədqiqat metodları: Tədqiqat işinin hər mərhələsində həm ümumi elmi analiz metodlarından, həm də məntiqi analiz metodlarından, iqtisadi və statistik metodlardan və müqayisə metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin materialları, Azərbaycan Respublikası Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin materialları, dövrü nəşrlərin məlumatları, ölkənin sənaye müəssisələrinin statistik materialları, dissertasiyanın mövzusu ilə bağlı monoqrafik və digər elmi ədəbiyyatlar, internetdəki materiallar təşkil etmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Tədqiqat işinin aparılmasına mane olan yetərli informasiyanın olmaması və nəzəri-metodoloji çatışmazlıqlardır.

Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri: Tədqiqatın elmi yeniliyi kimi yeni dəhliz layihəsi Naxçıvana birbaşa yol dəhlizinə alternativlər və Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycan arasında nəqliyyat dəhlizinin açılması həm Naxçıvanın blokadasını aradan qaldıracaq, həm də Naxçıvanın iqtisadi inkişafına təsir münasibətləri müəyyənləşdirəcəkdir.

Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr: Bu tədqiqatın nəticələri, o cümlədən nəticələr və tövsiyələr Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat infrastrukturunun ümumi səciyyələndirilməsində, iqtisadi inkişafının təhlilinin aparılması işlərində nəzərdən keçirmək üçün istifadə edilə bilər.

Açar sözlər: II Qarabağ müharibəsi, yeni nəqliyyat dəhlizi, Naxçıvan Muxtar Respublikası, iqtisadi inkişaf, Zəngəzur dəhlizi.

“ANALYSIS OF THE IMPACT OF THE NEW TRANSPORT CORRIDOR ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF NAKHCHIVAN”

SUMMARY

The actuality of the subject: The new corridor will release the landlocked enclave of Azerbaijan, the Nakhchivan Autonomous Republic, from economic blockade. Direct contact with Nakhchivan will both shorten travel time and reduce transportation costs by creating new economic development opportunities for Nakhchivan and Azerbaijan. It will also alleviate past security concerns about Nakhchivan.

Purpose and tasks of the research: The purpose of the study is to analyze the new transport corridor and the opportunities and economic development that this transport corridor will create for the Nakhchivan Autonomous Republic.

Used research methods: At each stage of the research, he used both general scientific analysis methods, logical analysis methods, economic and statistical methods and comparison methods.

The information base of the research: Data of the State Statistics Committee of the Republic of Azerbaijan, materials of the Ministry of Economic Development, materials of the Ministry of Digital Development and Transport of the Republic of Azerbaijan, data of periodicals, statistical materials of industrial enterprises, monographs and other scientific literature on the dissertation.

Restrictions of research: Theoretical and methodological shortcomings that hinder the implementation of the research are the lack of sufficient information base.

The novelty and practical results of investigation: As a scientific innovation of the research, the new corridor project will provide alternatives to a direct road corridor to Nakhchivan and the opening of a transport corridor between the Nakhchivan Autonomous Republic and Azerbaijan will both remove the blockade of Nakhchivan and determine the impact on Nakhchivan's economic development.

Scientific-practical significance of results: The results of this study, including the results and recommendations, can be used to review the general characterization of the transport infrastructure of the Nakhchivan Autonomous Republic, the analysis of economic development.

Keywords: *II Karabakh war, New transport corridor, Nakhchivan Autonomous Republic, economic development, Zangazur corridor.*

İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

ABŞ	Amerika Birləşmiş Ştatları
AYİB	Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı
Aİ	Avropa İttifaqı
BTQ	Bakı-Tbilisi-Qars
NMR	Naxçıvan Muxtar Respublikası
SSRİ	Sovet Sosialist Respublikaları İttifaqı
ÜDM	Ümumi Daxili Məhsul

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ	Ошибка! Закладка не определена.
I FƏSİL. NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT-İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİNİN COĞRAFIYASI	11
1.1. Naxçıvan Muxtar Respublikası nəqliyyatının ümumi səciyyəsi.....	11
1.2. Xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafı və coğrafi istiqamətlərin təhlili	19
II FƏSİL. YENİ NƏQLİYYAT DƏHLİZİNİN MUXTAR RESPUBLİKANIN İQTİSADIYYATININ İNKİŞAFINA TƏSİRİ	29
2.1. Naxçıvan iqtisadi rayonunun ölkə iqtisadiyyatında yeri və əhəmiyyəti	29
2.2. Naxçıvanın tranzit potensialı və onun qiymətləndirilməsi	40
III FƏSİL. NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASININ GEOİQTİSADI İNKİŞAF MODELİNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ	51
3.1. Azərbaycan - Naxçıvan nəqliyyat dəhlizi regionda geoiqtisadi inkişaf strategiyasının əsas istiqaməti kimi.....	51
3.2. Naxçıvanın iqtisadi əlaqələrində yeni nəqliyyat dəhlizinin rolunun artırılması yolları.....	60
NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR	65
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI	67
Cədvəllərin siyahısı	71
Qrafiklərin siyahısı	71
Diagramların siyahısı	71
Şəkillərin siyahısı	71

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı: Avrasiya əlaqəsi baxımından Naxçıvan dəhlizi Cənubi Qafqazdan keçən həm şimal-cənub, həm də şərq-qərb nəqliyyat dəhlizlərinin bir hissəsi ola bilər. Noyabrın 10-da Rusiya Federasiyası və Azərbaycan prezidentləri və Ermənistanın baş naziri Azərbaycanın işğal olunmuş ərazilərində hərbi əməliyyatların dayandırılması haqqında bəyannamə imzalayıblar. Bu bəyannamə ilə sentyabrın 27-də Ermənistan ordusunun Azərbaycanla təmas xəttində cəbhə boyu genişmiqyaslı təxribatından sonra başlayan “İkinci Qarabağ müharibəsi” başa çatıb. 44 günlük müharibə zamanı Azərbaycan öz ərazi bütövlüyünü bərpa etmişdir. İmzalanan bəyannamə həm də otuz ilə yaxındır davam edən erməni işğalına son qoymuş, Cənubi Qafqazda regional əməkdaşlıq imkanlarından tam istifadənin qarşısını almışdır.

Azərbaycan işğal olunmuş ərazilərini azad etməklə regionun geosiyasi xəritəsini dəyişmiş, otuz ilə yaxındır mövcud olan təhlükəsizlik problemlərini aradan qaldırmış, gələcək əməkdaşlıq üçün yeni imkanlar yaratmışdır. Azərbaycanın müharibədə qələbəsi siyasi üstünlükləri ilə yanaşı həm özünə, həm də region ölkələri üçün mühüm iqtisadi səmərə yaratdı. Üçtərəfli bəyannamənin 9-cu bəndinə uyğun olaraq, regionda bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələri bərpa olunur.

Beləliklə, Ermənistan Mehri ərazisində Naxçıvan dəhlizinin yaradılmasına razılıq verir. Yeni dəhliz Naxçıvan Muxtar Respublikasını Azərbaycanın dənizə çıxışı olmayan anklavından azad edəcək. Hazırda Naxçıvanın Azərbaycanın digər bölgələri ilə quru və hava əlaqəsi istər cənubda İrandan, istərsə də qərbdə Türkiyə vasitəsilə mümkündür. Beləliklə, Naxçıvanla birbaşa təmas səfər vaxtını və nəqliyyat xərclərini azaldacaq, Naxçıvanın və Azərbaycanın iqtisadi inkişafı üçün yeni imkanlar yaradacaq. Bu, həm də Naxçıvanla bağlı keçmiş təhlükəsizlik narahatlıqlarını azaldacaq.

Naxçıvan dəhlizi region ölkələri üçün də yeni iqtisadi imkanlar yaradacaq. Türkiyə bu dəhlizdən istifadə edərək Gürcüstan və İranın quru yollarından istifadə etmədən birbaşa Azərbaycana çıxış əldə edəcək. Azərbaycanı Gürcüstan vasitəsilə Türkiyə ilə birləşdirən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə müqayisədə yeni dəhliz

daxilində yol təxminən 340 km qısa olacaq. Bu dəhliz daşıma məsafəsini qısaltacağı və daşıma xərclərini azaldacağı üçün Azərbaycan və Türkiyə arasında ikitərəfli ticarət artacaq. Bu, həm də Azərbaycan və Türkiyə arasında turizm əlaqələrinə müsbət təsir göstərəcək, çünki turistlərin gediş-gəlişi üçün daha rahat quru marşrutu yaradacaq. Daha geniş mənada bu dəhliz Ankaraya Xəzər dənizinə və Orta Asiyada türk dünyasına çıxış üçün başqa bir marşrut vəd edir. Beləliklə, Türkiyə logistika baxımından böyük üstünlüyə nail olacaq. Qars-Naxçıvan dəmir yolunun Naxçıvan dəhlizinə birləşdirilməsi də Azərbaycan ilə Türkiyə arasında iqtisadi əlaqələrə təkan verəcək.

Problemin qoyuluşu və öyrənilməsi səviyyəsi: Yaxın gələcəkdə yeni nəqliyyat dəhlizinin Naxçıvan Muxtar Respublikasının inkişafına təkan verməsinin şahidi olacağıq. Yeni nəqliyyat infrastrukturunun bərpası Naxçıvan Muxtar Respublikasının iqtisadi inkişafına dair tədqiqatçıların əsərlərində baxılır. Bunlara Əhmədov N., Hacıyev İ., İsmayılov B., Hacıyeva Ş.Ş., Qasımov E., Qəmbərova R.M və başqaları daxildir. Bu və digər alimlərin hər biri iqtisadi inkişafa müvafiq töhfələr veriblər. Nəticə etibarlı ilə, hər bir yeni tədqiqat, o cümlədən konkret Naxçıvanın iqtisadi inkişaf problemi müəyyən etməyə yönəlmiş təklif olunan tədqiqat öz elmi və praktiki anlayışını və müvafiq qiymətləndirməsini tapmalıdır.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: Tədqiqatın məqsədi yeni nəqliyyat dəhlizi və bu nəqliyyat dəhlizinin Naxçıvan Muxtar Respublikası üçün yaradacağı imkanlar və iqtisadi inkişafın təhlil edilməsidir. Dissertasiyanın məqsədinə uyğun olaraq aşağıdakı vəzifələr qoyulmuşdur:

- Naxçıvanda nəqliyyatın ümumi səciyyəsinə və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafını araşdırmaq;

- Naxçıvanın tranzit potensialının qiymətləndirilməsini və onun ölkə iqtisadiyyatında yeri və rolunu müəyyənləşdirmək;

- Azərbaycan - Naxçıvan nəqliyyat dəhlizi regionunda geoiqtisadi inkişafını şərtləndirən amilləri araşdırmaq;

- Naxçıvanın iqtisadi əlaqələrində yeni nəqliyyat dəhlizinin rolunun artırılması yollarını müəyyənləşdirmək.

Tədqiqatın obyektı və predmeti: Tədqiqat obyektini Naxçıvan Muxtar Respublikası, predmetini isə iqtisadi inkişaf strategiyaları və idarəetmə münasibətləri təşkil edir.

Tədqiqat metodları: Tədqiqat işinin hər mərhələsində həm ümumi elmi analiz metodlarından, həm də məntiqi analiz metodlarından, iqtisadi və statistik metodlardan və müqayisə metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın informasiya bazası: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin materialları, Azərbaycan Respublikası Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin materialları, dövri nəşrlərin məlumatları, ölkənin sənaye müəssisələrinin statistik materialları, dissertasiyanın mövzusu ilə bağlı monoqrafik və digər elmi ədəbiyyatlar, internetdəki materiallar təşkil etmişdir.

Tədqiqatın məhdudiyyətləri: Tədqiqat işinin aparılmasına mane olan yetərli informasiyanın olmaması və nəzəri-metodoloji çatışmazlıqlardır.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Tədqiqatın elmi yeniliyi kimi yeni dəhliz layihəsi Naxçıvana birbaşa yol dəhlizinə alternativlər və Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycan arasında nəqliyyat dəhlizinin açılması həm Naxçıvanın blokadasını aradan qaldıracaq, həm də Naxçıvanın iqtisadi inkişafına təsir münasibətləri müəyyənləşdirilmişdir.

Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri: Bu tədqiqatın nəticələri, o cümlədən nəticələr və tövsiyələr Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat infrastrukturunun ümumi səciyyələndirilməsində, iqtisadi inkişafının təhlilinin aparılması işlərində nəzərdən keçirmək üçün istifadə edilə bilər.

I FƏSİL. NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT-İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİNİN COĞRAFIYASI

1.1. Naxçıvan Muxtar Respublikası nəqliyyatının ümumi səciyyəsi

Nəqliyyat Naxçıvan Muxtar Respublikasının ən mühüm inkişaf etmiş sahələrindən biridir. Ermənistanın blokadası əvvəlki illərdə yaradılmış nəqliyyat və kommunikasiya sistemlərinin normal fəaliyyətini pozdu. Ümummilli liderimiz Heydər Əliyevin təşəbbüsünə əsasən bunun qarşısını almaq üçün İran və Türkiyəyə yeni yollar bərpa edildi, Azərbaycanla əlaqələr İran vasitəsilə bərpa olundu. Naxçıvan ölkə üçün strateji əhəmiyyətə malik rayondur. Ulu Öndərin düşünülmüş və uzaqgörən siyasətində bu amil üstünlük təşkil etmişdir. Görünür, bu mənada müdrik, uzaqgörən dahi siyasi rəhbər fəaliyyəti üzrə müxtəlif dövrlərdə bu rayonun inkişafı və möhkəmləndirilməsinə xüsusi qayğı və diqqətini göstərmişdir.

Müstəqillik illəri, xüsusilə 2009-cu ildən son illərədək olan dövr NMR-nın sosial və iqtisadi inkişafı üçün əsas mərhələdir. Blokadada olmasından asılı olmayaraq, muxtar respublikanın daxili potensialından və resurslarından səmərəli istifadə edilməsi, 1995-ci ildən başlanmış sabitlik, transformasiya və inkişaf konsepsiyasının davam etdirilməsi iqtisadi və sosial yüksəlişi davam etdirir. Qəbul edilmiş regionlar üzrə sosial-iqtisadi inkişaf dövlət proqramlarını uğurla icra etmək muxtar respublikanın inkişafının təmin edilməsi baxımından vacib bir önəm daşıyır. Dövlətin həyata keçirdiyi proqramlar biznesin genişləndirilməsi, yeni müəssisə və müəssisələrin yaradılması, irimiqyaslı infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi və əhalinin rifahının daha da yaxşılaşdırılması üçün yeni imkanlar yaratmışdır. Ötən dövrdə Naxçıvan Muxtar Respublikasında aparılan iqtisadi dəyişikliklər az bir müddətdə makroiqtisadi sabitliyi uzunmüddətli tutmağa nail olmuş, iqtisadiyyatda dinamik inkişafa təkan vermişdir (Hacıyev İ. 2016: s.38).

Aparıcı rolu muxtar respublika iqtisadiyyatının prioritet sahəsi sayılan sənaye oynayır. Sənaye sahəsində islahatların əsas məqsədi mövcud sənaye müəssisəsinin

bərpası və strukturunun yenidən quraşdırılması, əmək və təbii ehtiyatlardan istifadəyə əsaslanan yeni müəssisənin yaradılması, sənaye istehsalının artırılması, davamlı və dayanıqlı inkişafın təmin edilməsidir. Sənayenin inkişafının əsas istiqamətləri dövlət sənaye müəssisələrinin bərpası, rəqabətqabiliyyətli və ixrac yönümlü sənayenin səmərəli kredit mexanizmini yaratmaq və muxtar respublika əhalisinə yerli məhsulların ödənilməsi olmuşdur. Çörək məmulatları, qənd, mineral su, pivə, spirt, siqaret, qapı-pəncərə, plastik su boruları, üzlük daş, döşəmə üçün hörgü və kərpic, sement, karbon qazı, gips, məsaməli beton, əhəng və onlarla digər istehsal üzrə sahələr yaradılmışdır. Mövcud resurslardan səmərəli istifadəyə yönəlmiş məqsədyönlü proqramların uğurla həyata keçirilməsinin əsasında yüksək texnologiyalı maşınqayırma, mebel, metallurgiya, mədənçixarma, kimya, yüngül və kənd təsərrüfatı istehsalı və xidmətlərinin, yeyinti sənayesinin inkişafı dayanır. Onun yaradılması üçün şərait yaradılıb (Naxçıvan müstəqillik illərində: hədəflər, inkişaf, nəticələr 3-4 dekabr 2015-ci ildə keçirilmiş elmi konfransının materialları. 2016: s.8).

NMR-nın sosial və iqtisadi inkişafını sürətləndirməkdə rabitə və nəqliyyatın da xüsusi rolu vardır. Ermənistanın təcavüzkar siyasəti nəticəsində 24 aprel 1992-ci ildə vaxtı ilə Ümumittifaqa daxil olan və NMR-nı Azərbaycan ilə birləşdirən dəmir yolu xətti tamamilə kəsilmişdir (Naxçıvan Muxtar Respublikası, 2001). O vaxtdan Naxçıvan təcrid olunmuş və blokadadadır. Bununla belə, NMR-da dəmir yolu üzrə infrastruktur inkişaf etdirilir və saxlanılır. NMR-a ərazisində dəmir yolu ilə yükdaşımalar ilə yanaşı, iqtisadi əlaqələr saxlanılır, İran İslam Respublikasının Culfa dəmir yolu xətti ilə yükdaşımalar aparılır. Naxçıvan - Təbriz – Tehran - Məşhəd 2016-cı ildə birgə müəssisəsi istifadəyə verilib (23 dekabr 2016-cı il). Qatar yolu nəqliyyatı üzrə inkişafı sürətləndirən NMR-sı Ali Sovetinin Sədri mart ayında təsdiq edilmiş “Naxçıvan Muxtar Respublikasının dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2011-2015-ci illər üçün inkişaf Proqramı” sərəncamı vermişdir. NMR-nın hava nəqliyyatı iqtisadi əlaqələrdə inkişafda xüsusi rol oynayır. Naxçıvanda 1974-cü ildə ilk hava limanı tikilib. Həmin

vaxt hava limanında 1800 metr uzunluğunda uçuş-enmə zolağı var idi (Əhmədov N. 2008).

1992-ci ildə “Ulu Öndər” NMR-ı Ali Məclisinə Sədr olarkən hava limanında uçuş-enmə zolağı qısa müddətdə 3300 metr uzunluğunda yenidən qurulmasının təşəbbüskarı olmuşdur (Hacıyev İ., İsmayılov B. 2014).

NMR-nın 80 illik ildönümü münasibəti ilə aparılan mitinqdə çıxış edən Prezident İlham Əliyev deyib: Naxçıvan üzrə ümumi beynəlxalq standartları cavablayan hava limanı mövcuddur. Qeyd edək ki, hava limanı çox gözəl tikilib. Mən dünya üzrə bir çox ölkələrdə olmuşam və deyə bilərəm ki, Naxçıvanda yerləşən hava limanı yüksək səviyyədə olmuşdur və Avropanın əksər hava limanlarından daha yaxşı və gözəldir (Əliyev İ. 2009).

Naxçıvan Hava Limanı hava nəqliyyatının inkişafında, yeni aerovağzal kompleksinin tikintisi və istifadəyə verilməsində beynəlxalq status almışdır. Hava limanında əhaliyə xidmətin səviyyəsinin daha da yüksəldilməsi məqsədilə yeni ofis sahəsi, Şərqi terminalı və Qərbi terminalı istifadəyə verilib. Muxtar respublikada yolların, körpülərin salınması istiqamətində ciddi islahatlar aparılmışdır. 1995-ci il üzrə cəmi 16 km, 2010-cu ildə isə 198,6 km asfalt çəkilib. Naxçıvan-Sədərək, Naxçıvan-Culfa və Naxçıvan-Batabat avtomobil yolları çox yüksək səviyyədə tikilir. Çeşməbasar - Boyəhməd yolu - 57,6 km, Naxçıvan şəhərətrafi dairəvi yolu, Təzəkənd – Çalxanqala - Qıvraq yolu - 39,2 km, Hacıvar – Vayxır - Sirab yolu - 25,6 km, Şəkərabad - Nehrəm - Araz yolu - 13,2 km və s. yollar cəlbədidir. 2014 - də 73, 2015-də 82, 2016-da isə 62 km yol çəkilmişdir. NMR-da ümumi olaraq 50 körpü, 5 avtovağzal, 1 beynəlxalq hava limanı, 791 km yeni yol tikilmişdir. İqtisadi göstəricilər göstərir ki, Naxçıvanın kiçik olmasına baxmayaraq, nəqliyyat baxımından bir çox inkişafda olmuş rayonlarla eyni göstəriciləri özündə əks etdirmişdir. NMR-da inzibati rayonlara diqqət etsək, uyğun şəkildə, Babək rayonunda həmin göstəricilər 100 m²-ə 4,8 km, 1000 nəfərə 0,6 km, Kəngərli və Şərur da 0,6 və 4,5 km, Ordubad rayonunda 1,2 və 4,0 km, Culfa rayonunda isə 1,2 və 3,6 km təşkil edir. Son on ildə Bakı-İmişli-Culfa dəmir yolu

ətrafındakı bir sıra ərazilərin erməni işğalçıları tərəfindən işğalı dəmir yolunun bağlanması və NMR-nın blokadada qalmasına səbəb olmuşdur. Buna görə də NMR daxilində dəmir yolu ilə yüklərin daşınması ilə yanaşı, Culfa dəmir yolu xətti ilə İran dövlətilə iqtisadi əlaqələrdə inkişaf gedir, yükdaşımaları aparılır. 2008-ci il üzrə ölkədə daşınan yüklərin 4.8 %-i NMR-nın payına düşüb. NMR daxili üzrə Qızılvəng, Naxçıvan, Culfa, Şərur, Ordubad dəmir yolu stansiyalarının xarici və daxili yük axınlarında tənzimlənmə əsas rola malikdir. Daşınmış yüklər üzrə təhlildən görünür ki, NMR üzrə göndərilmiş və idxal edilən yüklərin 37.6-15.1 faizi Naxçıvanın, 14.2-4.3 faizi Şərurun, 6.4-0.7 faizi Şahaxtının, 0.7-0.6 faizi Qızılvəngin, 8.9-0.9 faizi Başbaşının, 9.8 faizi Culfanın, 8.0 faizi İranın, 5.8-8.1 faizi Ordubadındır. NMR-nın daxili yükləri üzrə axınları əsas yük mənbələridir. Daşınmış yüklər üzrə əsas hissəni təşkil edən kənd təsərrüfatı məhsulları və tikinti materiallarıdır. Respublikada son illərdə fərqli rayonlarda dəmir yolu ilə daşınmaların yolverilməz olması səbəbindən yüklər üzrə ümumi balans azalmışdır.

