

ZAHİD MƏMMƏDOV

**XXI əsr: İQTİSADI  
İNKİŞAFIN  
NƏQLİYYAT  
FAKTORU**



ZAHİD MƏMMƏDOV

XXI ƏSR: İQTİSADI İNKİŞAFIN  
NƏQLİYYAT FAKTORU

429

BAKI - 2002

BBK 32.1

M-52

Elmi redaktor: akademik **Somədzadə Ziyad Əliabbas oğlu**.

Rəyçilər: İqtisad elmləri doktoru, əməkdar elm xadimi, professor **Ə.Q.Əlirzayev**.  
Coğrafiya elmləri doktoru, professor **Ş.Y.Göyçaylı**.

**Zahid Səttar oğlu Məmmədov**

M-52 XXI əsr: İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru.

Bakı, Azərnəşr. 2002. 386 səh.

Monoqrafiyada bazar iqtisadiyyatı şəraitində güclənən inteqrasiya prosesində nəqliyyat faktorunun əhəmiyyəti müasir tələblər baxımından təhlil edilir. Nəqliyyatın bütün sahələrinin iqtisadi əməkdaşlıqda olan mövqeyi araşdırılır, onun inkişaf istiqamətləri nəzərdən keçirilir. Monoqrafiya ali məktəb müəllimləri, elmi tədqiqat institutlarının əməkdaşları, iqtisadiyyat və coğrafiya fakültələrində oxuyan tələbələr, nəqliyyat sahəsində çalışan mütəxəssislər üçün nəzərdə tutulmuşdur.

M  $\frac{3200100000}{M-651(07)-2002}$  qıflı nəşr

Ölçüsü 60x90  $\frac{1}{16}$

Ofset çap üsulu ilə.

"Parni iz Baku" Nəşriyyat Evinə

çap olunmuşdur.

Tiraj 300 nüsxə.

© Z. Məmmədov. 2002.

**ЗАХИД МАМЕДОВ**

**XXI ВЕК: ТРАНСПОРТНЫЙ ФАКТОР  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ**

**БАКУ - 2002**

## MƏMMƏDOV ZAHİD SƏTTAR OĞLU

Məmmədov Zahid Səttar oğlu 1966-cı ildə orta məktəbi, 1970-ci ildə ali məktəbi, 1977-ci ildə əyani aspiranturamı bitirmişdir.

1980-cı ildə Bakı Dövlət Universitetinin ixtisaslaşdırılmış elmi şurasında dissertasiya işini müdafiə edərək coğrafiya elmləri namizədi alimlik dərəcəsi alıb. 1997-ci ildə Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının akademik H.Ə.Əliyev adına

Coğrafiya İnstitutunun ixtisaslaşdırılmış elmi şurasında doktorluq dissertasiyasını müdafiə edərək coğrafiya elmləri doktoru alimlik dərəcəsi alıb. Z.S.Məmmədovun elmi yaradıcılığının ana xəttini nəqliyyat və nəqliyyat iqtisadi əlaqələrin inkişaf problemləri təşkil edir. Bu problemlə əlaqədar müəllifin dörd monoqrafiyası, yüzdən artıq elmi məqalələri dərc olunmuşdur. Respublikamızda ixtisaslı kadrların hazırlanmasında yaxından iştirak edir. Hal-hazırda coğrafiya elmləri doktoru, professor Z.S.Məmmədov Azərbaycan Kooperasiya Universitetində "İqtisadi coğrafiya və təbii ehtiyatlardan istifadə" kafedrasının müdiri vəzifəsində fəaliyyət göstərir.



## ÖN SÖZ

XX əsrdə dünya iqtisadiyyatında baş vermiş inqilabi dəyişikliklərin ana xəttini dinamik inkişaf təşkil etmişdir. Görkəmli ekspertlərin hesablamalarına görə ötən yüz illikdə dünya üzrə ümumi daxili məhsul 19 dəfə, əhalinin sayı isə 4 dəfə artmışdır. Keçən yüz illikdə dinamik inkişaf edən sahələrdən biri nəqliyyat olmuşdur. Bu dövrdə casərlə demək olarki nəqliyyat sektoru öz inkişaf sürəti, miqyasına görə bütün əsrlərə bərabər yol keçmişdir. Nəqliyyat sektorunun mürəkkəb bir mühüm infrastruktur kimi formalaşması başa çatmış, onun təkmilləşməsi istiqamətində inqilabi dəyişiklər aparılmışdır. Bir cəhəti də xüsusi vurğulamaq lazımdır ki, nəqliyyat sektorunun inkişafı bütünlükdə iqtisadiyyatın inkişafının güclü faktoruna çevrilmiş, onun daima təkmilləşməsi üçün yeni-yeni imkanlar almışdır. Əgər XIX əsr su nəqliyyatının genişlənməsi və dəmir yollarının yeni-yeni ərazilərə çəkilməsi ilə xarakterizə olunurdusa, XX əsr nəqliyyatın yeni-yeni sahələrinin yaranması, bütünlükdə iqtisadiyyatın bu sektorun sürətli inkişafı ilə fərqlənir. Avtomobil, daha çox maliyyə, texniki, əmək resursları cəlb edən bir sahəyə çevrilmişdir.

