



Elçin Mirəli oğlu Seyidov

UOT:33.330; JEL: Z10.

Azərbaycan Respublikası müasir İpək yolu qurşağında

Xülasə

Azərbaycan və Çin Böyük İpək Yolunun telləri ilə bağlı olan böyük tərəfdaşlardır. Müasir Azərbaycanı neft və qazla düzgün assosiasiya edən, regionda aparıcı rolunu məqsədəuyğun qəbul edən çinli dostlar onun mineral resursların tədarükü üzrə xarici şirkətlərlə neft əməkdaşlığında etibarlılığına əsaslanan dünya arenasındaki nüfuzunu da nəzərə almalıdırlar.

Açar sözlər: *Böyük İpək Yolu, Trans-Asiya nəqliyyat dəhlizi Cənubi Qafqaz, TRASEKA proqramı, Dəmir yolu, Bakı-Tbilisi-Qars*

Giriş

Artıq çağdaş Azərbaycan–Çin diplomatik münasibətlərinin yaradılmasının 27 ili tamam olur. Lakin bu münasibətlərin tarixi kökləri isə Qafqaz Albaniyasının mövcud olduğu on səkkiz əsrdən də artıq əvvəlki dövrlərə gedib çıxır. Tacirlərin yüklə dolu dəvə karvanları məhz bu ərazidən keçib gedirdi. O zaman “Böyük İpək Yolu” termini də yox idi, bu istilah məşhur alman səyahətçisi və tarixçisi K.Rixtqofen tərəfindən yalnız XIX yüzilliyin axırlarından etibarən tarix elminə daxil edilmişdir [3]. Bu gün biz bilirik ki, qədim zamanlarda bu yol məhz Şərqlə Qərbi, Cənubla Şimalı – Avropa ilə Asiyanı birləşdirən əsas yol olmuşdur.

İpək yolu lahiyyəsinin iqtisadi və siyasi aspektləri

Böyük İpək Yolu maddi, elmi və texniki nailiyyətlərin və dəyərlərin qarşılıqlı mübadiləsinin inkişafına böyük təkan vermişdir. Azərbaycanla Çin arasındakı iqtisadi və mədəni əlaqələr XIII-XV yüzilliklərdə xüsusi intensivliyi ilə fərqlənirdi. Bununla belə, bu əlaqələr daha sonrakı əsrlərdə də davam etmişdir. Məşhur səyyah, Osmanlı sakini Övliya Çələbi 1647-ci ildə Bakıda olmuş və qeyd etmişdir ki, buraya Çindən və Xotandan (hazırda Çinin Sinszyan-Uyğur muxtar rayonunun cənub-şərqindəki Xotan mahalı) daim elçilər və müxtəlif mallarla yüklənmiş karvanlar gəlirlər. Azərbaycan şəhərlərindən Bakı, Ərdəbil, Marağa, Təbriz, Naxçıvan, Gəncə, Dərbənd, Şəki, Şəmkir, Şamaxı, Bərdə və başqaları Çinlə ticarət əlaqələrində çox fəal iştirak edirlər [2, 31-44].

Böyük İpək Yolunun Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsi heç vaxt öz əhəmiyyətini itirməmişdir. Ticarət, alış-veriş əlaqələrinin həyata keçirilməsi mədəniyyətlərin inteqrasiyası ilə yanaşı gedirdi. Lakin ölkəmiz 70 il ərzində Sovet İttifaqının tərkibində olduğu dövrdə Çinlə mal mübadiləsi və mədəniyyətlərarası əlaqələr yalnız Mərkəzdən – Kreml vasitəsilə həyata keçirilirdi. Azərbaycan Çin xalqı üçün “su len” – yəni, sovet respublikası idi [5, 314]. İstiqlaliyyət əldə edən Azərbaycan özü müstəqil şəkildə müxtəlif dövlətlərlə ikitərəfli əlaqələr yaratmağa başladı. Bu prosesdə Azərbaycan xalqının ümummilli lideri Heydər Əliyev əhəmiyyətli rol oynamışdır.

Ulu öndərin təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakıda 9 ölkənin (Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan) dövlət başçısının, 13 beynəlxalq təşkilatın və 32 dövlətin nümayəndələrinin iştirakı ilə tarixi İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirildi. Bu tədbirin yekunlarına əsasən, Avropa İttifaqının TRASEKA proqramı üzrə “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş” imzalanmış və Bakı

©Elçin Mirəli oğlu Seyidov Bakı Slavyan Universitetinin “Diplomatiya və Xarici siyasət” kafedrasının dosent əvəzi, s.e.ü.f.d.