Dəmir yolu NMR-nın daxili üzrə yük və sərnişin daşımalarını həyata keçirməklə yanaşı, sosial və iqtisadi inkişafı formalaşdırmağa da təsir göstərir. Muxtar respublikada aparılan təhlillər göstərir ki, onun iqtisadi rayonlara təsiri və dəmir yolu boyu 20-40 km məsafədə yerləşən hissələrdə istehsal üzrə mərkəzləşdirilməsi daha aktivdir. Bu dövrdə NMR-nın ümumi yaşayış məntəqələri və kənd təsərrüfatının məhsullarını istehsal edən kəndlər də yüksək səviyyədə inkişafda olmuşdur. Ərazidə məhsulların digər bölgələrə və ölkələrə ixracı üçün daha keyfiyyətli və əlverişli nəqliyyat şəraiti yaradılır. Ölkədə mühüm nəqliyyat qovşaqları və nəqliyyat qovşaqları kimi xidmət edən bir neçə stansiya var. Həmin özəllikləri diqqətə alaraq, bu stansiyalar üzrə iqtisadi münasibətlərdə mövqeyin açıqlanması məqsədəuyğundur. Naxçıvan dəmir yolu stansiyası yük dövriyyəsinə və sərnişin üzrə dövriyyəyə görə NMR-da Culfanın dəmir yolu qovşağı üzrə 2-ci mühüm stasiyadır. Stansiya Naxçıvan şəhəri, Şahbuz, Babək rayonlarında mərkəzləşdirilmiş yük əməliyyatları üçün mərkəz kimi xidmət göstərir. Ümumiyyətlə, muxtar respublika üzrə dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşınan

bütün yükdaşımların 37 faizi həmin stansiya üzrə aparılır. Bu onunla əlaqədardır ki, muxtar respublikada istehsal olunan ümumi məhsulun 60-70 faizi adıçəkilən şəhər və rayonların payına düşür, ona görə də bu stansiyanın daşımalarda xüsusi çəkisi yüksəkdir.

NMR-sı Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə, 2020-ci ildə uzunluğu 87 kilometr olan Naxçıvan-Sədərək və 32,4 kilometr Naxçıvan-Culfa avtomobil yolları muxtar respublikanın əsas avtomobil yollarından biri olacaq və mühüm rol oynayacaq. Bundan əlavə, uzunluğu 88,8 km olan Naxçıvan-Şahbuz-Batabat avtomobil yolu yenidən qurularaq istifadəyə verilib.

Babək rayonunun 13 yaşayış məntəqəsini, Şəkərabad şəhərini, Nehrəm kəndi-Arazkənd dairəsini birləşdirən 25,6 km uzunluğunda Hacıvar – Vayxır - Sirab avtomobil yolu 25.4 km uzunluğunda 7 yaşayış məntəqəsi üzrə, Culfa rayonu ilə 57 km, 20 kəndi əhatə edir, uzunluğu 6 kilometr olan Boyəhməd avtomobil yolu Naxçıvan-Sədərək-Təzəkənd-Çalxanqala-Qıvraq, Təzəkənd – Çalxanqala - Qıvraq dairəvi avtomobil yolunun və Kəngərlinin 5 kəndini əhatə edən digər avtomobil yolları yenidən qurulur. Ümumilikdə, 2010-cu il yanvarın 1-dən 2019-cu il üzrə avtomobil yolu üzrə NMR-da 1097 km yeni olaraq qurulub. Bu dövr üzrə 69 körpü tikilmişdir, 27 körpü təmir edilmişdir.

Naxçıvanın daxili marşrutlarında xidmət səviyyəsinin yüksəldilməsi məqsədi ilə təzə avtobuslar əldə olunmuş, NMR-nın rayon mərkəzi və kəndləri üzrə müntəzəmli reyslər iri komfortlu avtobuslar ilə təmin edilmişdir. Sərnişinlər üçün rahatlığı təmin etməkdən ötrü Şərurda, Naxçıvanda, Culfada, Ordubadda və Şahbuzda müasir tipli avtovağzallar istifadəyə verilib. Əhaliyə xidmət səviyyəsinin daha da yüksəldilməsi, uçuşların tam təhlükəsizliyi təmin etməkdən ötrü Şərq və Qərb terminallar istifadəyə verilib. Yenidənqurmada sonra hava limanı üzrə illik yük dövriyyəsi və sərnişin daşınması xeyli artmışdır, aeroport binası üzrə istifadədə sərnişinlər üzrə say saatda 600 nəfərə çatmışdır. Beynəlxalq hava limanı üzrə yükləri təhlükəsiz daşımaq və qəbul etməkdən ötrü yük terminalını yenidən qurmuş, avadanlıqlar üçün qarajlar təmir

edilmişdir. NMR-nın rayonları üzrə yaşayan əhaliyə bilet satışının yaxşılaşdırılması məqsədi ilə Şərurda, Ordubadda və Şahbuzda bilet satışı məntəqələri açılıb.

Digər nəqliyyat marşrutu olan dəmir yolunun inkişafı istiqamətində mühüm tədbirlər həyata keçirilib, infrastruktur yenidən qurulmuşdur. 2020-ci ilin yanvar-iyul ayları üzrə “Naxçıvan Dəmir Yolları” MMC vasitəsilə Naxçıvan stansiyasında polis bölməsi üçün inzibati bina tikilmiş, alçaq sərnəşin platforması və dartma yarımstansiyası binası, Babək rayonunda mühafizə briqadası binası yenidən qurulmuş, təmir sexinin tikintisi aparılmışdır (<http://ikisahil.com/post/168022-naxchivanda-muasir-neqliyyat-sistemi-yaradilib>).

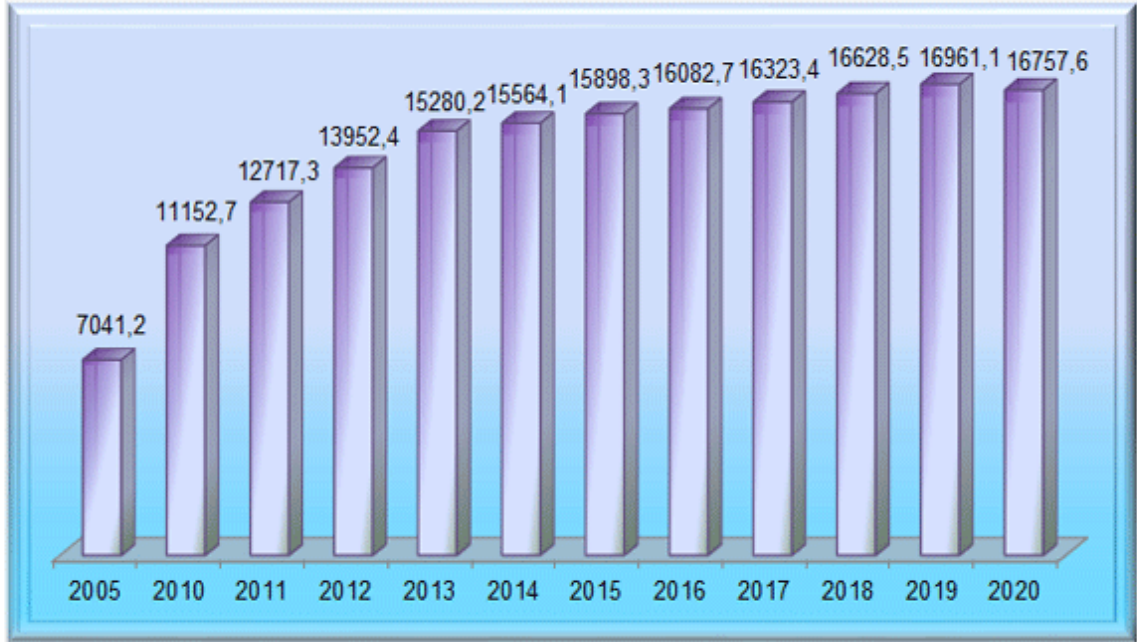
Cədvəl 1: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması (min tonla)

İllər	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cəmi	15898,3	16082,7	16323,4	16628,5	16961,1	16757,6
Dəmir yolu nəqliyyatı	88,3	51,9	71,1	126,7	283,5	133,0
Hava nəqliyyatı	6,4	7,2	5,9	6,2	6,1	1,9
Avtomobil nəqliyyatı	15803,6	16023,6	16246,4	16495,6	16671,5	16622,7

Mənbə: <http://statistika.nmr.az/source/transport/index>. məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Cədvələ əsasən 2020-ci il ərzində avtomobil nəqliyyatı ilə 16622.7 min ton yük daşınmışdır əvvəlki illə müqayisədə 1,4 % azalma deməkdir. Bunu səbəbi Covid-19 pandemiyasıdır. 2020-ci ili üzrə dəmir yolu ilə yük daşınması 133,0 min ton, 2019-cu ildə 283,5 min ton olmuşdur. Ümumiyyətlə pandemiya dövründə bütün yüklər dəmir yolu nəqliyyatı ilə daha çox daşınmışdır. 2019-cu ildə bu nəqliyyat yolu ilə yük daşınması 100 % olmuşdursa 2020-ci ildə bu nisbət 46,9 % təşkil etmişdir. Hava yolu ilə yük daşınmasında 2019-cu ildə 6,1 min ton idisə 2020-ci ildə 67,3 % azalaraq 1,9 min ton olmuşdur. Hava nəqliyyatı ilə 2020-ci il üzrə yük daşımalarında azalma səbəbi də COVID-19 pandemiyasının yaratdığı problemlərdəndir.

Qrafik 1: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması (2005-2020-ci illər üzrə, min ton)



Mənbə: <http://statistika.nmr.az/source/transport/index>. məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Qrafikin təhlilinə diqqət yetirsək, görürük ki, 2005-2020-ci illərdə yükdaşımaların artımında kəskin fərqlər olub. 2020-ci ildə nəqliyyat sektorunda yükdaşımaların ümumi həcmi 16 757,6 min ton təşkil edib. 2020-ci ildə nəqliyyat sektorunda yük daşınması 2005-ci illə müqayisədə 2,3 dəfə artmışdır.

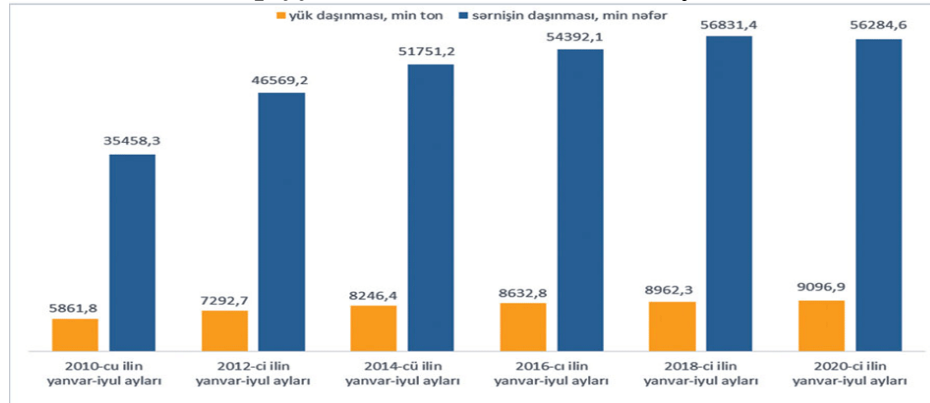
Qrafik 2: Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, min sərnişin



Mənbə: <http://statistika.nmr.az/source/transport/index>. məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Cədvəl 2-nin təhlilinə baxsaq görürük ki, 2020-ci ildə 103568,4 min sərnişin, 2019-cu il üzrə 105252,4 min sərnişin daşınmışdır. Panmdeiyanın təsirinə görə 2020-ci il üzrə əvvəlki illə müqayisədə sərnişin daşınmasında 2,8 % azalma olmuşdur. 2020-ci ildə sərnişin daşınması 2005-ci illə müqayisə 2.5 dəfə artım olmuşdur.

Qrafik 3: Nəqliyyat sektoru üzrə sərnişin və yük daşınması



Mənbə: http://statistika.nmr.az/x_news/index_news.php?par=news/2020/index_89.shtml

Həyata keçirilən tədbirlər və ən əsası əhalinin həyat səviyyəsinin durmadan yüksəlməsi nəticəsində 2020-ci ildə yanvar və iyul aylarında muxtar respublikanın nəqliyyatında 996900 mln. ton yük, 56 284 600 sərnişin daşınıb. 2010-cu il üzrə uyğun dövrləri müqayisə etsək yük daşınması 55,2 %, sərnişin üzrə daşınma 58,7 % artım olmuşdur. Sərnişin və yük daşınması üzrə ümumilikdə 28 milyon 932,2 min manata yaxın vəsait daxil olunmuşdur ki, bu da 2010-cu il üzrə uyğun dövrlə müqayisə etsək 52 % çoxluq təşkil edir

(http://statistika.nmr.az/x_news/index_news.php?par=news/2020/index_89.shtml).

Muxtar respublikada müasir avtomobil nəqliyyatı sisteminin yaradılması, nəqliyyat sektorunu uyğun idarə etmək məqsədi ilə 2020-ci il üzrə yanvar və iyul aylarının bu istiqamətə 41 169 400 manat vəsait ayrılmışdır. Cari ildə əhali üzrə göstərilmiş nəqliyyatda xidmətin səviyyəsini yüksəltmək və nəqliyyatın maddi və texniki bazasını möhkəmləndirmək məqsədilə Babək istiqaməti üzrə 10 nömrəli və 6 nömrəli marşrut xətti üzrə 6 yeni avtobus istifadəyə verilmişdir. 2020-ci ildə Qarxun-Muğancıq-Mehrab-Məmmədsabir avtomobil yolunun, Şərur rayonunun Xanağa-Ağrı-

Dizə-Vənənd kəndinin, o cümlədən Ordubad rayonunun Darkənd avtomobil yolunun və Culfa rayonunun yenidən qurulması işləri başa çatdırılıb.

1.2. Xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafı və coğrafi istiqamətlərin təhlili

Xarici iqtisadi əlaqələr müxtəlif tənzimləyicilərin, yəni bu əlaqələri dövlətin maraqlarını qoruyan vahid səmərəli sosial-iqtisadi sistemə yönəldən alətlərin təsiri altında formalaşır. Dünya ölkələrində qədim dövrlərdə ölkənin iqtisadi inkişafında xarici ticarət əlaqələrinin rolu ilə bağlı müxtəlif nəzəriyyələr yaranmışdır. Xarici ticarəti təhlil edərkən hər hansı konkret yanaşmaya (modelə) istinad etmək mümkün deyil. Hazırda bu nəzəriyyələr ölkənin xarici ticarət əlaqələrinin tənzimlənməsində, onun ixrac strategiyasının müəyyən edilməsində, eləcə də müasir beynəlxalq ticarət nəzəriyyələrinin yaranmasında həlledici rol oynayır.

Ölkəmizdə ixrac potensialının tənzimlənməsində əsas məqsəd milli iqtisadiyyatın davamlı inkişafını təmin etmək və makroiqtisadi sabitliyi qorumaqdır. Digər tərəfdən, ixrac potensialının artırılması, ondan milli iqtisadiyyatın inkişafı üçün səmərəli istifadə edilməsi üçün əsas şərtlər makroiqtisadi sabitlik və uzunmüddətli inkişafdır. Odur ki, ixrac potensialının tənzimlənməsindən danışarkən makroiqtisadi inkişaf göstəricilərinin öyrənilməsi, milli iqtisadiyyatda müşahidə olunan tendensiyaların öyrənilməsi zəruri görünür (Гамбарова P.M. 2019: s.810).

AR-da uzunmüddətli daxili iqtisadiyyat quruculuğu proseslərinin uğurla davam etdirilməsinə nail olunmuşdur. Yeni iqtisadi şəraitdə qanunauyğunluqlar əsası üzrə formalaşan iqtisadi siyasətdə sosial mahiyyət aktuallığını qoruyur, digər yandan dövlətdə qarşıya qoyulan məqsədləri asanlaşdırır, başqa yandan isə daha çox diqqət mərkəzindədir. Təsdiq olunmuş və ardıcıl surətdə həyata keçirilən dövlət proqramları, strategiya və konsepsiyalar milli iqtisadiyyatın perspektivlərini artırmış, bu da davamlı inkişaf potensialının formalaşmasına səbəb olmuşdur. Təbii ki, ümumilikdə bunlar dövlət siyasətinin səmərəliliyinin mühüm göstəriciləridir (Qasimov C. 2021: s.5).

Makroiqtisadi inkişafın hərəkətverici qüvvəsi kimi çıxış edən, iqtisadi siyasətdə qətiyyət və sosial sahədə etibarlılıq nümayiş etdirən Naxçıvan Muxtar Respublikası ölkənin uzunmüddətli hədəflərinə çatmaq istiqamətində inamla irəliləyir. Potensial olaraq effektiv regional siyasətin çox mühüm göstəricisinə çevrilə bilən və milli iqtisadiyyatın quruculuğu prosesinə töhfə verən bu amil artıq yeni dövr üçün dinamik makroiqtisadi göstəricilərin formalaşması üçün möhkəm zəmin yaradır. Əhalinin sosial rifahının daha da yüksəldilməsi, sənaye infrastrukturunun etibarlılığının yüksəldilməsi və digər sahələrdə sağlam iş mühiti üçün güclü institutların qurulması üçün mexanizmlər mövcuddur. Ölkədə iqtisadi-hüquqi normalar əsasında inamla həyata keçirilən islahatlar, ümumilikdə, sosial-iqtisadi inkişaf üçün möhkəm zəmin yaradır. Bu, təbii ki, son nəticədə muxtar respublikanın regional iqtisadi səmərəlilik fonunda əldə etdiyi nailiyyətlərin əhatə dairəsini genişləndirir, onun davamlılığını təmin edir.

İqtisadi inkişaf üzrə və sosial rifahda davamlılığın hər cəhətdən istehsalın konsepsiyasının davamlılığından, eləcə də artan təlabata davamlılığından asılı olmuşdur. NMR-da iqtisadi və hüquqi normalar fonu üzrə aparılan tədbirlərin yerli məhsulları üzrə istehsala və daxili bazara çıxarılmasına imkan yaradır. Təbii ki, bütün bunlar yaradıcı ideya və təşəbbüslərə əsaslanan iqtisadi fəaliyyət olduqda, sahibkarlığın məhsuldar rolunu qeyd etmək olarsa, daha səmərəli görünür. Yeni sənaye müəssisələrinin yaradılması, onlarda iqtisadiyyat üzrə sahə strukturunun əhatələnməsi və bu sahəyə dövlət tərəfindən daim dəstək verilməsi muxtar respublikada istehsal olunan məhsulların həcmnin artırılmasını təmin edir (Qasimov C. 2020: s.12-20).

İqtisadiyyatın sahə strukturunun davamlı inkişafı üçün həyata keçirilən tənzimləyici tədbirlər ölkəmizdə sosiallaşmanın çəkisinin artırılmasında həlledici amilə çevrilmişdir. Bunun nəticəsidir ki, Azərbaycan vətəndaşlarının rifah halı get-gedə yaxşılaşdı. Bütün bunlar Prezident İlham Əliyevin həyata keçirdiyi sosial siyasət, insanlara diqqət və qayğısı, gündəlik nəzarəti, ümummilli lider Heydər Əliyevin müəyyən etdiyi daxili və xarici siyasətin tələblərə uyğun davam edən yeniləşməsi nəticəsində əldə olunub. Bu prinsiplərə əsaslanaraq, Azərbaycan son 16 ildə:

- iqtisadiyyatın regional xarakterini gücləndirərək intensiv inkişaf yolu keçmiş;
- bazar iqtisadiyyatının sosial yönümlülüyünü artırmaqla daha təkmlil layihələrin həyata keçirilməsinə zəmin yarada bilmişdir;
- milli iqtisadiyyatın gələcək inkişafının təmin edilməsi sahəsində regional iqtisadi inkişafın uzunmüddətli hədəflərini müəyyən edir;
- əhali üzrə davamlı dövlətin qayğısı ilə təmin olunması üçün uyğun istiqamətlər üzrə işlər görülmüşdür;
- nəticədə ümumi olaraq milli iqtisadiyyat özünü rifah və məşğulluğun anlayışlarına əsaslanan güclü təhlükəsizlik hissi ilə sosial dəyərlər toplusuna çevirə bilmişdir.

Eyni zamanda, gələcəkdə prioritetləri aparmaq üçün davamlı islahatları aparmaq regionlarda sosial və iqtisadi inkişaf üzrə dövlətin proqramlarında əsas vəzifələrinə daxildir. İstər milli, istərsə də regional iqtisadi hədəflərdən makroiqtisadi potensialı artırmaqda NMR-nın rolu, yeri və çəkisi artır. NMR-da son illərdə bu sahədə hüquq normaları ardıcıl surətdə həyata keçirilir. Bununla bağlı NMR-sı Ali Məclisinin Sədri 31 yanvar 2014-cü ildə imzaladığı “Naxçıvanın 2014-2015-ci illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Proqramı ”, habelə 2014-2018-ci illər üçün müvafiq Dövlət Proqramı, 2019-2023-cü illər üçün Proqramlar və digər hüquqi aktları misal göstərmək olar.

Qazanılan genişmiqyaslı uğurları nəzərə alaraq qeyd etmək olar ki, muxtar respublikada gələcək perspektivlər nəzərə alınmaqla möhkəm iqtisadi bazanın yaradılması və ondan uyğun istifadənin müəyyən tənzimləyici tədbirlər də öz töhfəsini verir. Buradan aydın olur ki, NMR-da sosiallaşmanın prosesi davamlılıq daşıyır və çoxsaylı müsbət tərəfləri sayəsində diqqəti cəlb edir.

Həyata keçirilən islahatlar nəticəsində aşağıdakılar müəyyənləşdirilmişdir (Qasımov C. 2020: s.7-14):

- iqtisadiyyatda hər bir sakin üzrə artan tələbatına nəzarət edir, onların ödənilməsi üçün tənzimləmə proseslərini müəyyən edir;

- cəmiyyət üzvlərinin tələbdən təklifə çıxışını asan edir və bu sahə üzrə yetkin bazanı yaratmağa stimül yaradır;

- regionları dayanıqlı istehsal potensialının artırılması əhali üzrə etibarlı məşğulluq sahəsində perspektivini gücləndirir;

- milli iqtisadiyyatda həyata keçirilən tədbirlərin verimliliyini və fərqliliyinin çoxaldılması məqsədilə həvəsləndirici mexanizmlərin müəyyən edilməsinə töhfə verir.