Dünyanın inkişaf etmiş ölkələrində nəqliyyat sektoruna müstəqilliyin qorunmasının mühüm faktoru kimi baxılır. Ona görə də bu sahənin dinamik inkişafı ilə bağlı ciddi elmi araşdırmaların aparılmasına xüsusi fikir verilir, müxtəlif konsepsiyalar, proqnozlar hazırlanır. Bir sözlə nəqliyyat qloballaşan dünyanın ən fəal, dinamik strukturlarından birinə çevrilir.

Təbii ki, Şərqlə-Qərbin qovşağında yerləşən, unikal coğrafi, geosiyasi şəraitə malik olan Azərbaycan dünya iqtisadiyyatının nəqliyyat sektorunda baş verən proseslərdən kənar qalmamışdır.

XIX əsrdə Bakı-Tiflis, Şimal-Cənub dəmir yolunun çəkilməsi, neft sənayesinin inkişafı ilə əlaqədar olaraq Xəzərdə gəmiçilik imkanlarının genişlənməsi, Bakı-Batumi neft kəmərlərinin işə salınması bu diyarda nəqliyyat sektorunun dinamik inkişafı üçün əlverişli şəraitin olmasından, sahənin perspektivlərindən xəbər verirdi.

Akademik Əlisöhbət Sumbatzadənin XIX-XX əsrlə bağlı sanbalı tədqiqatlarında bu barədə çox zəngin faktlar verilmişdir.

Alimlərimizin də nəqliyyat sektorunu bir mühüm tədqiqat obyektini kimi seçmələri qeyd etdiyimiz bu faktorla əhəmiyyətli dərəcədə bağlıdır.

60-70 illərdə iqtisad elmlər doktoru Balaca Əbdürəhmanov böyük zəhmət hesabına toplanmış ilkin materiallar əsasında respublikamızın nəqliyyat sektoru, onun məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsində roluna dair geniş tədqiqat işləri aparır. Bir müddət sonra iqtisad elmlər doktoru Kamal Tağıyev bu sahədə axtarışlarını davam etdirir. Nəqliyyat faktorunun rolunun artması ilə əlaqədar respublikamızın ali məktəblərində nəqliyyat sahəsinin ixtisaslı mütəxəssislərlə təmin edilməsini yaxşılaşdırmaq üçün xüsusi fakültələr təşkil edilir, tədqiqat laboratoriyaları, ixtisaslaşmış məktəblər yaradılır.

Keçmiş Sovetlər İttifaqı vahid mərkəzdən ciddi surətdə idarə olunan güclü nəqliyyat sistemə malik idi. Ölkənin bütün regionları bir-birilə qarşılıqlı əlaqəli və asılı fəaliyyət göstərirdi. Mübalığəsiz demək olar ki, dünyanın 1/6 hissəsində yerləşən keçmiş SSRİ-nin hər hansı bir ucqar nöqtəsində hər hansı bir qatarın hətta qısa vaxta dayanması fəvqəl hadisə kimi qiymətləndirilirdi.

Keçmiş SSRİ-nin həyatında müstəsna rol oynayan dəmir yol nəqliyyatının bütün regionlar üzrə cari vəziyyətini öyrənmək üçün "selektor" müşahidələri aparılırdı. Moskva mərkəzi dispetçer zalından ölkə rəhbərliyi eyni vaxtda bütün SSRİ ərazisi üzrə dəmir yolunda vaqonların yüklənməsi, boşaldılmasına dair məlumatlar alırdı. Bunları ona görə xatırlamaq istəyirəm ki, planı təsərrüfat sistemi dağılıdıqdan sonra nəqliyyat sektorları arasında koordinasiya əlaqələri xeyli zəiflədi, bütünlükdə nəqliyyatın dinamikasını xarakterizə edən göstəricilər də xeyli aşağı düşdü. Müəllif göstərir ki, SSRİ dağılıdıqdan sonra digər MDB ölkələrində olduğu kimi respublikamızda da formalaşmış nəqliyyat qovşaqlarının texniki-iqtisadi göstəriciləri ciddi dəyişikliklərə məruz gəlir.