©AMEA İqtisadiyyat İnstitutu

© www.economics.com.az



Bəyannaməsi qəbul olunmuşdur. Əsas Çoxtərəfli Sazişin müddəalarına uyğun olaraq, Bakıda TRASEKA Hökumətlərarası Komissiyasının Daimi katibliyinin yerləşdirilməsi haqqında qərar qəbul edildi və 21 fevral 2001-ci ildə onun açılış mərasimi keçirildi [4]. Beləliklə, Azərbaycan Respublikası Böyük İpək Yolunun bərpası prosesinə öz töhfəsini verdi, inkişafın başlıca trayektoriyalarının müəyyənləşdirilməsində mühüm rol oynadı. Hazırda ölkəmiz “İpək yolunun iqtisadi kəməri” layihəsinin fəal iştirakçısıdır və onu da qeyd etmək lazımdır ki, bu layihə də məhz Çin Xalq Respublikasının təşəbbüsü ilə gerçəkləşdirilməkdədir. Yeri gəlmişkən, 2015-ci ilin dekabrında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin Çinə dövlət səfəri çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikasının Hökuməti arasında “İpək yolunun iqtisadi kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviq edilməsi ilə bağlı qarşılıqlı anlaşma haqqında Memorandum imzalanmışdır [7].

2017-ci ilin 30 oktyabrında istismara verilmiş və Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmiryol şəbəkələrinin birləşdirilməsini təmin edən Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu marşrutu Böyük İpək Yolunun polad magistrallar üzərində bərpasıdır. 2007-ci ilin 7 fevral tarixində Gürcüstanın paytaxtı Tbilisidə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolunun tikintisi haqqında Saziş imzalandı. Elə həmin ilin noyabr ayında Gürcüstanın Marabda məntəqəsində dəmiryolu xəttinin özülü qoyuldu. Növbəti ildə - 2008-ci ilin iyulunda isə Türkiyənin Qars şəhərində Qars-Gürcüstan sərhədi sahəsinin özülünün qoyulması mərasimi təşkil olundu. Ümumi uzunluğu təxminən 850 km olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xəttinin Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsi 504 km təşkil edir. Dəmiryolu marşrutunun 263 km-lik hissəsi Gürcüstanın, 79 km-ə yaxın hissəsi isə Türkiyənin payına düşür. Dəniz daşımaları ilə müqayisədə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti çox səmərəlidir və yüklərin Çindən Avropaya daşınması müddətini iki dəfədən də çox azaldır. Sabitlik və təhlükəsizliyə xidmət edən Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu üzrə ilkin mərhələdə ildə 5 milyon ton, ikinci mərhələdə - 17 milyon ton, sonradan isə daha böyük həcmdə yüklərin daşınması nəzərdə tutulur [4].

Böyük İpək Yolu üzərində bu layihənin yaradılması və həyata keçirilməsi region ölkələri üçün onun cəlbediciliyini yüksəldir, Mərkəzi Asiya ölkələrinin – Qazaxıstan, Qırğızıstan, Özbəkistan, Türkmənistan və Tacikistanın, eləcə də Əfqanıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışını asanlaşdırır, onların ticarət əlaqələrinin, iqtisadiyyatlarının inkişafında, dünyaya inteqrasiya olmalarında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinin başlıca üstünlüklərindən biri də ondan ibarətdir ki, Azərbaycan Respublikası Gürcüstan ərazisi vasitəsilə Türkiyə ilə birbaşa dəmiryolu xətti əldə edir, bu isə üç dövlət arasındakı münasibətlərin bundan sonra daha da möhkəmlənməsinə xidmət edir. Daha bir məsələ isə adı çəkilən xəttin Naxçıvan Muxtar Respublikasına qədər uzadılması ilə bağlıdır. Gələcəkdə Qarsdan Naxçıvana ayrıca bir dəmiryolu xəttinin çəkilməsi nəzərdə tutulur ki, bu da Naxçıvan Muxtar Respublikasının erməni blokadasından çıxarılmasına və onun nəqliyyat müstəqilliyinin təmin olunmasına imkan verəcəkdir.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin tapşırığı ilə Bakının Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində yaradılan azad ticarət zonası Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanı da daxil olmaqla, Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsində xüsusi əhəmiyyət kəsb edəcək. Beynəlxalq yük daşımalarında və Avropa-Asiya logistika həlqəsində aparıcı rol oynayan azad ticarət zonası eyni zamanda yerli istehsalın stimullaşdırılmasında, “Made in Azerbaijan” brendinin bütün dünyada məşhurlaşmasında və tanınmasında müstəsna önəm daşıyacaq. Azad ticarət zonasının regional miqyaslı bazara xidmət göstərəcəyi nəzərdə tutulur. Buraya Cənubi Qafqazın, Mərkəzi Asiyanın, İranın, Rusiyanın və Türkiyənin bir hissəsi daxil olacaq və 130 milyon insanı əhatə edəcək.



“Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”nə uyğun olaraq, respublikamız Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yaradılması prosesində fəal rol oynayır. Bununla da, ölkəmiz hər iki transkontinental dəhlizin kəsişməsində, Avrasiya məkanının mərkəzində mühüm nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilir. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi Hindistan, Pakistan, İran, Azərbaycan, Rusiya və bir sıra Şimali Avropa ölkələrini birləşdirəcək [4].

Azərbaycan dünyada yeganə ölkədir ki, həm Rusiya ilə, həm də İranla quru sərhədinə malikdir və belə bir əlverişli coğrafi mövqe üçtərəfli regional əməkdaşlığın inkişafı üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsinin yaradılması prosesi artıq yekun mərhələyə daxil olmuşdur. Bu dəhlizin əhəmiyyətli hissəsi – Azərbaycanla Rusiya sərhədindən Azərbaycan-İran sərhədinə qədər olan dəmiryolu hissəsi istismara tam hazır vəziyyətə gətirilmişdir [1]. Eyni zamanda, Azərbaycan Respublikası İran ərazisindəki Astara-Rəşt-Qəzvin dəmiryolu xəttinin tikintisinin maliyyələşdirilməsində iştirak edir. Azərbaycan Astara-Rəşt dəmiryolunun tikintisi layihəsi və onun avadanlıqla təchizatı üzrə İran tərəfinə 500 milyon dollar həcmində kredit ayırmağı nəzərdə tutur. Strateji Yol Xəritəsində nəzərdə tutulur ki, Azərbaycan 2020-ci ilə qədər region üzrə tranzit ticarətin həcmi artırmaqla, aşağıdakı göstəricilərə müvafiq olan pay əldə edəcək:

- ⇒ Orta Asiya və Qara dəniz marşrutu üzrə - 40 faiz;
- ⇒ Orta Asiya və Avropa marşrutu üzrə - 25 faiz;
- ⇒ Çin və Avropa marşrutu üzrə - 3 faiz;
- ⇒ Rusiya və İran marşrutu üzrə - 40 faiz;
- ⇒ İran və Qara dəniz marşrutu üzrə - 25 faiz.

Hazırda Çin tərəfdaşları üçün Azərbaycan Xəzər dənizinin sahilində yerləşən, neft və qaz yataqlarının istismar edildiyi, Çinin regionda aparıcı tərəfdaşı olan keçmiş sovet respublikası kimi qəbul edilir. Lakin çinli partnyorlar onu da nəzərə almalıdırlar ki, müasir Azərbaycan əcnəbi şirkətlərlə neft hasilatı sahəsində sıx əməkdaşlıqda özünü etibarlı tərəfdaş qismində sübut edə bilən regional liderdir. Azərbaycanın perspektiv layihələrinə Şimal-Cənub və Bakı-Tbilisi-Qars nəqliyyat dəhlizləri daxildir. Azərbaycanın hər iki layihənin fəal iştirakçısı olması onun Çin, Orta Asiya, Gürcüstan, Türkiyə və digər Avropa ölkələrindən olan tərəfdaşları üçün cəlbediciliyini yüksəldir [4]. Hazırkı dövrdə Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi prosesi aşağıda qeyd etdiyimiz mühüm istiqamətlər üzrə getməkdədir:

- ⇒ Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər dənizi və Mərkəzi Asiya regionları arasında iqtisadi, ticarət, nəqliyyat və logistika əlaqələrinin inkişafı;
- ⇒ Çin və Avropa İttifaqı arasında daha qısa multimodal quru dəhlizinin inkişafı;
- ⇒ Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yaradılması;
- ⇒ Böyük İpək Yolu çərçivəsində tranzit yüklərin cəlb olunması;
- ⇒ Logistika və nəqliyyat infrastrukturunun əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirilməsi və tənzimləyici stimullara görə Azərbaycanın regionda bu sahə üzrə daha cəlbedici qovşağa çevrilməsi;
- ⇒ Azərbaycanın Rəqəmsal Ticarət Qovşağı və TASİM layihələri vasitəsilə rəqəmsal Böyük İpək Yolunun yaradılması;
- ⇒ Müxtəlif nəqliyyat sahələri arasında marşrutların əlaqələndirilməsi;
- ⇒ Yük və həmçinin, sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq və daxili tariflər sahəsində razılaşdırılmış siyasət;
- ⇒ Çoxmodullu (birləşdirilmiş) daşımaların təşkili üzrə fəaliyyətlərin razılaşdırılmış proqramlarının işlənməsi [4].