Qeyd edək ki, iqtisadiyyatın daha yaxşı idarə olunmasının təmin edilməsi istiqamətində islahatlar davam etdirilərkən davamlılığa xüsusi diqqət yetirilir ki, bu da bu sahədə görülən işlərin faydalılığını artırmağa təsir edir. Sosiallaşmış iqtisadiyyat həm də iqtisadi və istehsal münasibətləri üzrə sabitlikdə, möhkəmlənməsi üzrə maraqlıdır. İxtisas ehtiyacı, səhiyyə, dünyagörüşü, mədəni keyfiyyətlər, təhsil imkanları və digər amillərin məcmusu kimi bu konsepsiya həmişə aktualdır. Təbii ki, yuxarıda sadalananların hər biri bu sahədə ideal vasitə sayıla bilər və onların hər biri muxtar respublikanın iqtisadiyyatının şaxələndirilməsi proseslərinə etibarlılıq gətirir. Makroiqtisadi göstəricilərin təhlili göstərir ki, ümumi sahələr ilə yanaşı, idman və bədən tərbiyəsinin artım dinamikasını təmin edir. Regional inkişafda uyğun icranın aparılması istiqamətin daim dövlətin diqqət mərkəzində olduğunu əyani şəkildə göstərir. Bunu sizə xatırladıram, çünki müstəqillik illərində ölkədə sosiallaşma prosesində qazanılan uğurlar arasında idman nailiyyətlərini də qeyd etmək lazımdır. Yəni həm xaricdə, həm də ölkəmizin başqa şəhərləri üzrə keçirilmiş beynəlxalq idman oyunlarında idmançıların əldə etdikləri medalların bu sahələrin inkişafı üzrə dövlətdə tənzimləyici rolun artmasından danışmağa əsas verir (Qasimov C. 2020: s.7-14).

İqtisadi əlaqələrin inkişafı daha çox hər bir ölkənin və regionun təbii sərvətlərinin zənginliyindən, çoxşaxəli istehsalın tərəqqisindən və müasir tələblərə cavab verən məhsul istehsalından asılıdır. Dünyada beynəlxalq standartlara uyğun məhsul istehsalı ilkin olaraq yerli təbii sərvətlər üzrə istehsala müntəzəm cəlb edilməsi ilə bağlıdır. Eyni zamanda, təbii sərvətlərə əsaslanan sənaye məhsullarının yerli tələbatını ödəmək ilə bağlı, başqa bölgələrdə də belə məhsullar üzrə tələbatə təsir edir. Regionlararası və

regiondaxili iqtisadi əlaqələr üzrə inkişafa təsir göstərən amillərin sırasında nəqliyyat amili vacib yer tutur. Nəqliyyat istehlak və istehsal arasında, eləcə də iqtisadi rayonlar arasında məhsul mübadiləsində istehsal prosesinin təşkili formasında daha çox inkişaf etmişdir.

Tədqiqat aparılan bölgə coğrafi mövqedən asılı olaraq genişmiqyaslı iqtisadi əlaqələrdə inkişafa nail olmaq imkanına malikdir. Türkiyə və İran kimi qonşu dövlətlərlə əhatənin olması ikitərəfli iqtisadi əlaqələrdə inkişafa təkan verir. Həmçinin, bu məhəllə xarici və daxili yüklərin daşınmasında və məhsulların nəqliyyat zonaları arasında bölüşdürülməsində əsas amillərdən biridir. NMR-nın xarici iqtisadi əlaqələri üzrə inkişaf üçün ilk növbədə istehsallı sahələrin məqsədə uyğun şəkildə inkişafının aparılması mühüm amillərdəndir. Bazar iqtisadiyyatına keçid dövründə iqtisadiyyatda normal inkişafı təmin etməkdən ötrü təbii ehtiyatların istehsalına qonşu İran və Türkiyədən investisiya cəlb etməklə istehsalın çoxşaxəli inkişafına nail olmaq mümkündür. Naxçıvan İranla Culfa dəmir yolu stansiyası, Türkiyə dövləti ilə isə Sədərək körpüsü ilə iqtisadi əlaqələr saxlayır. İran və Türkiyə ilə iqtisadi əlaqələr son illər intensiv inkişaf edir (Qasimov E. 2011: s.154-155).

Nəqliyyata aid sektordan danışarkən Azərbaycanla Türkiyə arasında əməkdaşlığda mühüm elementlərdən biri də Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə arasında daha sıx əməkdaşlığın əsasını təşkil edən Bakı - Tbilisi - Ərzurum və Bakı - Tbilisi - Ceyhan boru kəmərləri üzrə tikinti layihələrinin olmasıdır. Ölkəmiz ilə Türkiyə arasında qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin inkişafı daha çox nəqliyyat bağlantılarının genişlənməsindən asılıdır. Hal-hazırda iki ölkənin arasında olan avtomobil və hava nəqliyyatında əlaqələr yüksək qiymətə görə hər iki tərəf üzrə potensialı imkanlardan istifadəyə problem sayıla bilər. Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi bu istiqamət üzrə əhəmiyyətli addım ola bilər. Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu ilə bağlı danışıqlar 26-29 iyul 1993-cü ildə Ankarada keçirilən Türkiyə və Gürcüstan arasında Birgə Nəqliyyat Komissiyasının iclasında başlanmışdır (Aliyev Ş.Y. 2019: s.9).

Nəqliyyat və rabitə sahəsində də əlaqələr genişlənir. Naxçıvan Muxtar Respublikasından Türkiyə vasitəsilə Naxçıvan - İstanbul - Naxçıvan, Naxçıvan - İğdır - Naxçıvan marşrutu ilə gündəlik avtobuslar var. NMR-dan ixrac olunan malların alıcılarından biri də Türkiyədir. İdxal məhsullarına gəldikdə, bunun 31 %-i Türkiyənin payına düşmüşdür. Azərbaycan və Türkiyə iqtisadi əlaqələri həm ümumi həcm, həm də əməkdaşlıq baxımından inkişafdadır. Günümüzdə adı keçən dost ölkələrin strateji tərəfdaşlığına nəzər salsaq gösərik ki, Cənubi Qafqazda sülh və sabitlik, eləcə də iqtisadi tərəqqi üçün möhkəm zəmin yaradır. Türkiyə Azərbaycanın beynəlxalq əməkdaşlığında həmişə mühüm mövqedə olub. Qardaş dövlətlə əlaqələrin genişləndirilməsi xarici iqtisadi siyasətdə ən mühüm prioritetdir (Hacıyeva Ş.Ş. 2012: s.124).

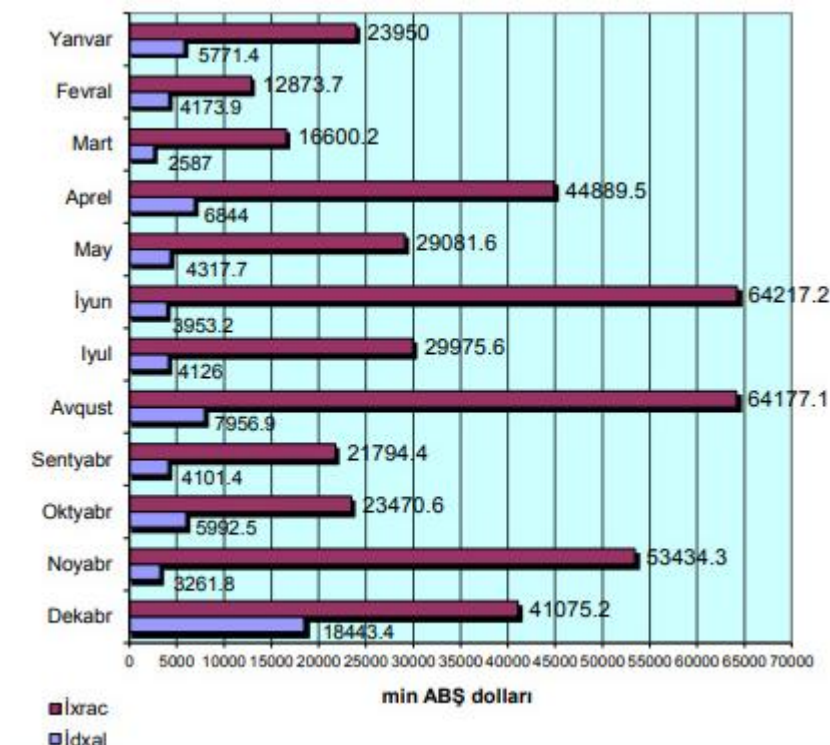
Türkiyənin Azərbaycanla əlaqələri digər ölkələrlə müqayisədə daha aktivdir. Köhnə tarixi əlaqələri olan iki dövlət arasında iqtisadi əlaqələrdə inkişafa təsir edən bir çox əhəmiyyətli səbəblər var:

1. Bakı – Naxçıvan – Türkiyə ilə birbaşa iqtisadi əlaqələrdə inkişafdan ötrü əlverişli nəqliyyatın var olması.

2. Azərbaycan – İran – Türkiyə, Azərbaycan – Gürcüstan – Türkiyə arasında uyğun nəqliyyata sistemlərin mövcudluğu.

2019-cu ildə Naxçıvan Muxtar Respublikasınının 63 ölkə ilə ticarət əməliyyatlarının həcmi 497 068,6 min ABŞ dolları təşkil edib. Bu dövrdə 425 539,4 min ABŞ dolları məbləğində malın ixracı olmuş, 71 529,2 min ABŞ dolları məbləğində idxal edilmiş mallar, idxal və ixrac əməliyyatlarında müsbət saldo 354 010,2 min ABŞ dolları olmuşdur. 2018-ci illə müqayisədə 2019-cu ildə ixrac əməliyyatlarının həcmi 0,3% (1 272,8 min ABŞ dolları), idxalın həcmi isə 20,9% (12 364,2 min ABŞ dolları) artıb.

Qrafik 4: İdxal-ixrac əməliyyatlarının 2019-cu il ərzində dinamikası



Mənbə: <http://dgk.nmr.az/az/page/1197/>

İxrac əməliyyatlarında böyük paya malik ölkələr arasında Türkiyənin, İranın, Gürcüstanın, Rusiyanın və s. hesabat dövründə 425 539,4 min ABŞ dolları məbləğində mal ixrac edilib ki, bunun da 323309,0 min ABŞ dolları, yəni bütövlükdə ixracın 76 faizini sənaye üzrə məhsullar, kənd təsərrüfatında məhsullar ümumi ixracın 24%-ni, yəni, 102 230,4 min ABŞ dolları təşkil edib. Vurğulayaq ki, ötən illə uyğun dövrü müqayisə etsək sənaye məhsulları üzrə ixrac 0,3 faiz, kənd təsərrüfatının məhsulları üzrə ixrac isə 0,4 faiz artıb. İxrac üzrə strukturda əsas yeri tutan əmtəələr üzrə bölgü aşağıdakı kimidir (Şəkil 1).

Şəkil 1: İxrac üzrə strukturda əsas yeri tutan əmtəələr üzrə diaqram



Mənbə: <http://dgk.nmr.az/az/page/1197/>

İdxalın strukturunda əsas rol oynayan malların sayı və dəyəri aşağıdakılardır:

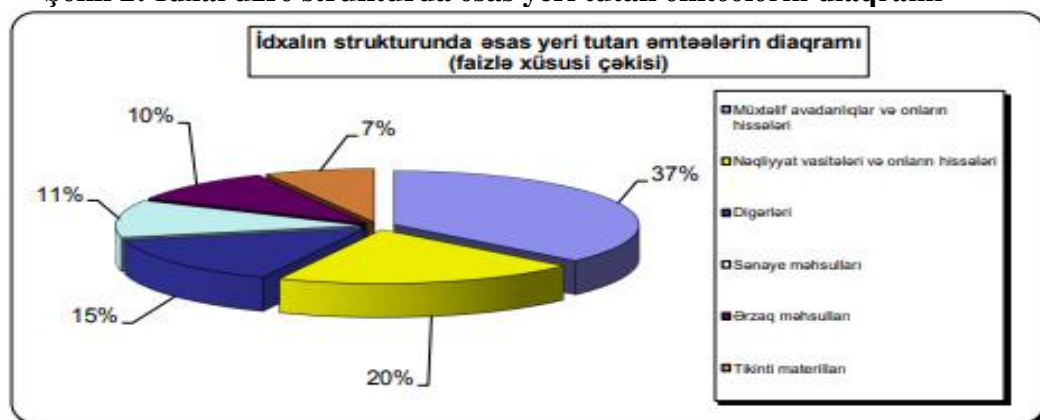
Cədvəl 2: İdxalın strukturunda əsas rol oynayan malların sayı və dəyəri

Mallar	Dəyər min ABŞ dolları
Müxtəlif avadanlıqlar və onların hissələri	26295,0
Nəqliyyat onların hissələri və vasitələri	14333,9
Başqaları	10467,5
Sənaye üzrə məhsullar	8036,2
Ərzaq məhsulları	7210,3
Tikinti materialları	5186,3

Mənbə: <http://dgk.nmr.az/az/page/1197/>

İdxal üzrə strukturda əsas yeri tutan əmtəələrin strukturu aşağıdakı kimidir (Şəkil 2.).

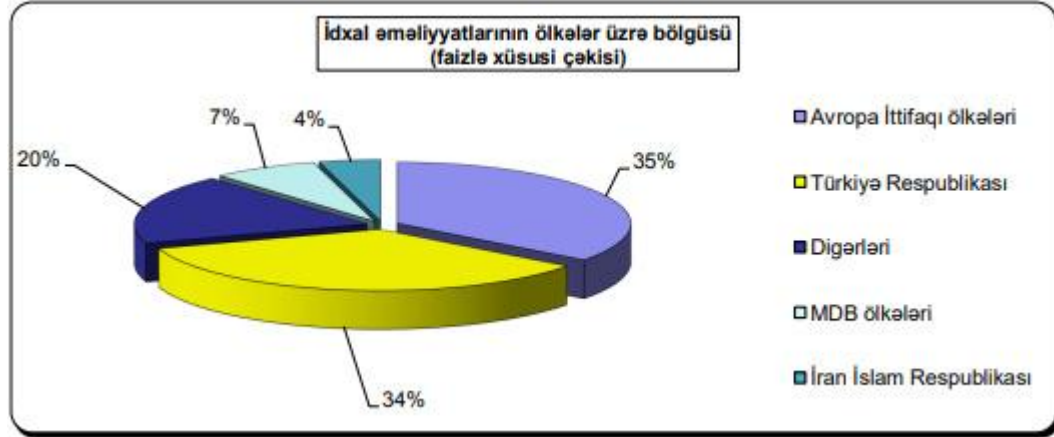
Şəkil 2: İdxal üzrə strukturda əsas yeri tutan əmtəələrin diaqramı



Mənbə: <http://dgk.nmr.az/az/page/1197/>

İdxal əməliyyatlarında ölkələrin bölgüsü aşağıda verilən diaqramda sadə şəkildə izah olunmuşdur:

Şəkil 3: İdxal əməliyyatlarında ölkələrin bölgüsü (xüsusi çəkisi, %-lə)

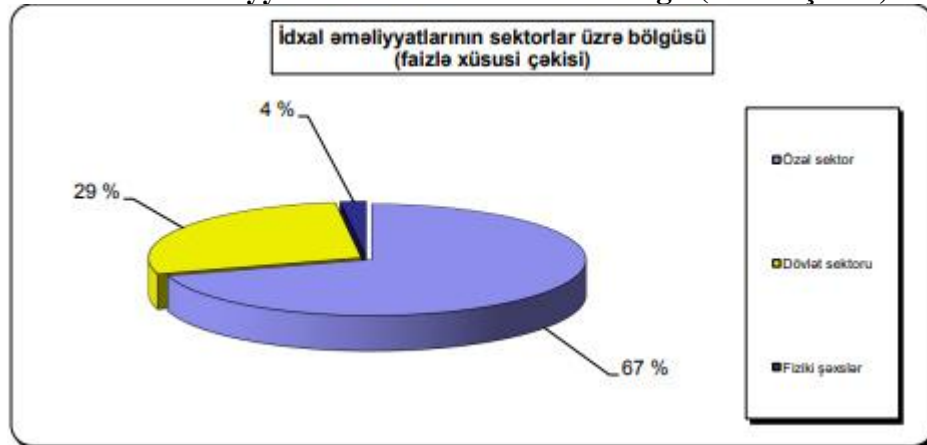


Mənbə: <http://dgk.nmr.az/az/page/1197/>

Vurğulamaq olar ki, hesabat illərində idxalda özəl sektorun payı 48229,9 min ABŞ dolları, belə ki, bütövlükdə idxal üzrə 67 %, dövlət sektorunda pay 20960,8 min ABŞ dolları, ümumi idxal üzrə 29%, fiziki şəxslərdə isə 2338,5 min ABŞ dolları, yəni ümumi idxal üzrə 4% olmuşdur. İdxal əməliyyatları üzrə sektorlarda bölgü aşağıda verilən diaqramda açıq şəkildə izah olunmuşdur

(<https://vergiler.az/news/economy/10194.html>):

Şəkil 4: İdxal əməliyyatlarında sektorlar üzrə bölgü (xüsusi çəkisi, %-lə)



Mənbə: <http://dgk.nmr.az/az/page/1197/>

Aparılan təhlil göstərir ki, Naxçıvan Muxtar Respublikasında iqtisadi münasibətlərin inkişafını təmin etmək üçün birinci növlü yerli sənaye ərazilərinin inkişafına əsaslanan istehsal münasibətlərinin formalaşdırılması vacibdir. Yerli təbii ehtiyatların istehsal dövriyyəsinə səmərəli cəlb edilməsi iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm amil hesab olunur. Bunun üçün ilk növbədə yerli təbii sərvətlərdən səmərəli istifadə etmək üçün qonşu ölkələrdən investisiya axınına, birgə müəssisələrin yaradılması yolu ilə iqtisadi əlaqələrin daha səmərəli formalaşdırılmasına şərait yaratmaq olar.

II FƏSİL. YENİ NƏQLİYYAT DƏHLİZİNİN MUXTAR RESPUBLİKANIN İQTİSADİYYATININ İNKİŞAFINA TƏSİRİ

2.1. Naxçıvan iqtisadi rayonunun ölkə iqtisadiyyatında yeri və əhəmiyyəti

Naxçıvan torpaqları ölkəmiz üçün strateji əhəmiyyətli bölgəyə çevrilib. Ümummillə liderimiz Heydər Əliyev cənablarının uzaqgörən və düşünülmüş siyasətinin önündə məhz bu amil dayanırdı. Belə müdrik şəxsiyyət fəaliyyəti üzrə müxtəlif dövrlərdə Naxçıvanın möhkəmləndirilməsinə və inkişaf etməsinə xüsusi qayğı və diqqət göstərmişdir. Lakin 1980-ci illərin ikinci yarısından başlayan siyasi hadisələrin Azərbaycan, həmçinin NMR-nın iqtisadiyyat və sosial - mədəni yaşamına güclü zərbə vurdu. Azərbaycan SSR-in sosial və iqtisadi həyatında olan pozuntular Naxçıvanda da öz əksini tapmışdır. 1980-ci illərin sonu, 1990-cı illərin əvvəllərində NMR-nın iqtisadiyyatı böhran içində idi. Muxtar respublikanın əsas rayonlarının inkişaf templəri kəskin şəkildə aşağı düşdü. 1989-cu ildən 1991-ci il üzrə sənayedə istehsal 26.6 %, kənd təsərrüfatı üzrə ümumi məhsulu 25.5 %, heyvandarlıqda 34 % azalmışdır. Nəticə olaraq illik gəlir təxminən beş dəfə azalıb.

1990-cı ildə muxtar respublikanın ümumi daxili məhsulu 1985-ci il üzrə müqayisə etsək 92.6 % təşkil etmişdir. Ermənistan muxtar respublikasının nəqliyyat və iqtisadi blokadaya düşməsi Naxçıvanın iqtisadi vəziyyətinə ciddi zərbə vurmuşdur. AR-nın dəmir yolunun Qarçevan - Mehri hissəsi üzrə fəaliyyət göstərməsi, yolların bağlı qalması, Azərbaycan rayonları və Bakı şəhəri, həmçinin ittifaq respublikalarının əlaqələrinin kəsilməsi mənzil tikintisinin, müəssisə və tikinti işlərinin dayandırılmasına səbəb olmuşdur (Hacıyev İ. 2016: s.36).

Azərbaycanın, o cümlədən Naxçıvan MSSR üzrə ərazi bütövlüyündə pozulma, erməni yaraqlılarının NMR ərazisində hücumu, ölkə rəhbərinin hərəkətsizliyi, Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin həlli dövlətçilik münasibətlərinin güclənməsinə səbəb olub. Ulu öndər Heydər Əliyevin vurğuladığı kimi, o illər, xüsusilə 1990 və 1991-ci illər üzrə NMR-da xalq hərəkətinin güclü dövrləri idi. Burada əhalinin qeyd etmək olar ki,

əksəriyyəti müstəqillik uğrunda mübarizə aparıb. Naxçıvanlıların istiqlal və azadlıq ruhu bütün Azərbaycana toxundu. Nəticədə Naxçıvan böyük ölçüdə mühüm nəaliyyətlər əldə etdi və son nəticədə AR-nın dövlət müstəqilliyini təmin etməyə xidmət etdi. Bu illərdə naxçıvanlıların azadlıq, müstəqillik və dövlətçilik ənənələrinin bərpası və inkişafı uğrunda apardığı mübarizədə Heydər Əliyevin fəaliyyəti mühüm rol oynamışdır. Müstəqillik yolunda növbəti uğurlu addım Heydər Əliyevi yekdilliklə Azərbaycan SSR və Naxçıvan SSR ali qanunvericilik orqanlarına üzv seçilməsi ilə atıldı (Hacıyev İ. 2016: s.36).

Ulu Öndərin Naxçıvan SSR Ali Sovetinin birinci sessiyasında sədrliyi bir çox tarixi qərarları almağa səbəb oldu. 17-21 noyabr 1990-cı ildə keçirilən sessiyada qəbul olunmuş siyasi əhəmiyyətə malik qərarları tariximizə qızıl hərflərlə yazılmışdır. Naxçıvan MSSR Ali Sovetinin birinci sessiyası “Naxçıvan MSSR-nin adının dəyişdirilməsi haqqında”, “Naxçıvan Muxtar Respublikasının ali dövlət hakimiyyəti haqqında”, “Naxçıvan Muxtar Respublikasının dövlət rəmzləri haqqında” 1990-cı il yanvarında Bakı hadisələri və digər məsələlərlə bağlı qərarlar var idi.