Bu dəyişikliklərin mahiyyəti, amilləri, ayrı-ayrı sahələrin və

ziyyəti, inkişaf meyllərini araşdırmaq, perspektivləri müəyyən etmək kimi vacib bir elmi problem ön plana çəkilir.

Uzun illər iqtisadi-coğrafiya, nəqliyyat problemləri sahəsində dəyərli tədqiqatlar aparan coğrafiya elmləri doktoru Zahid Məmmədovun yazdığı bu kitabın strukturu çox şeyi deyir. Kitabın tədqiqat obyektini Azərbaycan reallığı, respublika iqtisadiyyatının inkişafı ilə nəqliyyat sistemi arasındakı qarşılıqlı əlaqələr təşkil edir. Müəllif Azərbaycanın nəqliyyat sektorunu dünyanın nəqliyyat sistemində gədən proseslərdən təcrid etmədən təhlil edir, bu gün və gələcəkdə sahənin inkişaf imkanları barədə maraqlı fikirlər söyləyir. Kitabın adında və strukturunda müəyyən dəyişikliklər edilməsini təklif etdim. Mübahisələr etdik, prinsiplial istiqamətlərdə fikir birliyinə nail olduq.

Nəqliyyat sektorunun XX əsrdə və XXI əsrdə inkişafı ilə bağlı bir neçə faktı qeyd edək.

1900-cü ildə dünyada 6 min avtomobil var idisə, 1950-ci ildə bu rəqəm 62,3 milyon, 60-cı illərin əvvəlində 203 milyon, 1970-ci ildə 246 milyon olmuşdur. XXI əsrin əvvəlində dünyada 140 milyon yük avtomobil nəqliyyatının sürətli inkişafı nəqliyyat sektorunda rəqabət mübarizəsini genişləndirmiş, sərnişin və yük daşınmalarının strukturunda ciddi dəyişikliklərə səbəb olmuşdur. 2000-ci ildə avtonəqliyyatla 3500 milyard ton yük daşınmışdır. Bu nəqliyyat növü ilə sərnişin daşınması 10620 milyard sərnişin olmuşdur.

Müəllif avtomobil nəqliyyatının formalaşması, digər nəqliyyat növləri ilə rəqabət mübarizəsində üstünlükləri, çatışmazlıqları, respublikamızda bu sahənin inkişafını müəyyən edən amilləri, perspektiv imkanları açıqlayır. Z.Məmmədov əsərdə XX əsrdə, xüsusilə onun ikinci yarısında bəşəri inkişafa ciddi təsir edən nəqliyyat sektorunun yeni bir sahəsini-hava nəqliyyatı problemlərini araşdırır. 1937-ci ildə bu nəqliyyat növü ilə 4 milyon, 1947-ci ildə 21 milyon, 1950-ci ildə 31,1 milyon sərnişin daşınmışdırsa, əsrin əvvəlində bu rəqəm 2,2 milyard olmuşdur.

Kitabda müəllif respublikamızın hava nəqliyyatının inkişaf dinamikasını xarakterizə edən göstəriciləri təhlil edir. Azərbaycan müstəqil-

lik əldə etdikdən sonra bu sahədə baş verən dəyişiklikləri, beynəlxalq əlaqələrinin geniş mərhələsinə dair fikirləri oxuculara çatdırır.

Əsərdə nəqliyyatın digər sahələrinin, xüsusilə boru kəmərlər nəqliyyatının inkişaf imkanlarından da danışılır. Müəllif haqlı olaraq göstərir ki, bu nəqliyyat növünün üstünlükləri onun daha sürətlə inkişafını zəruri edir. Neft resursları ilə zəngin olan regionların dünya bazarına çıxması üçün boru kəmərləri faktorundan getdikcə daha geniş istifadə olunur. 70-ci illərdə dünya üzrə magistral neft kəmərlərinin uzunluğu 254 min km idisə (bunun da 2/3 hissəsi ABŞ-nin payına düşür) XXI əsrin əvvəlində bu rəqəm 500 min km olmuşdur. Bütünlükdə dünya üzrə boru kəmərlərinin uzunluğu 2 milyon km-dən çoxdur.

Müəllif Xəzərin Azərbaycan hissəsində olan zəngin neft resurslarının dünya bazarına çıxarılması işini uğurlu rolə malik olduğunu qeyd edir, boru nəqliyyatı sahəsinin səmərəli fəaliyyəti üçün böyük işlər görüləcəyini vurğulayır.