Nəticə

Son illər ölkənin müxtəlif regionlarında yeni beynəlxalq hava limanlarının istismara verilməsi, yeni yolların çəkilməsi, respublikamızın yeni regional layihələrin gerçəkləşdirilməsindəki aparıcı rolu Azərbaycanın apardığı məqsədyönlü siyasətin əsas tərkib hissələrindəndir. Bu, bir tərəfdən daxili nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına öz töhfəsini verir, digər tərəfdən isə Azərbaycanı Avrasiyanın nəqliyyat qovşağına çevirir. Ötən ilin may ayında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyev ölkənin “Şahdəniz” qaz yatağını Avropa ilə birləşdirən yeni “Cənub qaz dəhlizi” layihəsinin açılışını etdi. Bu layihəni Mərkəzi Asiya qaz kəməri şəbəkəsinin (CAGP) bir hissəsi kimi də nəzərdən keçirmək olar. Belə ki, bu kəmər Türkmənistan qazının Özbəkistan və Qazaxıstan ərazilərindən keçməklə Çinə nəql olunmasını təmin edir. Məlum olduğu kimi, Çin bütün əlçatan qaz ehtiyatlarını satın almağa hazırdır. Azərbaycan 2020-ci ildə “Cənub qaz dəhlizi” vasitəsilə qaz ehtiyatını Cənubi Avropaya nəql etməyə başlamaq niyyətindədir. Artıq tətbiq edilən qaz kommunikasiyasının dəyəri 40 milyard dollardan çoxdur [6]. Ona görə də yeni qaz layihələrinə sərmayə qoymaq tələb olunur. Bu isə yeni-yeni sazişlərin səlahiyyətinə daxildir.

Ədəbiyyat

1. Ильхам Алиев: процесс создания азербайджанского участка транспортного коридора Север-Юг вступил в заключительную стадию. АзербТадж, Баку, 2 ноября 2017
2. Ашурбейли С.Б. Экономические связи Азербайджана с Индией. Материалы международной конференции по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия «Великий Шелковый Путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра», Баку: «Университет Азербайджан», 1998, с.31-44
3. Великий Шелковый Путь. Энциклопедия Кругосвет / http://www.krugosvet.ru/enc/istoriya/VELIKI_SHELKOVI_PUT.html
4. Восстановление Великого Шелкового Пути. Официальный сайт Президента Азербайджанской Республики / <https://ru.president.az/azerbaijan/silkroad>
5. Габибзаде Э. Азербайджан и Китай: формы, особенности и перспективы развития взаимоотношений. Баку: Азернешр, 2009, 314 с.
6. Новости. Азербайджан – Polpred.com. Обзор СМИ/ [https://www.polpred.com/](https://www.polpred.com/?ns=1&cnt=7&fulltext=on&word=clr&period_count=&sortby=date&page=151)
7. Экономика Китая. Новости, обзор СМИ/ https://polpred.com/news?cnt_and=1&cnt=77&cnt_2=7&page=2

Эльчин Мирали оглу Сеидов

Азербайджанская Республика в современном Шелковом пути

Резюме

Азербайджан и Китай – стародавние партнеры, связанные нитями Великого Шелкового Пути. Китайские друзья, правильно ассоциирующие современный Азербайджан с нефтью и газом, правильно воспринимающие его ведущую роль в регионе, должны учитывать и его авторитет на мировой арене, основанный на его надежности в нефтяном сотрудничестве с иностранными компаниями по поставкам минеральных ресурсов.

Ключевые слова: *Великий Шелковый Путь, Транс-Азия транспортный коридор, Южный Кавказ, программа ТРАСЕКА, Железная дорога Баку-Тбилиси-Карс*



Elchin Mirali Seyidov
The Republic of Azerbaijan in the modern Silk Road Zone

Abstract

Azerbaijan and China are the age-old partners connected by the threads of the Great Silk Road. Chinese friends, correctly associating modern Azerbaijan with oil and gas, correctly taking its leading role in the region, must also take into account its authority in the world arena, based on its reliability in oil cooperation with foreign campaigns for the supply of mineral resources.

Key words: *The Great Silk Road, Trans-Asia transport corridor, the South Caucasus, TRACECA program, Baku-Tbilisi-Kars railway line*

Elmi redaktor: *i.f.d., dos. Y.Məmmədov*

Daxil olub: *08.01.2020.*

Çapa qəbul olunub: *13.01.2020.*