Şəkil 5: Naxçıvan Muxtar Respublikasının xəritəsi

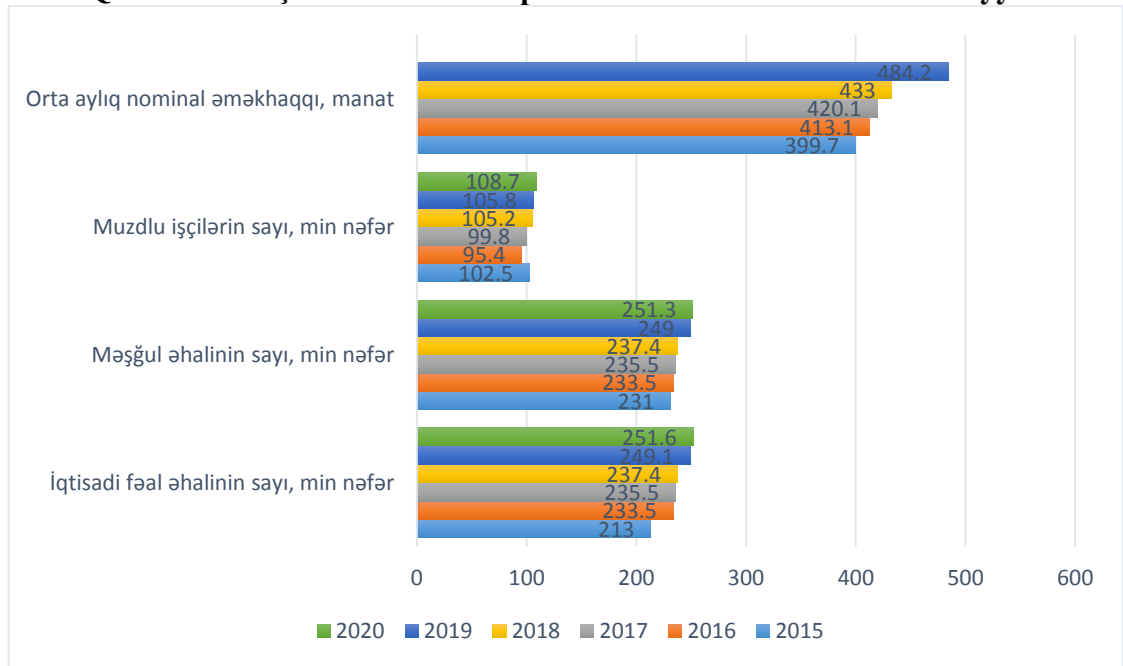


Mənbə: <https://www.ens.az/az/naxcivan-muxtar-respublikasi>

Müstəqillik illəri Naxçıvan Muxtar Respublikasının tarixində, xüsusilə sosial-iqtisadi inkişaf baxımından mühüm mərhələdir. Blokadada olsa da NMR-nın daxili

imkanları uyğun şəkildə istifadə edilmişdir. Regionlar üzrə sosial və iqtisadi inkişaf ilə əlaqədar qəbul olunmuş dövlət proqramlarını uğurla icra etmək muxtar respublikanın inkişafının təmin edilməsi baxımından önəmli əhəmiyyətə malikdir. Dövlət proqramlarında sahibkarlıq üzrə fəaliyyətin artırılması, təzə müəssisələrin yaradılması, irimiqyaslı infrastruktur üzrə layihələrin aparılması və əhalinin rifahının daha da yaxşılaşdırılması üçün yeni imkanlar yaratmışdır. Son vaxtlar Naxçıvan Muxtar Respublikasında aparılan iqtisadi islahatların az bir müddət ərzində makroiqtisadi sabitliyi əldə etmək iqtisadiyyatda dinamik inkişafa gətirib çıxarmışdır.

Qrafik 5: Naxçıvan Muxtar Respublikasında əmək bazarının vəziyyəti



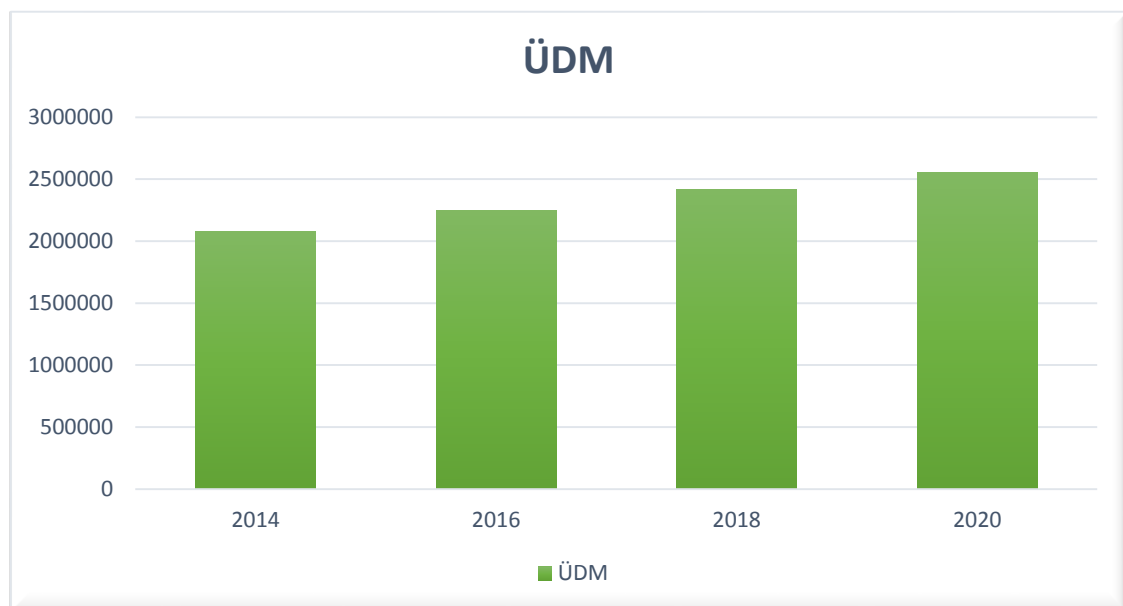
Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/regions/>

İqtisadiyyatın neft və qeyri-neft sektorlarının bir-biri ilə əlaqəli və qarşılıqlı stimullaşdırıcı inkişafı, müvafiq sahələrdə ardıcıl tənzimləmə mexanizmləri, xüsusilə də uğurla həyata keçirilən regionların sosial-iqtisadi inkişafına dair dövlət proqramları respublikamızın iqtisadiyyatının inkişafına güclü təkan olmuşdur. Şübhəsiz ki, bu, səmərəli regional iqtisadi inkişafa əsaslanan daha etibarlı potensial formalaşdıran Naxçıvan Muxtar Respublikasının davamlı, qəti və perspektivli inkişafının əsasını

qoydu. Bazar münasibətlərinə keçidin, yəni iqtisadi islahatların ilk mərhələlərində aqrar islahatların beşiyinə çevrilmiş muxtar respublika indiyədək uğurlu sosial-iqtisadi inkişaf yolu keçmişdir (https://yeniazerbaycan.com/Iqtisadiyyat_e57542_az.html).

Qalan illərin və müvafiq dövrlərin sosial-iqtisadi inkişafının təhlili göstərir ki, 2020-ci ilin 11 ayında əldə edilmiş iqtisadi artım muxtar respublika iqtisadiyyatının dayanıqlığını daha da artırmış, bu da özünü sabitliyin möhkəmləndirilməsində göstərmişdir. Bu, 2020-ci ilin yanvar-noyabr ayları üçün makroiqtisadi inkişaf göstəricilərində də öz əksini tapıb. Qeyd edək ki, bu 11 ayda muxtar respublikada 2 milyard 556 milyon 981 min 800 manatlıq ümumi daxili məhsul (ÜDM) istehsal olunub.

Qrafik 6: NMR-də istehsal olunan ÜDM həcmi, min manat



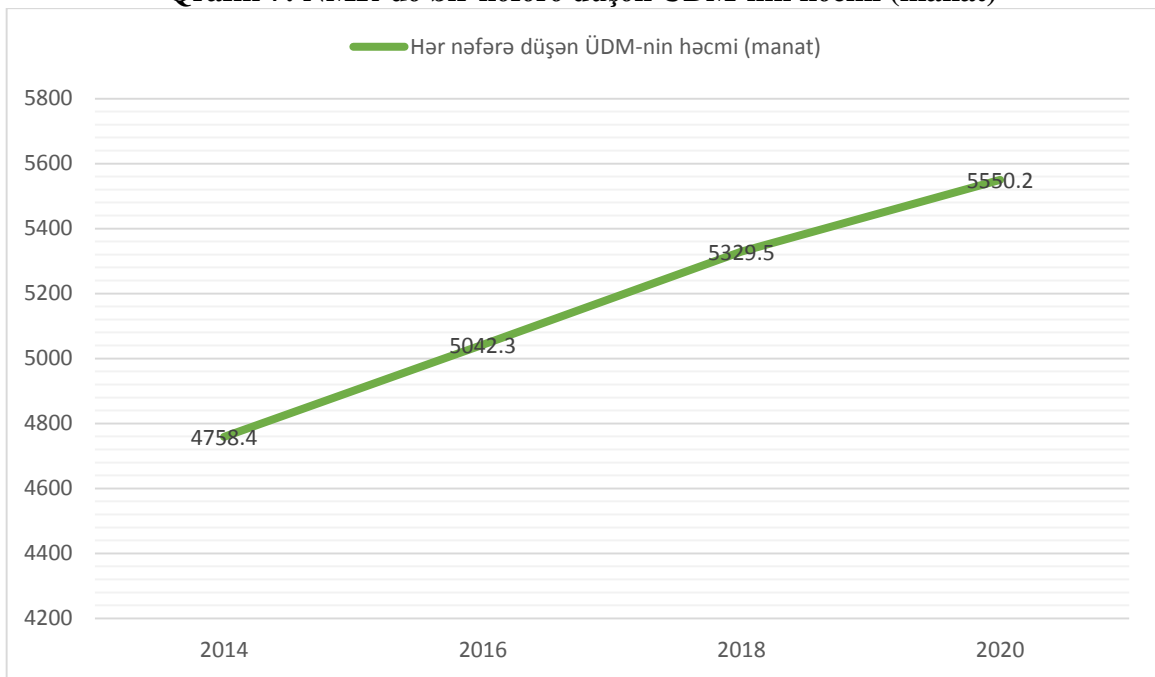
Mənbə: <https://www.stat.gov.az/source/regions/>

Təhlillər göstərir ki, 2014-2020-ci ilin eyni dövründə muxtar respublikada istehsalda ÜDM həcmi 1,2 dəfədən çox artmışdır. Bu, eyni zamanda, regional inkişaf üzrə dövlət proqramlarının dördüncü mərhələsinin artıq uğurla icra olunduğundan xəbər verir. Digər tərəfdən, bu, makroiqtisadi proseslərdə onun rolunu daha da

gücləndirən mövcud sosial-iqtisadi potensialın möhkəm əsaslarının ifadəsidir (https://yeniazerbaycan.com/Iqtisadiyyat_e57542_az.html).

Təbii ki, makroiqtisadi cəmiyyət əsasında dayanıqlı inkişafın təmin edilməsi və artan tələbatının ödənilməsi, onun sosial müdafiəsinin gücləndirilməsi və rifah göstəricilərinin daha da yaxşılaşdırılması dövlətin sosial məqsədlərini daha da reallaşdırma bilər. Bu baxımdan Naxçıvan Muxtar Respublikasında təmin edilən sosial-iqtisadi inkişaf güclü infrastruktur siyasətinin etibarlı nəticələrinin ifadəsidir, istehsal və sosial sahələrin formalaşmasında özünü göstərir. Nəticədə bütün bunlar əhəlinin alıcılıq qabiliyyətinin yüksəldilməsində, onun sosial-iqtisadi inkişafda iştirakının çevikliyinin artırılmasında özünü göstərdi. Adambaşına düşən ÜDM-in artım dinamikası və cari ilin 11 ayında 5,5 min manatı ötməsi bunu sübut edir.

Qrafik 7: NMR-də bir nəfərə düşən ÜDM-nin həcmi (manat)



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

Hesabat illərinin müvafiq dövrlərində NMR-da adambaşına düşən ÜDM həcmi 1,2 dəfə artmışdır. Ötən dövr ərzində müvafiq göstəricinin artması bir daha iqtisadiyyatın sosial xarakterinin güclənməsindən xəbər verir. Bu, eyni zamanda,

iqtisadiyyatın şaxələndirilməsini təmin edən milli iqtisadi quruculuq prosesləri fonunda aparılan islahatların səmərəliliyinin ən real ifadəsidir (<https://report.az/infrastruktur/naxcivanda-udm-artib747/>).

1990-cı illərin ortalarında Azərbaycan Respublikasında 56 sənaye müəssisəsi, ilin sonu 163, 2000 və 2005-ci illər üzrə 229 sənaye müəssisəsinin fəaliyyətdə olması məlum idi. 2005-ci il üzrə sənayedə istehsalın həcmi 41.2 mln manat təşkil etmişdir. 2007-ci il üzrə 32, 2008-ci il üzrə isə 37 sənaye müəssisəsində istehsal başlamışdır. Nəticədə 164.5 mln kubmetr sənaye üzrə məhsulun istehsalı həyata keçirilmişdir. 1996-cı ildə NMR-da sənaye üzrə 56 müəssisə var idisə, 2010-cu il üzrə isə bu müəssisələrdə say 423-ə çatmışdır. Burada işçilərin sayı 12 855 nəfərdir. 2010-cu il üzrə NMR-da ilk olaraq minik avtomobilləri istehsal edən Naxçıvan Avtomobil Zavodu istifadəyə verilmişdir. İllik 5000 avtomobil istehsal gücünə malik olan müəssisə 9 model avtomobil istehsal edir. Avtomobilin daha 2 modelin buraxılması üçün hazırlıqlar davam edir. Fəaliyyətə başladığı gündən 2016-cı il yanvarın 1-dək 4598 ədəd avtomobil istehsal edilmişdir (Hacıyev İ. 2016: s.14).

2003-cü illə müqayisə etsək, 2013-cü ildə sənaye üzrə istehsal həcmi 49 dəfə artım göstərmişdir. 2013-cü ildə sektor 863 milyon ədəd istehsal həcmi və 29% payla ÜDM-də birinci yeri tutub. Bir ildən sonra isə 892 mln manat dəyərində sənaye məhsulunun istehsalı aparılmışdır. 2015-ci il üzrə 917 mln manat dəyərində sənaye üzrə məhsul istehsal olunmuşdur ki, bu da 1995-ci il ilə müqayisədə 100,4 dəfə çoxluq təşkil edir. 2015-ci il üzrə sənaye müəssisələrində say 439-a, işçilərin sayı isə 15752-yə çatmışdır (Hacıyev İ. 2016: s.202).

Naxçıvan Muxtar Respublikası Məclisi üzrə Sədrin 6 iyun 2013-cü il tarixli sərəncamı ilə sənayenin müasirləşdirilməsi məqsədilə “Sənaye parkları haqqında Əsasnamə” qəbul edilmişdir. Müasir texnologiyalar əsasında yeni sənaye müəssisələrinin yaradılması yüksək keyfiyyətli məhsula olan daxili tələbatı ödəməklə birlikdə, bu müəssisələrin ixrac imkanlarını da artırır. Göstərilən istiqamətdə aparılan araşdırmaların nəticələrinə görə, 2015-ci il üzrə 316 797 min ABŞ dolları üzrə daha

çox sənayenin məhsulunun ixracı edilib. 2014-cü il ölkəmizdə “Sənaye ili” elan olunmuşdur. Bundan sonra “Azərbaycan Respublikasında 2015-ci ildə sənayenin inkişafına dair Dövlət Proqramı” qəbul edilib və yeni istehsal sahələrində ixtisaslı kadrların hazırlanması, innovasiyaların yayılması istiqamətində tədbirlər həyata keçirilib. “Sənaye ili” üzrə 200-ə yaxın müəssisə, həmçinin 40-dan çox iri və orta müəssisənin açılışı olmuşdur.

4 fevral 2022-ci il tarixində Naxçıvan Biznes Mərkəzində muxtar respublikanın sahibkarları ilə görüş keçirilmişdir. NMR Ali Məclisinin Sədri Vasif Talibov sənayedə rəqabətqabiliyyətli və ixracyönümlü məhsulların istehsalının təşviqi, innovasiyaya əsaslanan yeni müəssisələrin yaradılması və uğurların artırılması məqsədilə 2022-ci ilin muxtar respublikada “Sənaye ili” elan edildiyini bildirmişdir. “Sənaye ili”ndə muxtar respublikanın müvafiq dövlət orqanları və müəssisələri qarşısında mühüm vəzifələr dayanır. Sənayenin uğurlu inkişafı birbaşa sahibkarlıqla bağlıdır. Buna görə də NMR-da sənaye məhsulu üzrə inkişaf 93 % olmaqla özəl sektorda öz əksini tapır

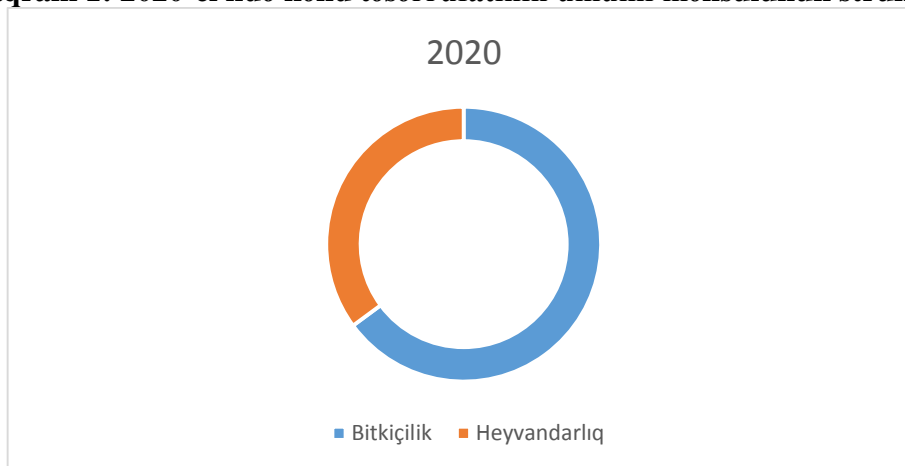
(<http://www.in.nakhchivan.az/m%C9%99tbat-xidm%C9%99ti/xeberler/1039-2022-ci-il-muxtar-respublikada-%E2%80%9Cs%C9%99naye-ili%E2%80%9D-elan-edilib.html>).

Naxçıvan Muxtar Respublikasında sənayeləşməyə gəlincə, sənaye müəssisələri üzrə inkişaf və onların yaradılmasına xüsusilə diqqət yetirilir. Sənaye müəssisəsi daxili bazara çıxmaqdan ötrü məhsulun istehsalını aparmaqla bərabər, ixrac üçün məhsul istehsalının da artmasına nail olacaqdır. Azərbaycan Respublikasında mövcud olan sabitlik və iqtisadi nailiyyətlərin 1995-ci ildən sonra muxtar respublikada abadlıq və quruculuq sahəsində mühüm işlərin görülməsinə lazımi şərait yaratmışdır. Hesablamalar göstərir ki, 2014-2020-ci ilin 11 ayı ərzində müvafiq göstəricilərlə müqayisədə 1,2 dəfə artım olub. Təbii ki, bu, muxtar respublikada sənayenin dinamik inkişafını əks etdirir, onun əsas makroiqtisadi göstərici olan ÜDM-in strukturunda birinci yeri tutduğunu göstərir. Eyni zamanda, sənayenin artan dinamikası iqtisadiyyatın daha bir aparıcı sahəsinin - kənd təsərrüfatının davamlı

perspektivlərindən xəbər verir. Çünki sənayenin inkişafı həm də kənd təsərrüfatında məhsuldarlığın ifadəsidir və mezoiktisadi üstünlüklərlə xarakterizə olunur.

Əsas diqqət muxtar respublika iqtisadiyyatında kənd təsərrüfatının aparıcı mövqelərinin qorunub saxlanmasına, onun ərzaq və xammal xərclərinin ödənilməsindəki roluna, əhalinin məşğulluğunun təmin edilməsinə və bu sahənin inkişafına yönəldilib. Ölkədə ilk dəfə olaraq Naxçıvanda torpaq islahatı aparıldı, torpaqların xüsusi mülkiyyətə verilməsi, kolxoz və sovxozların özəlləşdirilməsi digər rayonlarla müqayisədə aqrar islahatları sürətləndirməyə imkan verdi. Muxtar respublikada kənd təsərrüfatının yaxşılaşdırılması məqsədilə əkin sahələri üzrə strukturlarda dəyişikliklər aparılmış, əkin ərazilərinin sahəsi genişləndirilmişdir.

Diaqram 1: 2020-ci ildə kənd təsərrüfatının ümumi məhsulunun strukturu



Mənbə: <http://statistika.nmr.az/source/agriculture/index.php#01>

Belə ki, kənd təsərrüfatının əkin sahəsi 1991-ci illə müqayisədə 2,4 dəfə artaraq 25,4 min hektar 61,4 min hektara çatsa da, məhsuldarlıqda artıma əsasən 2015-ci il üzrə istehsalın ümumi həcmi 13885 manatdan 402992 manata yüksəlmişdir. Ümumiyyətlə, 1991-ci il ilə müqayisə etsək taxılın istehsalının 3.5 dəfə - 106.3 mln. ton, kartof istehsalının 112.5 dəfə - 45 mln. manatadək, giləmeyvə və meyvənin istehsalının 27.7 dəfə artaraq 66.5 mln. manata çatmışdır (Hacıyev İ.2016: s.25).

Cədvəl 3: Əsas bitkiçilik məhsullarının istehsalı (bütün təsərrüfat kateqoriyaları üzrə), ton

Göstəricilər	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Dənlilər və dənli paxlaları	117352	111228	112689	114936	118146	132769
<i>o cümlədən buğda</i>	79140	80248	66095	68714	77261	83824
Tütün	-	-	11	52	97	58
Dən üçün günəbaxan	690	726	750	761	772	367
Kartof	45043	46409	48982	49574	50092	50668
Tərəvəz	82016	83142	84722	85642	86745	76703
Bostan məhsulları	38003	38202	38349	38714	38851	31798
Meyvə və giləmeyvə	51111	51980	53069	55949	52022	52518
Üzüm	15354	15581	15906	16223	16706	16885

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

NMR-da kənd təsərrüfatı üzrə inkişafda daimi tənzimləyici tədbirlər həyata keçirilir. Bununla bağlı vurğulamaq olar ki, 2020-ci ildə noyabrın 27-də NMR Ali Məclisinin Sədri “Kənd təsərrüfatı torpaqlarının münbitliyinin artırılması ilə bağlı tədbirlər haqqında” fərman imzalayıb. Bu, muxtar respublikanın keçmişdə topladığı kənd təsərrüfatı potensialı baxımından çox mühümdür və bu əsasda gələcəkdə yeni perspektivlər açacaqdır. Başqa yöndən torpağın münbitliyi ilə yanaşı ondan istifadə üzrə stimullaşdırıcı mexanizmlərin prosesini sürətləndirəcək. Bildiyimiz kimi, 2019-cu ildə NMR-da Ailə təsərrüfatları ili elan edilib. Təsdiq edilən uyğun Sərəncam fermer təsərrüfatlarının istehsalda imkanların artmasına, onlar üzrə kənd təsərrüfatı vasitələrindən istifadə imkanlarına, deməli, aqrar sahədə məşğulluğun, o cümlədən demoqrafik balansın artırılmasına stimullaşdırıcı təsiri ilə seçiləcək.