Bu gün tarixi inkişafın ayrı-ayrı mərhələlərində formalaşmış nəqliyyat qovşaqları öz imkanlarından az istifadə etsə, də onların qiymətləndirilməsində regionların, ümumiyyətlə respublikamızın inkişaf perspektivləri nəzərə alınmalıdır.

Müəllif kitabda respublikamızın nəqliyyat sisteminin iqtisadi rayonlar üzrə təhlili və inkişafı məsələlərinə geniş yer verir. Əsərin bu bölməsi çoxlu konkret materiallar, müəllifin apardığı müşahidələrin, araşdırmaların nəticələri ilə zəngindir. Müəllif belə zəşab edir ki, ayrı-ayrı iqtisadi rayonlarda nəqliyyat sisteminin inkişaf amilləri və perspektivlərindən danışarkən biz onuda nəzərə almayırıq ki, azad bazar münasibətlərinin fəaliyyət göstərdiyi bir şəraitdə bu və ya digər iqtisadi rayonda nəqliyyat sisteminin strukturu, onun ayrı-ayrı növləri arasındakı əlaqə, perspektiv inkişaf meyillərini müəyyənləşdirmək o qədər asan məsələ deyildir. Bu bir həqiqətdir ki, yaxın məsafələrə yük daşınmalarında avtomobil nəqliyyatı getdikcə dəmir yolunun sıxışdırır. Xüsusən mülkiyyətə əsaslanan avtonəqliyyat şirkətləri bu məsələdə mənfəət faktorunu əsas tutur və pis də nəticələr (əlbəttə xidmət servisinin yaxşılaşmasına hələ də ciddi ehtiyac duyulur) əldə etməirlər.

Müəllif haqlı olaraq göstərir ki, nəqliyyat sektorları arasında əlaqələrin milli mənafeələr baxımından tənzimlənməsi strateji əhəmiyyət kəşb edən məsələdir. Ümumiyyətlə nəqliyyat iqtisadiyyatın elə bir infrastruktur sahəsidir ki, onun dövlət tənzimlənməsinə həmişə ehtiyac olacaqdır və burada liberallaşma xatirinə radikallığa yol verilməlidir. Müəllif kitabda Azərbaycanın qədim "İpək yolu" proqramında iştirakını respublikamızın tərəqqisi üçün müstəsna əhəmiyyət kəşb etdiyini, bu problemlə bağlı nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrin perspektivlərini xüsusilə diqqət mərkəzində saxlayır ki, bu da müsbət hal kimi qiymətləndirilir. Yeri gəlmişkən qeyd etmək istərdim ki, bu sətirlərin müəllifi Dövlət Plan İqtisad Komitəsinin sədri və Avropa İttifaqının Azərbaycanın Texniki Yardım üzrə milli koordinatoru vəzifələrində çalışarkən Azərbaycanın TRASEKA (Avropa-Qafqaz-Asiya) nəqliyyat dəhlizində iştirakının sosial-iqtisadi əhəmiyyəti, nəticələri barədə araşdırmalar, hesablamlar aparmışdır. Həmin tədqiqatların nəticələri 1993-cü ilin martın 5-7-də Avropa İttifaqının Brüsseldə keçirilmiş Beynəlxalq Konfransında dinlənmiş və qəbul edilmişdir. Birmənalı şəkildə qeyd etmək istərdim ki, qədim "İpək yolu"nun bərpası Azərbaycan üçün daimi kapital, daimi dövlətimizin inkişaf faktorudur, müstəqilliyimizin qorunması, iqtisadi təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin vacib şərtlərindən biridir.

Təkcə bir faktor zəruri edir ki, iqtisadçı, coğrafiyaşünas alimlərimiz, nəqliyyat sektorunda çalışan professional mütəxəssislərimizlə birlikdə kompleks amilləri, nəzərə almaqla respublikamızın nəqliyyatının ən azı 2-3 onillikdə nəqliyyat sektorunda inkişaf strategiyasını hazırlasınlar. İndiyə qədər aparılmış elmi tədqiqatlar, o cümlədən Z.Məmmədovun kitabında öz əksini tapmış geniş təhlil və nəticələr yuxarıda qeyd etdiyimiz işin görülməsində faydalı mənbə ola bilər.

Ümumiyyətlə, respublikamızın dünya inteqrasiyasına inamla qovuşduğu, xarici ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin genişləndiyi bir şəraitdə (bu barədə kitabda zəngin materiallar və təhlil verilmişdir) Z.Məmmədovun bu kitabı bu sahədə atılmış ilk uğurlu addımlardan sayılır.