Göründüyü kimi, kənd təsərrüfatının inkişafında zəruri amil olan bu artım 2014-2020-ci illərin müvafiq dövrləri ilə müqayisədə 1,5 dəfədən çox olmuşdur. Əslində, o, həm də əhalinin etibarlı qida mənbəyi olmaqla yanaşı, bağçılığın inkişafı üçün məhsuldarlıq sütunu kimi də xidmət edir. Beləliklə, Naxçıvan Muxtar Respublikası 2020-ci ilin sonuna güclü makroiqtisadi potensialla gəlir. Əldə edilən nəticələr texniki-iqtisadi əsaslandırma əsasında qarşıdakı dövr üçün mövcud perspektivlərin daha da

genişləndirilməsinə töhfə verəcək. Şübhəsiz ki, bu, uzunmüddətli sosial-iqtisadi inkişafın keyfiyyətə yeni mərhələsini yaradacaqdır.

NMR-da kənd təsərrüfatı üzrə əsas sahələrdən biri də heyvandarlıq sahəsidir. Şübhəsiz ki, əhalinin yüksək keyfiyyətli heyvandarlıq məhsullarına olan tələbatının tam ödənilməsi üçün daxili bazarda məhsul bolluğunun yaradılması üçün bu sahənin inkişafı vacib əhəmiyyətə malikdir. NMR-nın ümumi təsərrüfatın kateqoriyasında mal - qaranın sayının artırılmasına, onların cinslərinin yaxşılaşdırmağa əsaslı diqqət yetirilir. 1996-cı ildə iribuynuzlu mal-qaranın sayı 55.5 min baş, keçi və qoyunların sayı 278.8 min baş olmuşdur, 2016-cı il ilə müqayisədə 109.4 min və 662.8 min baş artmışdır. Azərbaycan Respublikasında iribuynuzlu mal-qaranın baş sayının yaxşılaşdırılması məqsədilə 1937 baş iribuynuzlu mal-qara ixrac edilərək sahibkarlara lizinq yolu ilə, həmçinin 89 baş isveçrə, 535 baş simmental və 1313 baş holşteyn-friz dəvəsi verilmişdir (<https://qlobal.az/muxtar-respublikada-kend-teserrufati-suretle-inkisaf-edir/#.YgYbi1VBzIU>).

Cədvəl 4: Heyvandarlıq məhsullarının istehsalı, ton

Göstəricilər	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Ət (kəsilmiş çəkiddə)	13812	14069	14378	15090	15517	15951
Süd	80244	81372	82857	83967	85638	87334
Yumurta, min ədəd	73486	80422	86236	87281	89630	91765
Yun (fiziki çəkiddə)	1010	1022	1034	1045	1057	1072

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

Son 25 ildə quşçuluq, balıqçılıq, ovçuluq və digər sahələr inkişaf edib. Dövlətin maliyyə dəstəyi vasitəsilə 230 heyvandarlıq, 64 toyuqçuluq, 95 arıçılıq, 14 balıqçılıq təsərrüfatı yaradılmışdır. 2016-cı il üzrə quşların sayında 1996-cı illə müqayisədə 6.7 dəfə artmış 153 345 başa çatıb. MR-da arı ailələri üzrə say 70396-ya çatmışdır, 1396 ton bal istehsal edilmişdir. Aqrar siyasət nəticəsində yerli istehsal sahəsi genişləndirilib, daxili bazarda məhsulların miqdarında artım olub. 2015-ci ildə muxtar respublikada 4029918 min manatlıq kənd təsərrüfatı məhsulu istehsal edilmişdir ki, bu da 1995-ci illə müqayisədə 10,4 dəfə çoxdur. NMR-sı Ali Məclisi Sədrinin 18 noyabr tarixli

Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş “Naxçıvan Muxtar Respublikasında arıçılığın inkişafına dair 2017-2022-ci illər üçün Dövlət Proqramı” inkişafın yeni mərhələsinə qədəm qoymasında mühüm rol oynayır. Proqramın uğurla həyata keçirilməsi arı ailələrində sayın artımına və bu sahə üzrə də ümumi məhsuldarlığı daha da artırmağa imkan verəcəkdir. NMR-da 99935 arı ailəsi var

(https://azertag.az/xeber/Naxchivanda_aqrar_sahe_ugurla_inkisaf_etdirilir-1914142).

Kənd təsərrüfatı üzrə davamlı inkişafı təmin etmək və məhsulların ixrac potensialını artırmaq məqsədilə “NMR-da kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalının, emalının və ixracının stimullaşdırılmasına dair 2021-2025-ci illər üçün Dövlət Proqramı” təsdiq edilib. İstehsal konsepsiyası istehlak sektorunda artan tələbatı və mövcudluğu ödəmək üçün mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu baxımdan təsdiq edilmiş Dövlət Proqramı böyük əhəmiyyətlidir. Müəyyən illərin keçməsinə baxmayaraq istehsalçıların məhsulları üzrə satışı aparmaqdan ötrü kənd təsərrüfatında yarmarkalar təşkil olunur. Bunların hamısı əhali üzrə ərzaq məhsullarının etibarlı təminatını aparmaqda mühüm rola malikdir. Uyğun ərzaq təminatını aparmağa görə ixracın potensialında da artım müşahidə olunmuşdur. 2021-ci ildə yanvar və sentyabr ayları üzrə muxtar respublikada 409 830 300 manat kənd təsərrüfatının məhsullarının istehsalı aparılmışdır ki, bunlar 2020-ci illə müqayisə etsək 3.5 % çoxdur.

2.2. Naxçıvanın tranzit potensialı və onun qiymətləndirilməsi

Nəqliyyat sektorunun inkişafı NMR-də prioritet istiqamətlərdən biridir. 18 ildə Azərbaycanın əksər hissəsində muxtar respublikanın nəqliyyat koordinasiyası baxımından təcrid olunması bir çox ciddi problemlərə səbəb olub. Yenidən baxılmış və ya bərpa edilmiş təsərrüfat subyektləri tərəfindən istehsal olunan malların ixracı, o cümlədən bir çox təsərrüfat fəaliyyəti, gündəlik sərnişindəşımaya xidmətləri əsasında respublikanın digər şəhər və rayonlarına gediş-gəlişin məhdudlaşdırılması məsələlərdən biridir. Lakin bu problemlərin muxtar respublika əhalisinə təsirini azaltmaq üçün xərcin bir hissəsi ölkədə istehsal olunan malların dəyəri hesabına ödəniləcək və bu vəsait subsidiyalar, güzəştlər, sərnişindəşımalarda güzəştlər şəklində ödəniləcək.

Naxçıvan Beynəlxalq Hava Limanı müasir standartlar əsasında tikilərək 2004-cü ildə xidmətə açılıb. Hazırda hava limanından Azərbaycanda Bakı və Gəncəyə uçuşlar həyata keçirilir. O, həmçinin Naxçıvan-Moskva, Bakı-Naxçıvan-İstanbul və digər istiqamətlərdə beynəlxalq sərnişindəşımaya xidmətləri göstərir. Naxçıvan Muxtar Respublikasında 2007-ci ildə Sədərəkdə, Culfada və Şahtaxtının sərhəd qapılarının açılması ilə Nəqliyyat Nazirliyi yaradılmış, Bakı-Naxçıvan-Bakı avtobus marşrutunun istifadəyə verilməsi kəmərin genişləndirilməsində mühüm addım idi. 2013-cü ilə görə NMR-da 163.9 km avtomobil yolu tikilmiş və ya yenilənmiş, 21 körpü tikilmiş, 12 körpü təmir edilərək istifadəyə verilmişdir. İnsanlara göstərilən xidmətin səviyyəsini yüksəltmək üçün Naxçıvan Beynəlxalq Hava Limanına yeni texnika gətirdilər. Eyni zamanda qatarların hərəkəti də tamamlanıb (https://nakhchivan.preslib.az/az_e5.html).

2015-ci il üzrə Qıvraq – Püsyən – Xanlılar yolunun və Babək - Nehrəm - Arazkənd yolunun tikintisi başa çatdırılıb. Culfa rayonunun Kırna - Qal və Dizə - Qal yollarını yenidən qurmaq, Gəl-Şurud yolu üzrə təmir başa çatmışdır. Naxçıvanda Beynəlxalq Hava Limanı üzrə Şərqi Terminalı təzədən qurulmuşdur, terminala körpülər, teleskoplar, liftlər, eskalatorlar və yük karvanları yüklənib, hava limanında sərnişinlərin sayı saatda təxminən 400-450 nəfər təşkil edir. Şərur və Ordubadda kassaların açılışı

ilə Qərb terminalının tikintisi davam etdirilib. 2015-ci ildə 2014-cü il ilə müqayisə etsək qeyri-dövlət sektorunda yükün daşınması 2.1 %, sərnişinin daşınması 1.3 % artmışdır. Sərnişin və yüklərin daşımalarına 48600,9 milyon manat və ya 2014-cü il ilə müqayisə etsək 2.2 % çox vəsait xərclənib.

Hazırda muxtar respublikada nəqliyyat sisteminin təhlükəsizliyinin təmin edilməsi, yolların və infrastrukturun inkişafı, eləcə də mövcud yollar əsasında beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yollarının tikintisi istiqamətində mühüm işlər görülür. Yüksək hərəkətlilik, ətraf mühitin mühafizəsi və ictimai nəqliyyatdan səmərəli istifadə prinsipləri əsasında şəhər nəqliyyatının müasirləşdirilməsi istiqamətində işlər davam etdirilir (https://nakhchivan.preslib.az/az_e5.html).

Azərbaycanla Ermənistan arasında uzun müddətdir davam edən münaqişə ucbatından Ermənistan regionda həyata keçirilən iri layihələrdə geri qalır. Əslində Ermənistan bir müddətdir ki, mühasirədədir. Lakin Qarabağ münaqişəsi ilə regionda yeni əməkdaşlıq imkanları yarandı. Onlardan biri Azərbaycandan Naxçıvana, Türkiyədən isə Ermənistana yeni nəqliyyat dəhlizinin açılmasının mümkünlüyüdür. Naxçıvanın uzunmüddətli coğrafi blokadası iqtisadi inkişafa da mənfi təsir göstərmişdir. Naxçıvandan əsas təsərrüfat sahəsinə yüklərin daşınmasında ciddi problemlər var (<https://report.az/infrastruktur/naxcivanin-tranzit-qabiliyyetinin-artirilmesi-elave-gelir-imkani-yaradir/>).

Bundan sonra əmək bazarları arasında sıx əlaqə yaratmaq mümkün olacaq. Naxçıvanda əmək bazarı kiçikdir, bir çox iş sahələrində düzgün işçi tapmaq çətin ola bilər. Amma iqtisadiyyata işçilərin cəlb edilməsi problemi də var. Dəhliz açılan zaman naxçıvanlılar Zəngilanda, Cəbrayıl, Qubadlıda iş tapa bilər. Çünki muxtar respublikada vaxt var idi ki, Naxçıvana daxil olmaq Qarabağ bölgəsinə bu yolla daxil olmaqdan daha çox vaxt aparırdı. Eyni zamanda, iqtisadçılar Naxçıvanda məşğulluğu qiymətləndirmək imkanı əldə edəcəklər. Yəni, nəticədə əmək bazarına daxil olmaq üçün oxşar imkanlar yaranacaq.

Digər məsələ Naxçıvan dəmir yolu infrastrukturunun xüsusilə İran və Türkiyə ilə inteqrasiyasıdır. Gəlirlərin əhəmiyyətli dərəcədə artması əlavə gəlir imkanları yaradır. Düzgün qiymətləndirmə, müvafiq infrastrukturun yaradılması və müəyyən səviyyədə sahibkarlıq fəaliyyəti ilə bu, rayonun turizm potensialına birbaşa təsir göstərə bilər. Ona görə də müasir turizm marşrutları sadə şeyləri əhatə edir. Bütün istiqamətlərə səyahət edən insanlar bir anda daha çox ölkə görmək istəyirlər. Bu baxımdan Türkiyə-Naxçıvan-Azərbaycandan Qarabağa və digər bölgələrə turizm marşrutlarını inkişaf etdirmək olar. Hətta Qarabağ-Naxçıvan-İran üzərindən maraqlı və həyəcanlı marşrutlar planlaşdırmaq olar. Bütün bunlar Naxçıvan iqtisadiyyatının əsasını təşkil edir (<https://report.az/infrastruktur/naxcivanin-tranzit-qabiliyyetinin-artirilmasi-elave-gelir-imbani-yaradir/>).

Türkiyə ilə Azərbaycan arasında iqtisadi qazanc və nəqliyyat sahəsinin itirilməsi kimi bəzi məsələlərin həlli məsələsi gündəmdə idi: bu, iki ölkə arasında ticarət və iqtisadi inkişaf mexanizmi yaradardı. Gələcəkdə Azərbaycanı dəstəkləyən ölkələr, o cümlədən Türkiyə Qarabağın quruculuğunda əsas rol oynayacaq. Layihənin həyata keçirilməsinin asanlaşdırılmasında bu dəhlizin rolu yaxşı olacaq. Tikinti sahələri tapılırsa, nəqliyyat dəhlizi iqtisadiyyatda əlavə 20-30% bazar payı yarada, Ermənistanı regionda daha da çiçəkləndirə bilər. Naxçıvanın Türkiyə və Avropa bazarlarına asanlıqla çıxışı olacaq. Öz növbəsində Ermənistanı yuxarıda qeyd olunan yollara yeniləmək olar. Deməli, bu dəhliz turizm üçün mühüm bazar olacaq. Ümumiyyətlə, bu dəyişiklik Ermənistan iqtisadiyyatının inkişafına, xüsusən də bu prosesdə iştirak edən layihələrə pul qənaət və proqramın öz gəlirlilik dərəcəsini artırmaq baxımından böyük imkanlar verəcək (<https://report.az/infrastruktur/naxcivanin-tranzit-qabiliyyetinin-artirilmasi-elave-gelir-imbani-yaradir/>).

Noyabrın 10-da Azərbaycan, Ermənistan və Rusiya arasında imzalanmış üç dövlət haqqında sazişin müddəaları yerinə yetirilərsə, 30 ilə yaxındır ki, davam edən regional təhlükəsizlik əməkdaşlığının şansı daha da arta bilər. Çünki 10 noyabr tarixli Müqavilənin 9-cu maddəsinə əsasən, regionda ümumi nəqliyyat üzrə əlaqələr,

iqtisadiyyat bərpalaşacaqdır. Ermənistan Qərbi Azərbaycan ilə NMR arasında nəqliyyatın təhlükəsizliyini, insanların, nəqliyyat vasitələri və yükləri hər 2 istiqamət üzrə sərbəst hərəkətini təmin edir. Xəbərə görə, prezident İlham Əliyevin bəzi kurslarda və ictimai nəqliyyat vasitələrində tez-tez Zəngəzur yolu və Naxçıvan yolu adlandırdığı nəqliyyat xətti Ermənistan tərəfindən təsdiqlənib. Həyata keçiriləcəyi təqdirdə dəhliz Azərbaycan, Ermənistan və Naxçıvan Muxtar Respublikasına, eləcə də region ölkələri, Türkiyə, Rusiya, İran və Mərkəzi Asiya Respublikasına yeni iqtisadi və ticari imkanlar verəcək.

Hər şeydən əvvəl dəhliz Azərbaycan, quru nəqliyyatı və Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında birbaşa əlaqəni təmin edəcək, həmçinin qlobal sərhədə malik olan Naxçıvan Muxtar Respublikasına çıxışı genişləndirəcək. Hazırda Naxçıvanla Azərbaycanın digər bölgələri arasında quru əlaqəsi cənubda İran və ya qərbdə Türkiyə üzərindən həyata keçirilir. Yeni format Naxçıvan və Azərbaycan üçün yeni iqtisadi imkanlar yaradacaqdır.

Əslində dəhlizin əlavə dəyərinin böyük potensialı var. Avropa-Asiya ticarət əlaqələri baxımından Naxçıvan yolu Cənubi Qafqazdan keçən Şimal-Cənub-Şərq-Qərb dəhlizində yaşamağa namizəddir. Naxçıvan yolu mərkəzi dəhlizə yeni marşrutlar qatacaq, Türk Şurasına üzv dövlətlərin ərazisindən keçən qısa Avro-Asiya yolu olacaq və region ölkələrinə regional nəqliyyat kimi iqtisadi imkanlar verəcək. Sözsüz ki, yeni iqtisadi imkanlar və ticarət əlaqələri gətirəcək Naxçıvan yolu region ölkələri üçün yaxşı inkişafdır, xüsusən də ölkələr öz iqtisadi itkilərini ödəmək üçün yollar axtarırlar (<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-yeni-nahcivan-koridoru-ve-bolgesel-ibirligine-katkilari/2256165>).

Naxçıvan dəhlizinin digər dəyəri Türkiyəyə birbaşa çıxışı təmin edən yeni xəttin yaradılmasıdır. Bu dəhliz sayəsində Türkiyə Gürcüstan-İran quru yolundan istifadə etmədən dərhal Azərbaycana keçə biləcək və Orta Asiya Türkiyə Respublikasından çıxışa biləcək. Bundan başqa, yeni yolun Gürcüstan üzərindən Azərbaycan və Türkiyəni birləşdirən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttindən 340 kilometr qısa olacağı gözlənilir.

Bu, həm ölkə, həm də müəssisələr, mərkəzi keçiddə baqaj və sənişinlər üçün rahatlıq təmin edəcək, çünki dəhliz nəqliyyatın hərəkətini və daşıma xərclərini azaldacaq. Türkiyə və Çində Nəqliyyat Sazişinin tətbiqi ilə nəqliyyat xərclərini azaltmaq və əməliyyatları sürətləndirmək üçün Avropa və Asiya arasında əlaqənin qurulması gözlənilir (<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-yeni-nahcivan-koridoru-ve-bolgesel-isbirligine-katkilari/2256165>).

Bu dəhlizin imkanlarını Türk Dünyasının dövlət başçıları həmişə nümayiş etdirirlər. Daha sonra Türk Dünyasının 2021-ci il martın 31-də keçirilən növbədənənar iclasında Türk Şurasının fəxri prezidenti və Qazaxıstanın qurucusu Nursultan Nazarbayev Mərkəzi Dəhlizlə bağlı aşağıdakı açıqlamaları verdi: Bu dəhliz həm də İrəvan üçün yeni imkanlar açacaq. Beynəlxalq transxəzər və ya Turan marşrutu Avropa ilə Asiyanı birləşdirən etibarlı və qısa ticarət yoluna çevrilir. Xəritəyə baxanda sanki ətinə qılınca ilişib, Türk dünyası yoxa çıxıb. Tarixi Azərbaycan ərazisi Zəngəzur indi Türkiyədə mühüm rol oynayacaq. Zəngəzur vasitəsilə nəqliyyat layihələri kommunikasiya və infrastruktur sayəsində bütün Türkiyəni birləşdirəcək, Ermənistan da daxil olmaqla, digər ölkələrə əlavə imkanlar verəcək. Azərbaycan Naxçıvan Muxtar Respublikası vasitəsilə Türkiyə ilə Mərkəzi Asiyanı və Avropanı birləşdirir, başqa sözlə, yeni nəqliyyat dəhlizi yaradılmışdır. Azərbaycan artıq bu prosesə başlamışdır.

Naxçıvan yolundan faydalanan digər iki ölkə isə noyabrın 10-da müqavilə imzalayan Ermənistan və Rusiyadır. Yeni dəhliz Rusiyanın region ölkələri ilə əlaqə qurması üçün başqa bir yol təqdim edəcək. Rusiya dəmir yolunun cənub hissəsi Azərbaycan dəmir yolu ilə birləşir və bununla da Rusiya dəmir yolu Naxçıvandan Ermənistan, Türkiyə və İrana keçə biləcək. Son zamanlar Rusiya-Türkiyə ticarətinin artmasını və Gürcüstanla ikitərəfli münasibətlərdə quru yollarının olmadığını nəzərə alsaq, Naxçıvan yolunun Rusiya iqtisadiyyatını stimullaşdırmaq potensialının olduğu aydın görünür. Həmçinin, yuxarıda qeyd olunan dəhliz Rusiyanın Yaxın Şərqi bazarlarına çıxmasının başqa bir yoludur (<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-yeni-nahcivan-koridoru-ve-bolgesel-isbirligine-katkilari/2256165>).

Ermənistan sazişin şərtlərinə uyğun olaraq regional əməkdaşlığın qurulmasını dəstəkləsə, Naxçıvan dəhlizindən böyük fayda əldə edə bilər. Əvvəla, bu dəhliz vasitəsilə Ermənistan iqtisadi məhdudluğunu dayandıra, regional nəqliyyat layihələrində iştirak edə, ən əsası isə Avropa İqtisadi Birliyini (AİB) birləşdirən bazarı təmin edə bilər. Məlum olduğu kimi, Rusiya ilə Ermənistan arasında quru münasibətlərinin olmaması iki ölkə arasında ticarət əlaqələrinə mənfi təsir göstərir. Naxçıvan yolu Ermənistanın Avropa ölkələri, o cümlədən Rusiya ilə iqtisadi əlaqələrinin gücləndirilməsində əsas layihə ola bilər. Bu yolla Ermənistan bu dəhlizdən istifadə edərək İran dəmir yolu xəttinə çıxmağa bilər. Ermənistanla İran arasında Mehri rayonu üzərindən çəkilən dəmir yolu xəttinin tikintisi qiymətlərin baha olması səbəbindən ləngiyib. İndi yeni dəhliz Ermənistanla İranda ticarət məsələlərini həll etmək üçün gözəl imkanlar təklif edir.

Nəticə etibarlı ilə, Naxçıvan dəhlizinin həm şərq-qərb, həm də şimal-cənub istiqamətlərində yeni çıxış yolları inkişaf etdirdiyi üçün Avropa, Mərkəzi Asiya və Çin iqtisadiyyatları üçün seçim imkanları olduğu görünür. Dəhlizin üstünlükləri onu göstərir ki, Naxçıvan dəhlizi zaman keçdikcə qısa xətt ilə Avropa və Asiyanı birləşdirən mərkəzi dəhlizin əsas komponentlərindən birinə çevrilə bilər. Regional təhlükəsizlik məsələlərinin həlli, bütün iqtisadi maneələrin aradan qaldırılması və yeni yolların tikintisi regional inkişaf və əməkdaşlıq üçün daha yaxşı imkanlar verəcək. Yeni rəqabət mühiti ilə əlaqədar olaraq, yeni dəhliz daşıma xərclərini və digər ənənəvi marşrutların davranış kodeksini əhəmiyyətli dərəcədə artırıcaq və bu xətlərin fəaliyyətinə müsbət təsir göstərəcəkdir. Bu, Avropa və Asiya arasında ticarətin rolunu gücləndirəcək, eyni zamanda regionda iki ölkə arasında iqtisadi və ticarət əlaqələrini artırıcaq (<https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-yeni-nahcivan-koridoru-ve-bolgesel-isebirligine-katkilari/2256165>).

Naxçıvana dəmir yolunun bu yaxınlarda işğaldan azad edilmiş ərazilərdən keçən Azərbaycan hissəsinin tikintisi açıq-aydın sırf Azərbaycan tərəfindən maliyyələşdirilir. Bununla belə, Azərbaycanla Naxçıvan arasında marşrutun Ermənistan hissəsinin

tikintisini kimin üzərinə götürəcəyi açıq sual olaraq qalır. Əslində, Rusiyaya məxsus Cənubi Qafqaz Dəmir Yolu ilə şirkəti Ermənistanın dəmir yollarının sahibi və operatoru kimi təyin edən Ermənistan arasında müqavilədə Sünik (Zəngəzur) filialı istifadə edilməyən xətt siyahısına daxil edilmir. Buna görə də erməni ekspertlər gözləyirlər ki, İrəvan lazımi vəsaiti Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı (AIIB), Dünya Bankı və Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı (AYİB) kimi beynəlxalq təşkilatlardan cəlb etməyə çalışa bilər. Analitiklər layihənin Azərbaycan tərəfindən də maliyyələşdirilə biləcəyini istisna etməsələr də, Ermənistan hökumətinin erməni vergi ödəyicilərinin pul vəsaitlərindən dəmir yolunun tikintisi üçün istifadə edilməsi kimi siyasi risklərə görə öz fiskal resurslarından istifadə edəcəyinə xüsusi şübhələr ifadə edirlər (<https://aircenter.az/en/single/azerbaijan-embarks-on-construction-of-nakhchivan-railway-part-three-689>).

Zəngəzur dəhlizinin açılması Azərbaycan üçün bir çox üstünlüklər yaradacaq. Yeni dəhliz Naxçıvanla birbaşa quru əlaqəni bərpa edəcək və Ermənistanın 30 illik blokadasına son qoyacaq. Sovet dövründə Zəngəzurdan keçən və Azərbaycanı Naxçıvanla birləşdirən, sənişinlərin və yüklərin daşınması üçün fəal istifadə olunan dəmir yolu var idi. Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi başlayandan sonra bu cür nəqliyyat əlaqələri aradan qaldırıldı və Azərbaycan Naxçıvanla birbaşa quru əlaqəsini itirdi. Bu, Naxçıvanda uzun müddət ərzaq və digər məhsulların qıtlığına səbəb oldu. Ona görə də Azərbaycan Naxçıvanla quru və ya hava yolu ilə İran, Gürcüstan, Türkiyə əraziləri vasitəsilə əlaqə yaratmalı oldu. Türkiyə üzərindən Naxçıvana marşrut daha uzun olduğundan və üçüncü dövlətlərin ərazisindən keçdiyindən Naxçıvanla quru əlaqəsi daha çox İran üzərindən qurulmuşdur (Zəngəzur dəhlizi ilə Türkiyəyə olan məsafə Bakı-Tbilisi-Qarsdan 340 km qısa olacaq). Buna görə də Naxçıvan ilə birbaşa əlaqəni yaratmaq NMR-nın sosial və iqtisadi inkişafa mühüm təsir göstərəcəkdir. Zəngəzur dəhlizinin açılması Türkiyə ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına da böyük töhfə verəcək. Naxçıvanın blokadaya alınması və Azərbaycanın Naxçıvanla əlaqədə İrandan asılı olması da İrana vəziyyətdən siyasi təzyiq vasitəsi kimi istifadə etməyə imkan verdi

və Naxçıvanın iqtisadi təhlükəsizliyi ilə bağlı risklər yaratdı. Zəngəzur dəhlizinin açılması həm Naxçıvan, həm də Zəngilan rayonlarının iqtisadi cəhətdən inkişafına imkan verəcək. Gələcəkdə bu imkanlardan istifadə Azərbaycanın regionda geoiqtisadi mövqeyini daha da gücləndirə bilər (Baghirov O. 2021: s.7).

Bəzi ekspertlər hesab edir ki, Zəngəzur dəhlizinin yaradılması BTQ dəmir yolunun əhəmiyyətini azaldacaq. Bununla belə, Zəngəzur dəhlizinin yaradılmasında Azərbaycanın məqsədi BTQ-ni istifadəsiz qoymamaqdır, çünki hər iki yol Azərbaycan üçün vacibdir və yeni dəhliz Azərbaycanın Türkiyə və Qara dənizə strateji əhəmiyyətli nəqliyyat marşrutlarının diversifikasiyasına xidmət edəcək. BTQ həmçinin Qara dəniz limanlarına daha qısa çıxışı təmin edir. Buna baxmayaraq, Orta Dəhlizlə daşınan yüklərin həcmi ildən-ilə artır. Odur ki, gələcəkdə artan yüklərin həcmi davamlı şəkildə daşımaq üçün iki istiqamətin olması daha səmərəli olacaq.

Türkiyəni Azərbaycanla birləşdirən yeganə quru əlaqəsi Azərbaycanın eksklavı olan Naxçıvan Muxtar Respublikası tərəfindən təmin edilir. Türkiyənin Azərbaycanla ikitərəfli əlaqələri baxımından Naxçıvanın da bu kontekstdə xüsusi əhəmiyyəti var. Fiziki cəhətdən Azərbaycandan ayrı olan, qərbdə Türkiyə, cənubda İran, şimal və şərqdə Ermənistanla həmsərhəd olan Naxçıvan həm tarixi prosesdə, həm də bu gün “Türk qapısı” adlandırılıb. Naxçıvan əhalisinin əksəriyyətini Azərbaycan türkləri təşkil etsə də, Türkiyə tərəfdən İğdır və Qars bölgələri ilə mədəni və dialekt birliyi ikitərəfli münasibətlərə müsbət təsir göstərir. Azərbaycanın Naxçıvan Muxtar Respublikasında üç sərhəd qapısı var. Bu sərhəd qapılarından biri də Türkiyə ilə olan Dilucu sərhəd qapısıdır. Digər ikisi isə İran İslam Respublikası ilə Culfa və Şahtaxtı sərhəd keçid məntəqələridir. İranla sərhəd qapılarını nəzərə alsaq, ən işlək sərhəd qapısı Türkiyə ilə olan Dilucu sərhəd qapısıdır (Sakar Z. 2018).

İğdır şəhər mərkəzindən 85 kilometr uzaqlıqda olan Dilucu Sərhəd Qapısı, 1992-ci ildə Maliyyə və Gömrük Nazirliyi tərəfindən nəşr olunan tənzipləmə ilə birinci dərəcəli sərhəd qapısı elan edildi. Türkiyə ilə Naxçıvan arasında istər vilayətlər, istərsə də ölkələr zəminində, xüsusən də sərhəd ticarəti ilə bağlı çoxlu ikitərəfli müqavilələr

bağlanmışdır. 1992-ci ildə İğdır valiliyi ilə Naxçıvan arasında imzalanan sərhəd ticarəti müqaviləsində sərhəd ticarətində hansı məhsulların idxal və ixrac ediləcəyi bildirilmiş və gömrük rəsmiləşdirilməsi müəyyən prinsiplərə bağlıdır. Türkiyə; Artvin, Ardahan, Ağrı, Qaziantep, Hakkari, Hatay, İğdır, Kilis, Mardin, Şırnak, Şanlıurfa və Van vilayətlərinin ehtiyaclarını daha aşağı xərclərlə qarşılamağı hədəfləyən 2008-ci ildə sərhəd qapılarında həyata keçiriləcək ticarət fəaliyyətini tənzimləyir. Sərhəd ticarəti sahəsinə daxil olmayan məhsullar aşağıdakı kimi sıralanır:

- Müvafiq qanunvericiliklə ixracı və idxalı qadağan olunmuş və idxalı müəyyən qurum və təşkilatlara həvalə edilmiş maddələr;

- Ticarət Siyasəti tədbirləri çərçivəsində kvota, mühafizə, dempinq və subsidiyalara qarşı vergi tədbirlərinə məruz qalan məhsullar;

- Mühərribə alətləri və avadanlıqları 5201 sayılı və Qurumların Təftişi haqqında Qanun çərçivəsində nəzarətə alınan Sənaye İstehsalçısı Silah, Sursat və Partlayıcı Maddələr Məhsulları;

- Yerli istehsalın və istehsalın qorunması, idxalda və daxili bazarda haqsız rəqabətin qarşısının alınması çərçivəsində;

- Çay, şəkər, qoz-fındıq və püstə, heyvandarlıq, ət və ət məhsulları, süd və süd məhsulları;

- Neft və neft məhsulları.

Aşağıdakı cədvəl 3-də Dilucu Sərhəd Qapısından cəmi idxal-ixrac məlumatları göstərilir.

Cədvəl 5: Dilucu Sərhəd Qapısından cəmi idxal-ixrac məlumatları

İllər	İdxal, dollar	İxrac, dollar
2015	1.125,000	56.007,351
2017	539,082	36.080,403
2018	761.205	19.852,960
2019	1.793,000	1.352,204

Mənbə: Şahin A.Y., Şahin M.F. 2021: s.1230.

Naxçıvan Muxtar Respublikası Türk Dünyası ölkələri arasında Türkiyə ilə həmsərhəd olan yeganə muxtar dövlətdir. Strateji yerləşməsinin gətirdiyi siyasi və hərbi əhəmiyyət, bölgədə özünəməxsus dinamikası olan eksklav dövlətinin mövcudluğu Türkiyə ilə əlaqələrinin əhəmiyyətini günü-gündən artırır. İki ölkə arasında avtomobil yolu ilə sərhəd ticarəti ilə yeni ticarət sahələri yaranıb. Nəticədə şirkətlərin sayında artım müşahidə olunub. Bu ortaya çıxan yeni sahələrin başında - bölgədə ticarət fəaliyyəti həyata keçirəcək insanların və ya qurumların ehtiyaclarına uyğun olaraq açılan yük maşınları, otel, restoran və s. nəzərdə tutulur. 2017-ci ildə tikintisi başa çatan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti əsasında Londonu fasiləsiz olaraq Pekinə birləşdirdi. Yəni dünyada ucuz işçi qüvvəsinin və istehsalın mərkəzi olan Çində aparılan istehsalın Dəmir İpək Yolu ilə istehlak mərkəzi olan Avropaya daşınması fikri var.

O, bölgəni digər bölgələrlə müqayisədə daha az inkişaf etmiş regiondan Türkiyə üçün Qafqaz və Mərkəzi Asiyaya ticarət və logistika körpüsünə çevirəcək. Hazırlıq işləri davam edən Qars-İğdır-Naxçıvan dəmir yolu layihəsi yuxarıda qeyd etdiyimiz bölgənin inkişafına töhfə verəcək layihələrdən biridir. Hazırlanmış bu xətt Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttini tamamlayır. Bu xəttin tamamlanması ilə regionda mövcud sərhəd ticarətinin və xarici ticarətlə bağlı xidmətlərin artacağı gözlənilir. Azərbaycan Qarsda Logistik sahəyə sərmayə qoyacağını bildirdi, enerji layihələrinin davam etdirilməsi əlaqələrin gedişi haqqında təsəvvür yaradır. Azərbaycanın işğal altında olan ərazilərinin işğaldan azad olması Türkiyə ilə Azərbaycan arasında kənd təsərrüfatından turizmə, təhsildən səhiyyəyə, mədəncilikdən enerji sektoruna və s. kimi bir çox sahədə əməkdaşlığa yol açıldı (Şahin A.Y., Şahin M.F. 2021: s.1231).

Bu vəziyyət hər iki ölkəyə tək-cə ticarət baxımından deyil, həm də xarici siyasət baxımından müxtəlif qazanclar təmin etmişdir. Bu vəziyyətin ən bariz nümunəsi Rusiyanın beynəlxalq aləmdə, o cümlədən çar və sovet dövrlərində həyata keçirdiyi Türkiyəni Orta Asiya və Qafqazdan ayırmaq strategiyasının bu dəhlizlə kəsilməsidir. Bu dəhliz sayəsində Türkiyə Qafqazın və Mərkəzi Asiyanın zəngin enerji yataqlarına fasiləsiz qoşulmuş və siyasi əlini daha da gücləndirmişdir. Bu vəziyyət Türkiyə üçün

Orta Asiya və Qafqazda yeni ticarət və siyasi dövrün başlanması deməkdir. Azərbaycan tərəfi isə Naxçıvandan keçəcək dəhlizlə Avropaya, xüsusilə Türkiyəyə asanlıqla açıla biləcək.

Şəkil 6: Zəngəzur dəhlizi



Mənbə: <https://www.yenisafak.com/foto-galeri/ekonomi/anlasma-saglandi-turkiyeden-dort-ili-de-ihya-edecek-koridor-aciliyor-2056401>

Əvvəllər Türkiyə və Azərbaycan cənubda İran sərhədləri daxilində yerləşən magistral, şimalda isə Gürcüstan sərhədlərindən keçən magistral yolu ilə birləşdirilə bilər. Bu, iki qardaş ölkə üçün kommertiya və loqistika fəaliyyəti baxımından çox əhəmiyyətlidir. Xəritədən də görüldüyü kimi, 927 km-lik İran dəhlizi və 828 km-lik Gürcüstan dəhlizi ilə Azərbaycanla avtomobil yolu əlaqəsi olan Türkiyə Qarabağdan sonra yaradılacaq dəhliz sayəsində Azərbaycanla məsafəsini 650 km-ə qədər azaldır. Bu məsafənin qısalması həm loqistikanın, həm də kommertiya fəaliyyətinin müsbət istiqamətdə inkişaf edəcəyindən xəbər verir.

III FƏSİL. NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASININ GEOİQTİSADI İNKİŞAF MODELİNİN ƏSAS İSTİQAMƏTLƏRİ

3.1. Azərbaycan - Naxçıvan nəqliyyat dəhlizi regionda geoiqtisadi inkişaf strategiyasının əsas istiqaməti kimi

Zəngəzur dəhlizi yerli iqtisadiyyatdan ən yaxşı və səmərəli çıxış yoludur. Həmçinin Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Tbilisi-Qars Dəhlizi, Cənub Qaz Dəhlizi və s. Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycanı birləşdirəcək və Cənubi Qafqazda nəqliyyatı genişləndirəcək Zəngəzur yolu kimi global ticarət və enerji dəhlizlərinə töhfə verəcək. Eyni zamanda, bu yol Azərbaycan və Türkiyə arasında qısa bir yol olacaq ki, bu da tezliklə Orta Asiyadan Türkiyə və Avropaya və əksinə yüklərin daşınması üçün sərfəli marşruta çevriləcək. Dəhliz Bakı-Tbilisi-Qars qatarından sonra iki ölkə arasında ikinci əlaqə olacaq. Zəngəzur yolu həm də Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri arasında Azərbaycanın əhəmiyyətini artıracaq mühüm əlaqə olacaq.

Zəngəzur yolu tək-cə dəmir yolları, avtomobil yolları və ictimai nəqliyyatdan ibarət olmayacaq, həm də enerji ixracına töhfə verəcək. Azərbaycanın tərkib hissəsi olan Naxçıvan Muxtar Respublikasında və oradan da xarici bazarlara, Türkiyə və Avropaya yeni enerji xətti çəkiləcək. Təbii ki, iki ölkə arasında iqtisadi və ticarət əlaqələrini yaxşılaşdırmaq üçün çoxlu imkanlar var. 30 ilə yaxındır ki, Ermənistanın işğalı altında olan Qarabağ bölgəsi hazırda regionda yeni geosiyasət üçün yeni imkanlar açır. Türk dünyasının birləşməsində rol oynayan Zəngəzur yolu tək-cə Qafqaz üçün deyil, həm də region üçün böyük əhəmiyyət kəsb edəcək. Bu, 1,1 trilyon ÜDM-i olan türkdilli ölkələrdə strategiya və iqtisadiyyatı birləşdirəcək bir dəhlizdir.

Zəngəzur dəhlizinin geosiyasi və geoiqtisadi əhəmiyyəti həm də Azərbaycanın Avrasiyanın nəqliyyat qovşağına çevrilməsi istiqamətində mühüm addımdır. Bu kontekstdə siyasi təhlilçilər Zəngəzur yolunun Cənubi Qafqaz və Xəzər dənizində dönüş nöqtəsi olacağını düşünürlər. Belə ki, bu dəhlizin işə salınması Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizləri də daxil olmaqla Xəzər nəqliyyat boru kəmərinin

gücləndirilməsini davam etdirəcək və Xəzər dənizindən Avropaya neft-qaz sisteminin tikintisini asanlaşdıracaq. Bu, artıq qazın Avropa İttifaqı (Aİ), ABŞ, Rusiya və Çinə nəqlində əsas rol oynayan regionun tranzit imkanlarını daha da artıracaq. Zəngəzur yolunun təhlili təsdiq edir ki, o, həm də Rusiya və Çin üçün böyük əhəmiyyət kəsb edən Avropa ilə Asiya arasında tranzit əlaqəsinin qurulmasına imkan verir.

Bunun nəticəsidir ki, Zəngəzur dəhlizi regionun bütün ölkələri üçün iqtisadiyyat, ticarət, investisiya və kommunikasiya baxımından zəngindir. Bu, Şərqi - Qərbi və Şimal - Cənub nəqliyyatı üzrə dəhlizlərdə Azərbaycan Respublikasının mövqeyini xeyli artıracaq. Çünki İpək yolu onun tarixində yer alır və Avropa ilə Asiya arasında mühüm ticarət mərkəzi olmaq üçün əhəmiyyətini davam etdirir. Şərqi-Qərbi marşrutu Çin və Aİ üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. 2019-cu ildə iki ölkə arasında ümumi ticarət həcmi 560 milyard avroya çatıb və hazırda Çin və Avropa İttifaqı arasında yeni investisiya sazişinin imzalanmasından sonra artacağı ehtimal edilir. Zəngəzur yolu Türkiyənin Orta Asiya, həmçinin Türkiyənin Çin arasında ticarət baxımından əhəmiyyətlidir. Bundan əlavə, Zəngəzur yolu türkdilli ölkələr arasında ticarət və iqtisadi əlaqələri yeni səviyyəyə qaldıracaq. Prezident İlham Əliyevin sözlərinə görə, Zəngəzur vasitəsilə həyata keçiriləcək nəqliyyat, rabitə və infrastruktur layihələri bütün türk ailəsini birləşdirəcək və digər ölkələrə əlavə imkanlar verəcək (<https://xalqgazeti.com/mobile/az/news/97300>).

Şəkil 7: Tədqiqat sahəsinin lokasiya xəritəsi



Mənbə: Can R.R. 2022: s.39.

Bu tranzit keçid Xəzər dənizi, Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz ölkələri vasitəsilə Avropanı Çinlə birləşdirən multimodal nəqliyyat marşrutu olan Orta Dəhlizinin potensialını artıracaq ki, bu da Azərbaycan iqtisadiyyatı üçün sərfəli olacaq. Rusiya və Türkiyə müharibədən sonrakı regional əməkdaşlıq layihələrində qaliblər sırasında olmağa hazırlaşır. Qeyd etmək lazımdır ki, bu dəhliz Rusiya üçün həm iqtisadi, həm də geostrateji baxımdan faydalı olacaq. Zəngəzur dəhlizi təkcə onun əsas istifadəçilərinin iqtisadiyyatını birləşdirməyəcək, həm də onların siyasi yaxınlaşmasına yol açacaqdır. Bu baxımdan dəhliz həm də İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra Türkiyə və Azərbaycanın təklif etdiyi 3+3 (Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan üstəgəl Rusiya, İran və Türkiyə) regional əməkdaşlıq platformasının özəyini təşkil edir.

Bu iqtisadi və siyasi layihələrin reallaşması Azərbaycan-Ermənistan münaqişəsinin ağır illərindən sonra Cənubi Qafqaza sülh və sabitlik gətirərdi. Lakin bu proses çağırışlardan və təhdidlərdən azad deyil. Regionun gələcəyi və Qarabağ müharibəsindən sonra təklif olunan regional layihələrin taleyi Azərbaycan-Ermənistan sülh prosesinin uğuru və 10 noyabr 2020-ci il tarixli üçtərəfli bəyanatın tam icrası ilə qırılmaz şəkildə bağlıdır (<https://valdaiclub.com/a/highlights/zangazur-corridor-is-the-cornerstone-of-the-post/>).

Gürcüstan. Zəngəzur dəhlizinin açılması Gürcüstanda birmənalı qarşılanmayıb. Dəhlizin açılması regionda əməkdaşlıq üçün yeni imkanlar yaradacaq və onun xarakteri Gürcüstandakı yollarla rəqabətdən daha çox bir-birini tamamlayacaq və beləliklə, regionda beynəlxalq daşımalarda mühüm rol oynayacaq. Regionun ümumi inkişafı Cənubi Qafqazın bütün ölkələri üçün faydalı olacaq. Lakin Gürcüstanda ən çox yayılan fikir ondan ibarətdir ki, dəhlizin açılması ölkənin tranzit ölkə kimi mövqeyini zəiflədəcək. Təəccüblü deyil ki, son onilliklərdə Gürcüstan Azərbaycanın enerji resurslarının və başqa məhsulların quru yolu ilə Türkiyə və Avropaya nəqlində vasitəçi kimi çıxış edir. Ermənistanın işğalı səbəbindən Azərbaycan həm Türkiyə, həm də Qara dəniz regionuna çıxışı əldə etməkdən ötrü Gürcüstanın ərazisindən istifadə etməli oldu. Bu, Gürcüstana iqtisadi cəhətdən qazanc əldə etməyə, bölgədə mövqelərini

möhkəmləndirməyə və Cənubi Qafqaz üzrə keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə yüklərin daşınmasında mühüm iştirakçılardan olmasına imkan verdi. Skeptiklərin fikrincə, Zəngəzur dəhlizinin açılması Gürcüstanın bu mövqeyinə mənfi təsir göstərəcək. Xüsusilə gürcü ekspertlərinin fikrincə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun aktuallığı azalacaq və Zəngəzur dəhlizi bu marşrut üçün əsas rəqibə çevriləcək. Bütün bu faktlar həm də Azərbaycan-Ermənistan münaqişəsinin Gürcüstanın maraqlarına xidmət etdiyini göstərir. Lakin 44 günlük müharibədən sonra yaranan yeni reallıqlar və xüsusilə Zəngəzur dəhlizinin açılması Gürcüstanın geosiyasi mövqeyinə ciddi təsir edir.