**akademik Ziyad SƏMƏDZADƏ.**

## MÜQƏDDİMƏ

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində dünya ölkələri arasında gedən integrasiya proseslərinin inkişafında başqa iqtisadi amillərlə yanaşı, nəqliyyat faktoru mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyatın dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafında "fəqərə" sütunu rolunu oynaması elmə artıq çoxdan məlumdur. Lakin XX əsrin sonunda və XXI əsrin əvvəlində dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin daha geniş vüsət alması nəqliyyatın yeni global problemlərinin aşkar olunmasına təsir göstərmişdir.

Bu bir həqiqətdir ki, nəqliyyat yalnız yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarını yerinə yetirmir, eyni zamanda təbii və əmək resurslarının istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasında, məhsuldar qüvvələrin inkişafında, istehsal sahələrinin ərazi üzrə səmərəli təşkilində, əhəlinin məskunlaşmasında, şəhər və kəndlərin əmələ gəlməsində əsas faktor rolunu oynayır. Müasir şəraitdə bütün dünya ölkələrində yüz milyondan çox əhali nəqliyyatın müxtəlif sahələrində çalışır. Xüsusilə XX əsrin sonunda dünyanın siyasi xəritəsinə yeni qrup müstəqil dövlətlərin daxil olması və həmin dövlətlərin sərbəst şəkildə dünya iqtisadiyyatına qovuşması müasir şəraitdə ölkələrarası yük axınlarının intensivləşməsinə təsir göstərməklə nəqliyyatın iqtisadi səmərəliliyini artırmışdır. Ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və yük axınlarının tənzimlənməsinin təmin olunması hər bir nəqliyyat sahəsində beynəlxalq normalara uyğun təkmilləşdirmə işlərinin aparılmasını tələb edir. Dövlətlərin yerləşdiyi məkandan asılı olmayaraq, ölkələr çalışır ki, özünün istehsal etdikləri sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarını daha səmərəli yollarla dünya bazarına çıxarsınlar və yüksək səviyyədə gəlir əldə etsinlər. Bu baxımdan nəqliyyatın müasir problemlərini dünya ölkələri ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq fəaliyyəti olmadan həll etmək qeyri mümkündür.

Bu proses dünyanın bütün ölkələri ərazisində fəaliyyət göstərən nəqliyyatın hər bir sahəsindən səmərəli istifadə olunmağı tələb edir.

XX əsrin sonunda bütün dünya ölkələri üzrə ümumi yük dövriyyəsinin 62 %-i dəniz nəqliyyatının, 16 %-i dəmir yolu, 11 %-i boru kəməri, 8 %-i avtomobil, 3 %-i isə daxili su yolları təşkil etmişdir. Lakin XXI əsrdə Elmi Texniki Tərəqqinin sürətli inkişafı başqa sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyatın müxtəlif sahələrinə sirayət etmiş, onun elmi texniki potensialının yüksəldilməsinə təsir göstərir. Ən başlıcası isə iqtisadi integrasiyanın geniş vüsət aldığı bir şəraitdə istər sürət, istərsə də yük götürmə baxımından müasir həyatın tələblərinə cavab verə bilən və müasir texnologiyanın prinsiplərinə əsaslanan maşın və avadanlıqların istehsalının həyata keçirilməsi əsas şərtlərdən hesab edilir.

XXI əsr iqtisadiyyatı bütün dünya ölkələrində dünya bazarının rəqabətinə dözümlü, ixtisaslaşmış məhsullar istehsalını tələb edirsə, nəqliyyat sahəsində isə yüksək yük tutumuna və intensiv hərəkətə malik maşınların olmasını tələb edir. Bu baxımdan dünya ölkələrində nəqliyyatın bütün sahələri üzrə gedən rəqabətin əsasını qısa vaxt ərzində uzaq məsafələr qət etməklə ağır tonnajlı yüklərin daşınmasının həyata keçirilməsi diqqəti cəlb edir.

XXI əsrdə Avrasiya ölkələri arasında gedən integrasiya proseslərinin intensivləşməsi Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sahələrinin, "transxəzər" nəqliyyat sisteminin, "İpək yolu"nun bərpası ilə əlaqədar olaraq "transatlantika", Aralıq dənizi, Qara dəniz və Xəzər dənizi hövzəsi ölkələrində fəaliyyət göstərən, quru və su yollarının yüksək səviyyədə yük axınlarını ötürmək qabiliyyətinə malik olmalarında, qovşaqlarda, limanlarda, həmçinin avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin yaxşılaşdırılması məqsədilə beynəlxalq normalara uyğun yenidənqurma işlərinin aparılması mühüm məsələlərdən hesab edilir. Bu məqsədin yerinə yetirilməsində hər bir ölkənin nəqliyyat sisteminin təhlil olunması və onların iqtisadi-coğrafi baxımdan qiymətləndirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Bu baxımdan Azərbaycan respublikasının dünya iqtisadiyyatına qovuşması və dünya ölkələri ilə gedən integrasiya proseslərində ye-



rini müəyyən etmək üçün müasir baxımdan nəqliyyat sahələrinin təhlil olunması olduqca vacibdir. Avrasiya ölkələri arasında mərkəzi mövqe tutan Azərbaycanın əlverişli nəqliyyat sistemində malik olması dünya ölkələrinin marağına uyğun olan səmərəli iqtisadi əlaqələrin həyata keçirilməsinə əlverişli zəmin yaradır. Eyni zamanda tarixi "İpək yolu"nun bərpası TASİS və TROSEKA proqramlarının həyata keçirilməsi üçün respublikanın nəqliyyat sistemi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Hələ 1998-ci ilin sentyabr ayında Bakı şəhərində tarixi "İpək yolu"na həsr olunmuş beynəlxalq əhəmiyyətli konfransda respublikamızın prezidenti Heydər Əliyev qeyd etmişdir: "Əminəm ki, tarixi böyük "İpək yolu"nun bərpası məsələlərinin müzakirəsi, konfransımızın nəticələri və yekunları milli və regional nəqliyyat strukturlarının, beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığın, inkişafın, Avrasiya məkanında sülhün, sabitliyin və tərəqqinin möhkəmləndirilməsi üçün böyük əhəmiyyət kəsb edəcəkdir".

Bu baxımdan əsərdə Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin beynəlxalq inteqrasiyada mühüm rol oynadığını nəzərə alıb dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, avtomobil, boru kəməri və hava, şəhər nəqliyyatı sahələri üzrə təhlil olunmuş, iqtisadi səmərəliliyi müəyyən olunur. Eyni zamanda müasir şəraitdə nəqliyyat qovşaqlarının əmələgəlmə xüsusiyyətləri və yükdaşınma imkanları araşdırılır. Respublikanın iqtisadi rayonları üzrə nəqliyyat sistemi təhlil edilir, hər bir iqtisadi rayonun spesifik xüsusiyyətləri müəyyənləşdirilir, daxili və xarici yükdaşınmada nəqliyyatın səmərəliliyi və potensial imkanları qiymətləndirilir. Azərbaycan respublikasının Nəqliyyat haqqında qanunun 8-ci maddəsində deyilir: Nəqliyyatda iqtisadi münasibətlərin əsasını nəqliyyat xidmətlərinə tələb və təkliflər bazarı formalaşdırır.<sup>1</sup> Bu cəhətdən beynəlxalq inteqrasiyada respublika nəqliyyat sisteminin tutduğu mövqe əsərdə araşdırılır, yükaxınlarının tarazlaşdırılması yolları göstərilir.

Ümumiyyətlə XXI əsrdə Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin Avrasiya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesində mühüm əhə-

<sup>1</sup> Azərbaycan qəzeti, 29 iyul, 1999, N170.

miyyət kəsb edildiyini nəzərə alıb, müasir tələblər baxımından kompleks təhlil olunması əsas məqsəd kimi qarşıya qoyulmuşdur. Eyni zamanda monoqrafiyada iqtisadi əlaqələrin bazar iqtisadiyyatı şəraitində genişləndirilməsi və onların səmərəli yolları araşdırılır. Müəllif monoqrafiyanın yazılışı prosesində külli miqdarda statistik materiallardan, rəsmi dövlət sənədlərindən, müvafiq ədəbiyyat və dövrü materiallardan istifadə etmişdir. Monoqrafiya ali məktəb müəllimləri, elmi tədqiqat institutlarının əməkdaşları, iqtisadiyyat və coğrafiya fakültələrində oxuyan tələbələr, nəqliyyat sahəsində çalışan mütəxəssislər üçün nəzərdə tutulmuşdur.

Kitabın yazılmasında göstərdiyi xeyirxah məsləhətlərinə görə akademik Z.Ə. Səmədzadəyə, əməkdar elm xadimi, iqtisad elmləri doktoru, professor Ə.Q. Əlirzayevə müəllif öz səmimi minnətdarlığını bildirir.