İran. Zəngəzur dəhlizinin açılması Azərbaycanın Naxçıvan Muxtar Respublikasının blokadasına son qoyacaq. 1990-cı illərin əvvəllərindən Ermənistanın Naxçıvanın blokadası ilə əlaqədar Azərbaycan öz anklavına qurudan çıxış üçün İran ərazisindən istifadə etməli oldu. İran Naxçıvana elektrik enerjisinin verilməsində vasitəçi kimi çıxış edirdi. Ona görə də Zəngəzur dəhlizinin açılışından sonra Naxçıvanla birbaşa quru əlaqəsi bərpa olunacaq və Azərbaycanın İrandan asılılığı azalacaq. Bəzi İran rəsmiləri Zəngəzur dəhlizinin Azərbaycanın əsas ərazisi ilə Naxçıvan arasında yalnız yerli yüklərin daşınması üçün istifadə olunacağına ümid edir və buna görə də bu dəhlizin beynəlxalq yükdaşımalarda iştirakının əleyhinədirlər. Eyni zamanda, İran rəsmiləri bəyan edirlər ki, yeni dəhliz açılsa belə, İran yanacağı ucuz olduğundan Xəzər dənizinin şərq sahillərində yerləşən ölkələrə yüklərin daşınması üçün Türkiyə və Avropa ölkələri üçün ən yaxşı variant olaraq İran qalacaq və O yüklərin daşınması üçün bütün lazımi infrastruktura malikdir. Eyni zamanda, İran rəsmiləri Ermənistanın Türkiyədən Orta Asiyaya yüklərin daşınmasının qarşısını alacağına ümid edirlər (Baghirov O. 2021).

Türkiyə. Zəngəzur dəhlizinin açılması Türkiyə üçün böyük üstünlüklər yaradacaq. İlk növbədə, dəhliz vasitəsi ilə Türkiyənin region üzrə əsas tərəfdaşının Azərbaycan Respublikasına birbaşa quru marşrutu əldə edəcək. Türkiyənin Naxçıvanla birbaşa quru əlaqəsi var idi, lakin erməni işğalı səbəbindən Azərbaycanın əsas ərazisi ilə əlaqə

olmamışdır. Ona görə də Gürcüstan və İran əraziləri vasitəsilə Azərbaycanla nəqliyyat əlaqələri quruldu ki, bu da məsafəni və daşıma xərclərini artırdı. Beləliklə, yeni dəhlizin yaradılması Azərbaycan ilə Türkiyənin arasında iqtisadi əlaqələri, həmçinin turizmin daha da genişlənməsinə imkanlar yaradacaq. Zəngəzur dəhlizi Türkiyə üçün Xəzər dənizi vasitəsilə Mərkəzi Asiya ilə daha qısa əlaqə yaratmaq baxımından əhəmiyyətlidir. Hazırda türk dövlətləri ilə quru əlaqələri Gürcüstan və İran üzərindən qurulur. Zəngəzur dəhlizindən istifadə edərək Türkiyə daha qısa alternativlərə malik olacaq. Türkiyə və İran arasında son illərdə yük tranziti ilə əlaqədar narazı vəziyyətlər artmaqdadır. Xüsusən də Türkiyənin ərazisi üzrə İrannın yük maşınlarının partlaması narazılığı daha da artırdı. Ona görə də həm İran, həm də Türkiyə qarşılıqlı asılılıqlarını azaltmağa çalışırlar. Bu baxımdan Zəngəzur dəhlizi hər iki ölkə üçün imkanlar yaradır. Lakin qeyd etmək lazımdır ki, bu üstünlüyünü reallaşdırmaq üçün İranı təkə Zəngəzur dəhlizi ilə məhdudlaşdırmaq olmaz. İran-Ermənistan və Abxaziya dəmir yolları da bərpa edilməlidir. Həmçinin, əgər İran-Ermənistan dəmir yolu Abxaziya dəmir yolu açılışından əvvəl işə düşsəydi, İran Rusiyanın iştirakı olmadan Ermənistan və Gürcüstandan keçməklə Qara dənizdə çıxışı əldə etməyə çalışacaq. Buna görə də Zəngəzur dəhlizinin açılmasından sonra Türkiyə İranla müqayisədə İrandan asılılığını daha tez aradan qaldıra biləcək, çünki Zəngəzur dəhlizindən istifadə etməklə Türkiyə İrandan keçərək daşdığı yükləri yenidən digər ölkələrə yönləndirə biləcək.

Bununla belə, Zəngəzur dəhlizi açıldıqdan sonra belə, Abxaziya dəmir yolu olmadan (yaxın gələcəkdə açılmayacaq), İran İran-Ermənistan-Gürcüstan-Rusiya marşrutundan istifadə edə və ya müstəqil olaraq Fars körfəzini yarada bilməyəcək. Beləliklə, İran Qara dənizə davamlı çıxış əldə etmək üçün hələ də Türkiyədən asılı olacaq. Ona görə də yeni dəhlizin açılması Türkiyəyə İranla münasibətlərdə əhəmiyyətli üstünlük verəcək. Bütövlükdə, Zəngəzur dəhlizinin açılması Türkiyənin bölgədəki mövqeyini əhəmiyyətli dərəcədə gücləndirəcək və təsirini artıracaq (Baghirov O. 2021).

Rusiya. Zəngəzur dəhlizinin açılması Rusiya üçün də yeni imkanlar yaradır və ona görə də dəhlizin açılması üzrə maraqlıdır. Ümumi olaraq 2008-ci il üzrə müharibədən sonra Rusiya ilə Gürcüstan arasında münasibətlərdə pisləşmə Rusiya ilə Ermənistanın quru əlaqəsi əldə etmək imkanlarını xeyli məhdudlaşdırıb. Daha əvvəl qeyd edildiyi kimi, Abxaziya dəmir yolunun bağlanması və Yuxarı Lars şosesi ilə bağlı problemlər ucbatından Rusiya Cənubi Qafqazdakı əsas müttəfiqi Ermənistanla davamlı quru əlaqəsi yarada bilmədi. Bu problemlərə görə Rusiya Ermənistana yüklərin, xüsusən də hərbi texnikanın daşınmasında da İrandan asılı idi. Bütün yuxarıda qeyd olunan problemləri nəzərə alsaq, Zəngəzur dəhlizinin açılması Rusiya üçün yeni imkanlar yaradacaq. Bu dəhliz vasitəsilə Rusiya Azərbaycan vasitəsilə Ermənistanla birbaşa əlaqə əldə edəcək və bu, Rusiyaya İrəvanla daha davamlı iqtisadi əlaqələr qurmağa imkan verəcək. Rusiya Yaxın Şərqə alternativ marşruta çevriləcək yeni dəhliz vasitəsilə də İrana əlavə çıxış əldə edəcək.

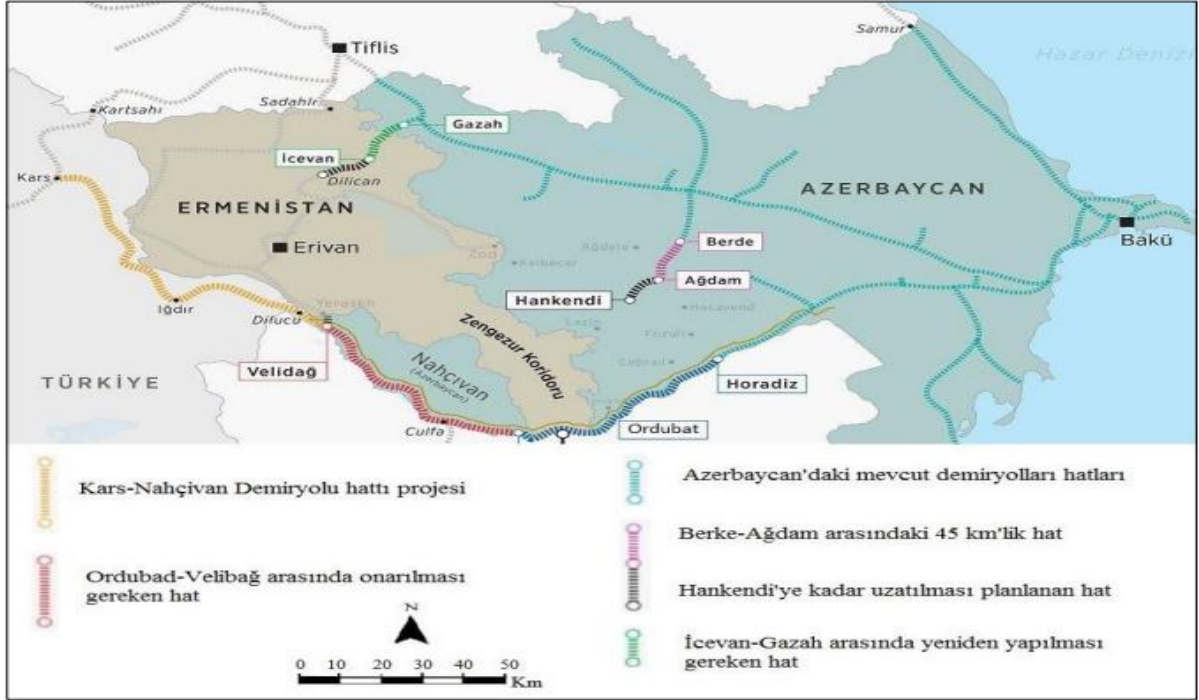
Zəngəzur dəhlizinin regionun hər bir ölkəsinə təsirinin təhlili göstərir ki, dəhlizin açılması bu ölkələrin nəqliyyat sistemlərinə, region ölkələri ilə nəqliyyat əlaqələrinə, ümumilikdə daşıma siyasətlərinə ciddi təsir göstərəcək. Lakin bir sıra amillərə görə onun Ermənistan daxilində açılmasına böyük etiraz var. Psixoloji baxımdan Ermənistan ictimaiyyəti Azərbaycan və Türkiyə üzərində millətçi ritorika və ərazi iddialarından kənara baxmağa hazır deyil. İran və Gürcüstanda müəyyən narahatlıq var, lakin bu hesabatda araşdırıldığı kimi, bu qısamüddətli qorxular uzunmüddətli iqtisadi faydalarla kompensasiya olunacaq. Azərbaycan, Türkiyə və Rusiya Zəngəzur dəhlizinin açılışından birbaşa faydalanan ölkələrdir və gələcəkdə digər region ölkələri mükafatlandırılacaq. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, yeni dəhlizin açılması daha geniş regionun digər global qovşaqlarla rəqabət qabiliyyətini sürətləndirəcək. Ümumiyyətlə, Zəngəzur dəhlizinin açılması regionun inkişafına müsbət töhfə verəcək. Yeni dəhliz vasitəsilə ölkələr arasında iqtisadi və biznes əlaqələrinin genişləndirilməsi bütün regionun inkişafına dəstək verəcək. Zəngəzur dəhlizi regiondan keçən beynəlxalq

nəqliyyat dəhlizlərinə yeni arteriya əlavə edəcək ki, bu da Cənubi Qafqazın beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sistemində mövqeyini gücləndirəcək (Baghirov O. 2021).

Zəngəzur dəhlizinin tamamlanması ilə Azərbaycandan Naxçıvana və Türkiyəyə, Rusiyadan Türkiyə və Ermənistana, Ermənistandan isə Rusiya və İrana yeni nəqliyyat marşrutu kimi istifadə olunacaq. Zəngəzur dəhlizi beynəlxalq Şimal-Cənub dəhlizinə və Yeni İpək Yoluna inteqrasiya oluna bilər ki, bu da qısa müddətdə Naxçıvan Muxtar Respublikasının inkişafına təkan verəcək (Güngör G. 2021: s.2).

Naxçıvan dəmir yolu regional blokadanın aradan qaldırılmasına xidmət edəcək, ölkələrin inkişafına, xüsusən də Türkiyənin regional mövqelərinin möhkəmlənməsinə səbəb olacaqdır. Bu dəhlizin açılması Yaxın Şərq və Hind okeanı bazarlarına alternativ marşrut qazanacaq Rusiyanın xeyrinə olacaq. Bundan əlavə, layihə Avrasiya İqtisadi İttifaqı çərçivəsində tam sazişin imzalanması ilə bağlı İranla danışıqlar baxımından ticarət dövriyyəsinin artırılması imkanını təqdim edəcək. Türkiyə yaxın tarixində ilk dəfə olaraq qardaş ölkənin Cənubi və Şimali Qafqaz, Xəzər dənizi və Mərkəzi Asiyada mövcudluğunu gücləndirən layihə ilə Azərbaycanla tranzit dəhlizi qazanıb. Bir sözlə, regional nəqliyyat şəbəkələrini daha da genişləndirəcək bu dəhliz Cənubi Qafqaz ölkələrinə mühüm imkanlar açır. Bu dəhliz Şimal-Cənub Beynəlxalq Dəhlizinin əhəmiyyətini artırır.

Şəkil 8: Zəngəzur dəhlizi və alternativ dəmir yolları marşrutları



Mənbə: Can R.R. 2022: s.51.

Yeni nəqliyyat xətləri Cənubi Qafqaz dövlətlərinin inkişafının xarakterini müəyyən edir. Azərbaycanın tranzit potensialı onun şimalda Rusiya, cənubda İran, qərbdə Türkiyə kimi ölkələrə yaxınlığı ilə müəyyən edilir. Gürcüstanla qonşuluq Azərbaycana Qara dəniz vasitəsilə Türkiyə və Aİ ölkələrinə daha geniş çıxış imkanı verir. Azərbaycanın Xəzəryanı mövqeyi ona Mərkəzi və Cənub-Qərbi Asiya ölkələri ilə əlaqələri inkişaf etdirməyə imkan verir. Qara dənizdə yerləşdiyinə görə Gürcüstan, Azərbaycan, Ermənistan, Rusiya və Türkiyə ilə qonşu olduğu üçün nəzərəcarpacaq dərəcədə böyük tranzit potensialına malikdir. Xəzərin karbohidrogenlərinin Türkiyə və Aİ-yə, Rusiya qazının isə Ermənistana nəqli onun ərazisindən həyata keçirilir. Gürcüstan Cənubi Qafqazda nəqliyyat xidmətləri ticarətində yeganə stabil ölkədir. Ermənistanın tranzit potensialının inkişafı regional etno-siyasi münaqişələr və dənizə çıxışı olmayan yerlə məhdudlaşır. SSRİ-nin dağılması ilə regional dəmir yolu şəbəkəsi də məhv edildi. Postsovet ölkələrinin, xüsusən də Gürcüstan, Ermənistan və Azərbaycanın dəmiryolları iqtisadi reallıqlara uyğunlaşmaq, öz tarif siyasətlərini hazırlamaq və yeni marketinq siyasətini həyata keçirmək zərurəti ilə üzləşiblər.

Regional hərbi-siyasi münaqişələr Cənubi Qafqaz ölkələrinin dəmir yollarının fəaliyyətinə son dərəcə mənfi təsir göstərir. Cənubi Qafqazda dəmir yollarının fəaliyyəti ilə bağlı problemləri aşağıdakı kimi sıralamaq olar;

a) Qarabağ münaqişəsi-İrəvan-Culfa-Mehri-Mincivan-Bakı istiqamətində qatarların hərəkətinin dayandırılması;

b) Ölkələr arasında sərhədlərin bağlanmasıdan sonra Ermənistan-Türkiyə münasibətlərinin dondurulması;

c) Gürcüstan-Abxaziya münaqişəsi - Soçi-Suxumi-Tbilisi-Yerevan hissəsində qatarların hərəkətinin dayandırılması;

d) Gürcüstan və Cənubi Osetiya arasında münaqişə - Qori-Sxinvali hissəsində qatarların hərəkətinin dayandırılması.

Cənubi Qafqazda yeni nəqliyyat şəbəkələrinin qurulması həm regional, həm də global formatda tərəfdaşlığın yeni miqyası ilə bağlıdır. Regionun tranzit potensialının inkişafı yeni nəqliyyat infrastrukturunun modernləşdirilməsi və tikintisi ilə mümkündür. Ermənistanla açıq sərhədi olan Gürcüstan Ermənistanın xarici ticarətində 2,4%-i keçmir və ölkənin ticarət tərəfdaşları arasında 12-ci yerdədir. Ermənistan-Türkiyə sərhədinin açılması Avropa ölkələri arasında ticarətin daha intensiv artmasına səbəb olacaq, çünki Türkiyə ərazisindən yükdaşımalara həyata keçirilməsi Gürcüstan ərazisindən daha sürətli və daha qısa olacaq (Can R.R. 2022: s.52).

Naxçıvan dəmir yolunun Türkiyənin İğdır şəhərinə qədər 230 kilometr uzadılması Türkiyə ilə Azərbaycan arasında birbaşa nəqliyyat və ticarət baxımından imkan yaradacaq. Yeni Naxçıvan-İğdır-Qars avtomobil yolu və dəmir yolu İran, Əfqanıstan və Pakistana uzanan dəmir yolu xəttinə birləşdiriləcək. Beləliklə, Türkiyənin Naxçıvan vasitəsilə Xəzər dənizi və Orta Asiyadakı türk dünyasına birbaşa çıxışı olacaq.

Bu gün Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Gürcüstan vasitəsilə Türkiyə ilə Azərbaycanı birləşdirir. Gürcüstan Naxçıvan dəhlizi yolunun reallaşmaması səbəbindən Bakı-Tbilisi-Qars magistralının inkişafının zəifliyinə ümid edir. Moskva Bakı və Ankara ilə Türkiyəyə yüklərin daşınmasına dair müqavilə imzalayaraq, onları Gürcüstanın əvəzinə

Türkiyədə əlavə stansiya tikməyə çağırıb. Zəngəzur yolu Türkiyəni Mərkəzi Asiya, Xəzər regionu, Azərbaycan və Ermənistanla birləşdirən sosial-iqtisadi, geosiyasi və geostrateji əlaqələrə malikdir. Ona görə də dəhliz Rusiya, Azərbaycan, Türkiyə və Ermənistanı birləşdirən dəmir yolu şəbəkəsini genişləndirəcək və regional ticarətə müsbət təsir göstərəcək. Əgər dəhliz nəzərdə tutulduğu kimi həyata keçirilərsə, Ermənistan və İran arasında Azərbaycanın sərhəd zonası yaradacaq və Türkiyə ilə kiçik sərhədi təmin edəcək. Dəhliz Rusiya, Azərbaycan, Türkiyə, Ermənistan və İran arasında dəmir yolu əlaqəsini genişləndirmək, eləcə də Asiya-Sakit Okean regionundan Türkiyəyə Mərkəzi Asiya, Xəzər regionu, Azərbaycan və Ermənistanı birləşdirən daha çox ticarət marşrutları açmağa imkan verəcək.

3.2. Naxçıvanın iqtisadi əlaqələrində yeni nəqliyyat dəhlizinin rolunun artırılması yolları

Müharibədən sonra Azərbaycanın imzaladığı bəyannamə əsasında Zəngəzur yolunun açılması Naxçıvanın iqtisadiyyatını dirçəltməklə yanaşı, iqtisadi potensialını da artıracaq. Bu birləşmə Azərbaycanın beynəlxalq material tədarükçüsü kimi rolunu qoruyacaq. Zəngəzur Ermənistan ərazisinə daxil edilməsəydi, Naxçıvanla Azərbaycan arasında quru əlaqəsi kəsilməzdi. Qarabağın azad edilməsi həm də Naxçıvanın blokadasının ləğvinə, torpaqların və ölkənin əksər hissəsinin birləşdirilməsinə səbəb olmuşdur. Bərpa ediləcək dəhliz ölkəmizdə 2 əsas hissəni, eləcə də region dövlətlərini birləşdirəcəkdir. Zəngəzurun nəqliyyat marşrutu Azərbaycanın, Türkiyənin, Rusiyanın, İranın və Ermənistanın inkişafı üçün mühüm layihədir. Bundan əlavə, dəhliz İpək Yolu üzrə mühüm qollardan biri olacaq və Avropa və Asiyaya yeni nəqliyyat marşrutunda yerləşəcək (Bayramlı E. 2021: s.120-122).

Naxçıvan-Azərbaycan torpaq münasibətlərinin itirilməsi rayonun iqtisadi və sosial inkişafına mənfi təsir göstərmişdir. Münasibətlər isə Bakı-Şərur-İrəvan qatar xətti tikildikdən sonra (ermənilərin hücumu nəticəsində qatar fəaliyyətini dayandırdı) genişləndi. Ötən əsrin 70-ci illərində Prezident Heydər Əliyev Azərbaycanda

hakimiyyətdə olarkən könüllü olaraq Naxçıvana hərbi yol adlanan yolun tikintisinə başlandı. Bu gün yolun təmiri ilə yanaşı, yol tikintisinə də ehtiyac var. Bu, Naxçıvanın sosial-iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərə bilər və Azərbaycanı Türkiyə ilə birləşdirə bilər (<http://economics.com.az/index.php/tedbirler/yenilikl-r/item/2218-bak-zaenzhaezur-nakhdzh-van.html>).

Noyabrın 10-da atəşkəs elan edilməsində (Rusiya, Ermənistan və Azərbaycan arasında) mühüm iqtisadi amil Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycan arasında nəqliyyat əlaqələrinin yenidən qurulmasıdır, çünki bu dəhliz yeni nəqliyyat imkanları vəd edir. Bütün iqtisadi əlaqələrin yenidən qurulması və Zəngəzur yolunun çəkilməsi region ölkələrinin yuxarıda qeyd olunan iqtisadi problem və çətinliklərdən çıxmasına kömək edəcəkdir. Bu kontekstdə Zəngəzur yolunun çəkilməsi Naxçıvan Muxtar Respublikasını iqtisadi cəhətdən azad edəcək. Naxçıvanla Azərbaycan arasında birbaşa əlaqənin bərpası səyahət vaxtını və nəqliyyat xərclərini azaldacaq, Naxçıvan və Azərbaycanda iqtisadi inkişaf üçün demək olar ki, bütün imkanları təmin edəcək (Филиева-Эркеч У. 2021: s.519).

Yeni yol Naxçıvanın iqtisadi inkişafını sürətləndirəcək, daxili məhsuldarlığı dəfələrlə artıracadır. Aparılan uğurlu iqtisadi islahatlar nəticəsində Naxçıvanda ümumi daxili məhsul (ÜDM) 2019-cu ildə 2004-cü illə müqayisədə 12 % artmışdır. Dəhlizin açılması ilə bu artım dəfələrlə arta bilər. Bu, Naxçıvanın iqtisadi inkişafına ciddi təsir göstərəcək. Zəngəzur yolu Azərbaycanla Türkiyə arasındakı məsafəni 400 km azaldacaq və bu, Naxçıvanın iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərəcək. Naxçıvanın Türkiyə ilə yaxınlaşması Azərbaycan-Türkiyə münasibətlərini gücləndirməklə yanaşı, Mərkəzi Asiya iqtisadiyyatlarını birləşdirəcək.

Zəngəzur yolunun açılmasına xüsusilə iqtisadi əməkdaşlıqla nail olmaq olar. Zəngəzur dəhlizindən Rusiya, Türkiyə və Ermənistan faydalana bilər: Ümumiyyətlə Ermənistanın iqtisadiyyatı pis vəziyyətdədir. Zəngəzur dəhlizinin açılması Ermənistanın iqtisadiyyatına da fayda verə bilər. Ümumən dəhliz açıldıqdan sonra Naxçıvan Muxtar Respublikası sosial-iqtisadi inkişafa nail ola biləcək

(<http://economics.com.az/index.php/tedbirler/yenilikl-r/item/2218-bak-zaenzhaezur-nakhdzhvan.html>).