## I FƏSİL. İQTİSADI İNKİŞAFDA NƏQLİYYAT FAKTORUNUN MÜƏYYƏN EDİLMƏSİ MƏXANİZMİ.

### § 1. DÜNYA İQTİSADIYYATININ İNKİŞAFINDA NƏQLİYYAT AMİLİ, TƏHLİL VƏ ƏSAS MEYİLLƏR.

Nəqliyyat bəşər cəmiyyətinin inkişaf tarixində mühüm rol oynayan faktorlardan biridir. Nəqliyyatın inkişafı cəmiyyətin inkişafı ilə əlaqəli olmuş, istehsal sahələrinin inkişafında və məhsuldar qüvvələrin formalaşmasında təsir edici amillərdən biri olmuş, daim təkmilləşmiş və formalaşmışdır. Nəqliyyatın inkişafında və onun sahələrinin formalaşmasında tarixən yer kürəsinin ayrı-ayrı regionlarının, dəniz və okeanların öyrənilməsi nəticəsində və həmin ərazilərə gediş-gəlişin təmin olunması zərurətindən irəli gələrək nəqliyyatın ayrı-ayrı sahələrinin inkişafına daim diqqət artırılırdı. Əgər cəmiyyətin inkişafında maddi nemətlər istehsalı üçün məhsuldar qüvvələrin inkişafı zəruri sayılırdısa, istehsal olunmuş məhsulların daşınması üçün nəqliyyatın sahələrinin inkişafı tələb olunurdu. Bu səbəbdən də istehsalın primitiv alətlərdən istifadə olunduğu dövrlərdə əsas daşıyıcı vasitə at, öküz, araba hesab edilirdisə, istehsal sahələrinin ən yüksək səviyyədə inkişaf etdiyi texnika əsrində istehsal olunmuş məhsulların ölkələr arasında daşınma tələbatına cavab verə bilən və dünya iqtisadiyyatının formalaşmasında daha aktiv iştirak edən nəqliyyatın yeni mütərəqqi sahələri inkişaf etmişdir. Lakin qeyd etmək lazımdır ki, dünya nəqliyyatının formalaşmasında, ayrı-ayrı dəniz və quru yollarının müəyyən olunmasında görkəmli səyyahların çox böyük xidmətləri olmuşdur. Xüsusilə dünya dəniz yollarının açılmasında Avropanın dənizsahili ölkələrində dənizçiliyin inkişafı ilə əlaqədar olaraq, dənizçilikdə uzun illər qazandıqları təcrübələr əsasında dünyanın müxtəlif ölkələrinə səyahət etmiş və yeni dəniz yollarının açılmasında nailiyyətlər qazanmışdılar. Ümumiyyətlə dünya dəniz nəqliyyatının inkişafında avropa səyyahlarının xidməti əvəzolunmazdır. Hələ orta əsrlərdə dünyanın avropa ölkələri ərazisində yerləşən adalara, dəniz yolu açmaq və həmin adalarda yerləşən təbii sərvətləri istehsal dövriyyəsinə cəlb etmək məqsədilə İr-

land səyyahlarının böyük xidmətləri olmuşdur. İrland səyyahı Svyatac Brendanın VI əsrdə Amerikanın sahillərinə yelkənli qayıqlar vasitəsilə səyahəti dəniz nəqliyyatının inkişafından xəbər verirdi. IX əsrin əvvəllərində Normand səyyahı Erik Rıjıy Şotlandiya, X əsrin sonunda isə İngiltərəyə dəniz yolunun açılması üçün öz səyahətlərini başa çatdırırlar.<sup>1</sup> 1002-ci ildə isə Torfin Karlsefni adlı İsland Səyyahı 150 nəfərdən ibarət ekspedisiya ilə İslandiya'dan Amerikanın şimali şərq sahillərinə gələrək yeni dəniz yollarının açılmasına nail olur. 1291-ci ildə Vilvadi qardaşlarının Hindistana olan dəniz yolunu müəyyənləşdirmək məqsədilə Cənubi Afrikanın sahillərində gələrək, cənub dəniz yolunun açılması ilə yanaşı, cənubi Afrikanın şərq hissəsi haqda tam məlumatlar əldə olunur. Artıq XIII əsrdə Portuqaliya səyyahı, dənizçi Henrix Atlantik okeanından gələrək Cəbbülütariq boğazı vasitəsilə Aralıq dənizinə daxil olur. Bu dövrdən başlayaraq materiklərin daxili dənizlərə yeni yolların açılması başlanılır. Eyni zamanda Afrikanın şimal ərazilərinə dəvə karvanı vasitəsilə daxil olaraq buranın təbii sərvətləri haqqında avropalılara ilkin məlumatlar çatdırılır.<sup>2</sup> Henrixə qədərki, dövrdə dəniz nəqliyyatı haqda təcrübələr olsa da, gəmiçiliyin inkişafı texniki cəhətdən çox aşağı səviyyədə idi. 1460-cı ildən sonra Portuqaliya dənizçiləri sisteməlik olaraq Hindistanadək dəniz yollarının açılmasında böyük təşəbbüs göstərirlər. XV əsrin əvvəlində dünya dəniz yolunun kəşfində böyük xidməti olan, xüsusi dənizçilik məktəbi keçmiş görkəmli şəxslərdən biri də Xristofer Kolumb olmuşdur. Onun əsas məqsədi Avropa ilə Asiya arasında, Hindistanadək böyük dəniz yolunu müəyyənləşdirmək idi. 1492-ci ildə kiçik heyətdən ibarət dəstə ilə İspaniyanın Palos limanından Hind okeanına yeni dəniz yolunu kəşf etmək məqsədilə səyahətə çıxır.<sup>3</sup>