Quru əlaqəsi olmaması səbəbindən Naxçıvan Azərbaycanın iştirak etdiyi bütün regional və beynəlxalq layihələrdə iştirak edə bilmirdi. Bu isə muxtar respublikanın bu layihələrdən və iqtisadi tərəqqidən bəhrələnməsini mümkün edirdi. İqtisadi tənəzzülün həlli yolu üçüncü ölkələr vasitəsilə hava və telekommunikasiya xidmətlərinin göstərilməsi idi ki, bu da vaxt və pul tələb edirdi. Naxçıvanla quru əlaqəni təmin etməklə Naxçıvan MR-sı öz nəqliyyat şəbəkəsini Azərbaycanın digər bölgələri ilə birləşdirə və məhsullarını Azərbaycanın digər bölgələri kimi Avropa və Asiyaya da ixrac edə biləcək. Böhran dövründə Naxçıvan nəqliyyat və kommunikasiyanı şaxələndirməklə, idxala qənaət etməklə, ixracı artırmaqla və regiona xarici investisiyaları böyük bazarlara cəlb etməklə iqtisadi inkişafı sürətləndirə biləcək. Onun dayandırılmasından sonra Naxçıvanla Azərbaycanın digər bölgələri arasında əlaqələr daha da möhkəmlənəcək və MR-nın qeyri-neft sahələrində, xüsusilə kənd təsərrüfatı və heyvandarlıqda rolu artacaqdır (<https://news.milli.az/economy/897251.html>).

Ümumiyyətlə, Bakı-Naxçıvan-Qars nəqliyyat dəhlizinin bərpası üçün regional şərtlər və iqtisadi amillər aşağıdakılardır:

1. Mədəniyyəti yeni inkişaf səviyyəsinə qaldırmağa, tarixdəki fərqləri aradan qaldırmağa və region əhalisinin həyat səviyyəsini və bütövlükdə yoxsulluğun səviyyəsini azaltmağa kömək edəcək;

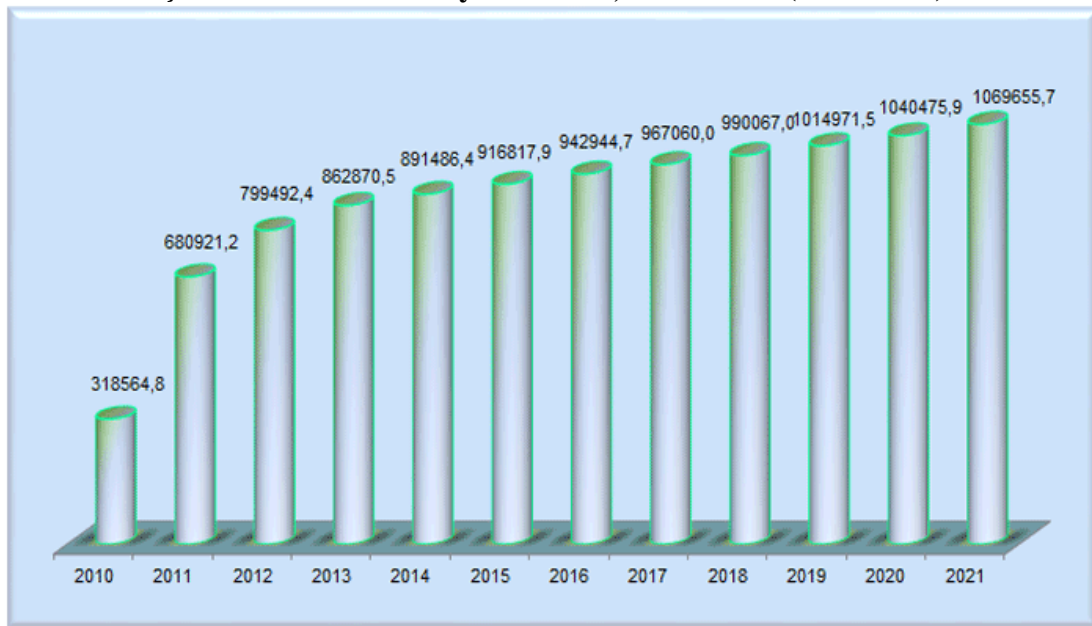
2. 2030-cu ilə qədər global enerji istehlakının 47% artacağını nəzərə alaraq, yeni tranzit marşrutu Xəzər regionunun sabit və dayanıqlı tranzit marşrutuna çevrilməsini təmin edəcək;

3. İqtisadi inteqrasiya prosesi inkişaf edəcək, beynəlxalq əmək bölgüsü artacaq, dünya ölkələri arasında əməkdaşlıq yeni səviyyəyə yüksələcək;

4. Əlavə dəyər xidmətlərinin inkişafı, biznes əməliyyatları və s. artacaq. Bu kontekstdə regionun hər bir ölkəsi bu dəhlizdən faydalanacaq (<https://sputnik.az/20210111/baki-naxcivan-qars-neqliyyat-dehlizi-perspektivler-425755101.html>).

Zəngəzur yolunun açılması ilə Naxçıvanın iqtisadiyyatı, xüsusən də ixracı yüksələcək. 2019-cu ildə Naxçıvan Muxtar Respublikasında xidmət sahələrində 3 milyard 613 milyard dəyərində məhsul istehsal edilib. Son beş ildə NMR-da məhsul istehsalı 762 milyon artmışdır. Bu gün Naxçıvan Muxtar Respublikasının iqtisadiyyatı 12 faizə yaxın artmışdır, 2020-ci ildən əvvəlki dövrdə muxtar respublikada sənaye məhsulunun həcmi 1 milyard 14 milyon manat olmuşdur. Bu, 2015-ci illə müqayisədə 10 faizdən çoxdur.

Şəkil 9: NMR-də sənaye məhsulu, min manat (2010-2021)



Mənbə: <http://statistika.nmr.az/source/industry/index.php#03>

Zəngəzur dəhlizinin fəaliyyətə başlaması ilə zəngin təbii sərvətlərə malik Naxçıvanın güclü iqtisadi resursları bundan sonra da genişlənəcəkdir. Dəhlizlərdən istifadə həm də Naxçıvan ixracı şanslarının artırılması deməkdir. Naxçıvan emal sənayesini, xüsusilə qida emalı, yüngül sənaye və təbii ehtiyatlara əsaslanan sənaye sahələrini inkişaf etdirmək potensialına malikdir. Muxtar respublika mineral sularla da zəngindir. Bütün bunlar malların ixracına imkan yaradır. Zəngəzur yolunun açılmasının qida emalı sənayesinin inkişafını və Naxçıvanda istehsal olunan məhsulların iri bazarlara idxalını sürətləndirəcəyi gözlənilir

(<http://economics.com.az/index.php/tedbirler/yenilikl-r/item/2218-bak-zaenzhaezur-nakhdzh-van.html>).

300 mindən çox əhalisi olan Naxçıvanla Azərbaycan arasında nəqliyyat şəbəkəsinin yenilənməsi həm daşıma məsafəsinin qısalması, həm də daşıma müddətinin qısalması baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bakı-Tbilisi-Qars qatarından 1,7 dəfə kiçik və təxminən 343 kilometr uzunluğunda olan dəhliz həm nəqliyyat xərclərini azaldacaq, həm də Mərkəzi Asiya ilə Avropanı birləşdirən körpü rolunu oynayacaq. Qeyd etmək lazımdır ki, təkcə Asiya gəmiçilik bazarının illik həcmi 200 milyard dollar, Avropa ilə Asiya arasında ticarət dövriyyəsi isə 2 milyon dollardır ki, bunun da 200 milyon dolları nəqliyyatdır. Dünya Bankının son hesabatına görə, hazırda inkişaf etmiş ölkələrdə daşıma xərclərinin əmtəə qiymətlərində payı 5%, inkişaf etməkdə olan ölkələrdə 4,25%, dünya üzrə isə 4,8% təşkil edir. Nəticədə malların istehlak bazarına çatdırılması ilə bağlı daşınma xərclərinin azalması rəqabətqabiliyyətli imkanlar yaradıb, milli iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin inkişafına səbəb olacaqdır. Ölkə iqtisadiyyatının, xüsusən də avtomobil nəqliyyatının sürətli və hərtərəfli inkişafında nəqliyyat sektorunun rolunu nəzərə alsaq, bütün yük təsərrüfatını özündə birləşdirən ölkə yüklərinin 60%-ni bu nəqliyyat növündə daşdığı görürük. Əgər avtomobil nəqliyyatında yük avtomobillərinin təkərlərinin çəkisi 6-8 ton təşkil edirsə, dəhliz işə düşəndən sonra bu rəqəmin 10 tona yüksələcəyi gözlənilir. Beləliklə, Bakı-Naxçıvan-Qars dəhlizinin fəaliyyəti Naxçıvan Muxtar Respublikasının bütün regional və beynəlxalq tranzit layihələrində rolunu artıracaq, eyni zamanda xarici ticarət dövriyyəsini artıracaqdır.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Naxçıvan Muxtar Respublikası ölkəmiz və bütövlükdə türk dünyası üçün böyük geostrateji əhəmiyyətə malik mühüm yerdir. Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycanın qərb rayonları arasında nəqliyyat dəhlizinin açılması Naxçıvanın iqtisadi inkişafına hərtərəfli dəstək verəcək.

Dissertasiya işinin məqsədinə uyğun olaraq aşağıdakı nəticələr əldə edilmişdir:

1. Ermənistanın işğalçılıq siyasəti nəticəsində Naxçıvan uzun illər blokada şəraitində yaşayıb. Bu, Azərbaycanı Naxçıvana görə başqa ölkələrdən asılı vəziyyətə saldı. Yəni Azərbaycan Naxçıvanı həm İrandan, həm də Türkiyədən təmin edirdi. İndi birbaşa dəhlizin olması Naxçıvanın elektrik enerjisi, təbii qaz və digər kommunikasiyalarla təmin olunmasında birbaşa rol oynayacaq. Bundan əlavə, yerüstü nəqliyyatın açılması, yəni həm avtomobil, həm də dəmir yolu, Naxçıvanın gələcəkdə daha çox iqtisadi imkanlara malik olmasına şərait yaradacaqdır. Bu dəhlizin reallaşdırılması Azərbaycanın nəqliyyat qovşağına çevrilməsi istiqamətində atdığı addımları daha da genişləndirə bilər.

2. Bölgədəki ölkələr üzrə aparılan təhlillərdən görünür ki, Zəngəzur dəhlizinin açılması həmin ölkələrdə nəqliyyata, region ölkələri ilə nəqliyyat üzrə əlaqələrə və ümumi olaraq nəqliyyatın siyasətinə ciddi təsir göstərəcək. Azərbaycan-Ermənistan münaqişəsi zamanı münaqişəyə görə tranzit ölkə olaraq mövqələrini möhkəm edən Gürcüstan və İran və kimi ölkələrdə göstərilən mövqeyə dəhlizin açılması ilə zəifləyəcək. Çünki onların ərazisindən keçən quru yollar üçün alternativ yol formalaşacaq.

3. Bu dəhlizdən əsasən Azərbaycan, Türkiyə və Rusiya faydalanacaq və mövqələrini möhkəmləndirəcəklər. Dəhlizin açılması ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası blokadadan xilas olacaq, Türkiyə ilə Azərbaycan arasında birbaşa quru əlaqəsinin yaradılması nəticəsində ikitərəfli əlaqələr daha da inkişaf edəcək, Türkiyənin türk dövlətlərinə birbaşa çıxışı olacaq. Rusiya Ermənistanla birbaşa quru əlaqələri

qurmaq və regionda mövqelərini möhkəmləndirmək imkanı əldə edəcək. Qeyd edək ki, yeni dəhlizin açılması nəqliyyat sektorunda da rəqabətə səbəb olacaq.

4. Bütövlükdə Naxçıvan Muxtar Respublikasının inkişafı baxımından Zəngəzur dəhlizinin açılması MR-nın inkişafına imkan yaradacaq. Dəhliz boyu ölkələr arasında iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi də NMR-nın iqtisadi inkişafına töhfə verəcək. Regiondan keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə uyğun olaraq dəhlizin açılması ilə alternativ marşrut formalaşacaq ki, yaranan vəziyyətdə NMR-nın beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sistemi baxımından yerini gücləndirəcək.

Dissertasiya işində aşağıdakı təkliflər verilmişdir:

1. Nəqliyyat xərclərinin aşağı olması istehsalın inkişafına imkanlar yaradır. Digər tərəfdən, daşınmaların həcmnin artması Ermənistan da daxil olmaqla bütün region ölkələrinin gəlirlərinin artmasına səbəb ola bilər;

2. Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi məsələsi ən vacib məsələlərdən biridir. Azərbaycan üçün ilk növbədə bu nəqliyyat dəhlizi ilə daşınacaq malların və insanların mühafizəsi baxımından sarsılmaz prinsiplərə malik real nəqliyyat dəhlizi yaradılmalıdır;

3. Dəhlizin açılması tamamilə fərqli və geniş imkanlar yarada bilər. Bu, həm məşğulluq, həm əlavə dəyər baxımından və həm də rifah və biznesin diversifikasiyası baxımından region ölkələri üçün imkanlar yarada bilər. Region ölkələri, o cümlədən Azərbaycan konstruktiv mövqe tutaraq bu imkanlardan maksimum yararlanmağa çalışmalıdır.

İSTİFADƏ OLUNMUŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

Azərbaycan dili

1. Bayramlı E. Naxçıvan Avrasiya nəqliyyat dəhlizinə çevrilir. Səs. 2021, 17 may. №84. səh.120-122.
2. Əhmədov N. (2008), Naxçıvan iqtisadiyyatının prioritetləri: iqtisadi artım, dinamik inkişaf . Bakı, “Sabah”, 183 səh.
3. Əliyev İ. (2009), İnkişaf məqsədimizdir. 4-cü kitab (aprel 2004 - iyun 2004). Bakı, “Azərnəşr”, 125 səh.
4. Hacıyev İ. (2016), Naxçıvan Muxtar Respublikası müstəqillik yollarında. Bakı, “Elm və təhsil”. 245 səh.
5. Hacıyev İ. Naxçıvan Muxtar Respublikasının sosial-iqtisadi və mədəni inkişafı (1991-2016-cı illər), AMEA Naxçıvan Bölməsinin sədri, akademik Dövlət idarəçiliyi: nəzəriyyə və təcrübə, 2016, səh.36-46.
6. Hacıyev İ. (2016), Naxçıvan Muxtar Respublikası müstəqillik illərində. Naxçıvan, “Əcəmi” NPB, 117 səh.
7. Hacıyev İ., İsmayılov B. (2014), Naxçıvan Muxtar Respublikası. 90. Naxçıvan, “Əcəmi” NPB, 2014, 65 səh.
8. Hacıyeva Ş.Ş. Türkiyə-Azərbaycan iqtisadi əlaqələri (1990-2010). Bakı Universitetinin Xəbərləri, №2 Humanitar elmlər seriyası, 2012, səh.119-125.
9. Naxçıvan müstəqillik illərində: hədəflər, inkişaf, nəticələr 3-4 dekabr 2015-ci ildə keçirilmiş elmi konfrans materialları. Naxçıvan: “Əcəmi” NPB, 2016, 8 səh.
10. Naxçıvan Muxtar Respublikası. Bakı, “Elm ”, 2001, 126 səh.
11. Qasimov C. Naxçıvan Muxtar Respublikası. Davamlı iqtisadi inkişaf zəminində reallaşan sosial islahatlar. Xalq qəzeti, 2020, № 35. səh.7-14.
12. Qasimov C. Naxçıvan Muxtar Respublikası: Dayanıqlı iqtisadi inkişaf və etibarlı müqavimətlik. Naxçıvan, 525-ci qəzet, 3 sentyabr. 2020, № 102. səh. 12-20.
13. Qasimov C. Naxçıvan Muxtar Respublikası: ölkənin milli iqtisadi hədəflərinə doğru Cavadxan Qasimov, Xalq qəzeti 24 yanvar. № 2021, səh.16-19.

14. Qasimov E. Naxçıvan Muxtar Respublikası iqtisadiyyatının ərazi təşkili və inkişafının coğrafiyası. Bakı, “Təhsil”, 192 2011, səh.154-155.

İngilis dilində

1. Baghirov O. (2021), The impact of the opening of Zangezur corridor on regional transportation and communication lines, AirCenter, 9 p.

Türk dilində

1. Aliyev Ş.Y. Türkiye-Nahçıvan ilişkilerinde ulaşım sektörünün rolü Belgü, 2019, səh.8-15.

2. Can, R. R. Güney Kafkasya Jeopolitiğinde Demiryollarının Rolü, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2022, 32, 1, s.37-54.

3. Güngör G. (2021), Kafkasya’da ulaşım projeleri, AVİİM, 4 s.

4. Sakar Z. Türkiye-Azerbaycan Ekonomik İlişkileri Çerçevesinde; Nahçıvan Ekonomisinin Türkiye İçin Stratejik Önemi. Uluslararası Araştırmalar Dergisi, 11(59). 2018, 211 s.

5. Şahin A.Y., Şahin M.F. Azerbaycan Ekslavı Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti’nin Karabağ’ın İşgalden Kurtarılması Sonrası Türkiye İle Azerbaycan Ticari İlişkilerindeki Önemi International Social Sciences Studies Journal, (e-ISSN:2587-1587) Vol:7, Issue:80; 2021, s.1226-1232.

Rus dilində

1. Гамбарова Р.М. Развитие экономики Азербайджана и его роль в использовании экспортного потенциала экономические отношения журнал. Том 9, Номер 2, Апрель-июнь, 2019, стр.809-818.

2. Филиева-Эркеч У. Роль развития межрегиональных транспортных коммуникаций в условиях нового мирового порядка. The role of Interregional Transportation As A Factor of Development in the New World Order, 2021, стр.499-560.

İnternet resursları

1. <http://ikisahil.com/post/168022-naxchivanda-muasir-neqliyyat-sistemi-yaradilib>
2. <http://statistika.nmr.az/>
3. <http://dgk.nmr.az/az/page/1197/>
4. <https://vergiler.az/news/economy/10194.html>
5. <https://www.stat.gov.az/source/regions/>
6. https://yeniazərbaycan.com/Iqtisadiyyat_e57542_az.html
7. <http://statistika.nmr.az/source/agriculture/index.php#01>
8. https://nakhchivan.preslib.az/az_e5.html
9. <https://report.az/infrastruktur/naxcivanin-tranzit-qabiliyyetinin-artirilmesi-elave-gelir-imbani-yaradir/>
10. <https://www.aa.com.tr/tr/analiz/gorus-yeni-nahcivan-koridoru-ve-bolgesel-isbirligine-katkilari/2256165>
11. <https://aircenter.az/en/single/azerbaijan-embarks-on-construction-of-nakhchivan-railway-part-three-689>
12. <https://report.az/infrastruktur/naxcivanda-udm-artib747/>
13. https://azertag.az/xeber/Naxchivanda_aqrar_sahe_ugurla_inkisaf_etdirilir-1914142
14. <https://qlobal.az/muxtar-respublikada-kend-teserrufati-suretle-inkisaf-edir/#.YgYbi1VBzIU>
15. <http://www.in.nakhchivan.az/m%C9%99tbat-xidm%C9%99ti/xeberler/1039-2022-ci-il-muxtar-respublikada-%E2%80%9Cs%C9%99naye-ili%E2%80%9D-elan-edilib.html>
16. <https://xalqqazeti.com/mobile/az/news/97300>
17. <http://economics.com.az/index.php/tedbirler/yenilikl-r/item/2218-bak-zaenzhaezur-nakhdzh-van.html>

18. <https://news.milli.az/economy/897251.html>
19. <https://sputnik.az/20210111/baki-naxcivan-qars-neqliyyat-dehlizi-perspektivler-425755101.html>
20. <https://valdaiclub.com/a/highlights/zangazur-corridor-is-the-cornerstone-of-the-post/>
21. <https://www.ens.az/az/naxcivan-muxtar-respublikasi>
22. <https://www.yenisafak.com/foto-galeri/ekonomi/anlasma-saglandi-turkiyeden-dort-ili-de-ihya-edecek-koridor-aciliyor-2056401>

Cədvəllərin siyahısı

Cədvəl 1: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması (min tonla).....	16
Cədvəl 2: İdxalın strukturunda əsas rol oynayan malların sayı və dəyəri.....	26
Cədvəl 3: Əsas bitkiçilik məhsullarının istehsalı (bütün təsərrüfat kateqoriyaları üzrə), ton.....	37
Cədvəl 4: Heyvandarlıq məhsullarının istehsalı, ton.....	38
Cədvəl 5: Dilucu Sərhəd Qapısından cəmi idxal-ixrac məlumatları.....	48

Qrafiklərin siyahısı

Qrafik 1: Nəqliyyat sektorunda yük daşınması (2005-2020-ci illər üzrə, min ton).....	17
Qrafik 2: Nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınması, min sərnişin.....	17
Qrafik 3: Nəqliyyat sektoru üzrə sərnişin və yük daşınması.....	18
Qrafik 4: İdxal-ixrac əməliyyatlarının 2019-cu il ərzində dinamikası.....	25
Qrafik 5: Naxçıvan Muxtar Respublikasında əmək bazarının vəziyyəti.....	31
Qrafik 6: NMR-də istehsal olunan ÜDM həcmi, min manat.....	32
Qrafik 7: NMR-də bir nəfərə düşən ÜDM-nin həcmi (manat).....	33

Diaqramların siyahısı

Diaqram 1: 2020-ci ildə kənd təsərrüfatının ümumi məhsulunun strukturu.....	36
--	----

Şəkillərin siyahısı

Şəkil 1: İxrac üzrə strukturda əsas yeri tutan əmtəələr üzrə diaqram.....	26
Şəkil 2: İdxal üzrə strukturda əsas yeri tutan əmtəələrin diaqramı.....	26
Şəkil 3: İdxal əməliyyatlarında ölkələrin bölgüsü (xüsusi çəkisi, %-lə).....	27
Şəkil 4: İdxal əməliyyatlarında sektorlar üzrə bölgü (xüsusi çəkisi, %-lə).....	27
Şəkil 5: Naxçıvan Muxtar Respublikasının xəritəsi.....	30
Şəkil 6: Zəngəzur dəhlizi.....	50
Şəkil 7: Tədqiqat sahəsinin lokasiya xəritəsi.....	52
Şəkil 8: Zəngəzur dəhlizi və alternativ dəmir yolları marşrutları.....	58
Şəkil 9: NMR-də sənaye məhsulu, min manat (2010-2021).....	63