20 oktyabr 1492-ci ildə indiki Kubanın sahillərinə gəlib çıxır. Buranın isti iqlimə malik olduğunu gören X.Kolumb həmin yerləri Vestindiya adlandırır. Əslində isə Kolumb yeni torpaqlar kəşf edir, dünya iqtisadiyyatına böyük töhvələr verən sonradan Amerika adlan-

<sup>1</sup> Эрик Рыжий и Торфин Карлсефни (100 великих Мореплавателей) М, 1999, с.34.

<sup>2</sup> Генрих Мореплаватель. (100 великих Мореплавателей) М, 1999, с.43.

<sup>3</sup> Yeno orada, s.69.

dırılan ərazilər idi. Dünya dəniz yollarının kəşfində böyük xidməti olan şəxslərdən biri Fernando Magellan olmuşdur. Avropa ölkələrinin tərəqqisi və dünya iqtisadiyyatında aparıcı mövqe tutmaq üçün dünya ölkələrinə gedən dəniz yollarının tam aydın olması tələb edilirdi. Bu məqsədlə F. Magellan 1519-cu ildə Qərbi ilə Şərqi arasında olan dəniz yollarını müəyyənləşdirmək üçün dünya səyahətinə çıxır.<sup>1</sup> Bu səyahət dövründə F. Magellan bütün Atlantik, Hind, Sakit Okean da olan dəniz yollarını müəyyənləşdirir, Avropa ölkələrinin iqtisadiyyatına təsir göstərən və xammalla zəngin olan ölkələrə çıxış yolu olduğunu müəyyənləşdirir. Tarixdə ilk dəfə olaraq dünya səyahəti adlandırılan Magellanın səyahəti ümumilikdə dəniz yollarının formalaşmasının əsasını təşkil edir. Bundan sonrakı dövrlərdə də müxtəlif səyyahların dəniz yollarının açılmasında böyük xidmətləri olmuşdur. Lakin bu sadəcə olaraq intibah dövründə dünya iqtisadiyyatına təsir göstərə bilən yeni dəniz yollarının açılması dünya ərazisi haqqında tam məlumat verilməklə, ölkələrin iqtisadiyyatına təsir göstərə bilən təbii resursların yerləşdiyi ərazilərin müəyyən olunmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edirdi. Dünya iqtisadiyyatının inkişafında və dünya ölkələri arasında əlaqələrin yaradılmasında quru yollarının müəyyən olunması da mühüm əhəmiyyətə malik idi. Qədim zamanlardan başlamış sənayeləşmə dövrünə qədər yer kürəsinin quru ərazilərinə müxtəlif səyyahların getməsi, ayrı-ayrı regionlara çıxış yollarının müəyyənləşdirilməsi haqqında məlumatlar toplanılmaqla yanaşı, mühüm xammal ehtiyatlarının yerləşdiyi ərazilər haqqında tam təsvir yaranırdı. Quru yollarının müəyyən olunması dəniz yolları qədər çox çətinliklərlə başa gəlirdi. Hələ bizim eradan əvvəl yaşamış (425-485 bizim eraya qədər) Herodot ilk səyyah kimi dünyanın bir çox ölkələrinə səyahət etmiş. Getdiyi yolların sadə sxemini tərtib etmişdir. Herodotdan başlamaqla sonrakı dövrlərdə yaşamış və dünyanın müxtəlif ərazilərinə və ölkələrinə ən çətin şəraitdə piyada və dəvə karvanları ilə getmiş səyyahlar üçün Herodotun səyahətləri böyük məktəb olmuşdur. Herodot yaşadığı dövrdə Cənubi İtaliya, Kiçik

<sup>1</sup> Фернандо Магеллан (100 Великих Мореплавателей) М.1999, səh.92.

Asiya, Həbəşistan, İran, Aralıq dənizi, Qara dəniz hövzəsi ölkələrində olmuş, bu yerlərin təbii sərvətləri haqqında yazdığı "Tarix" əsərində ətraflı məlumatlar verir.<sup>1</sup> O dövrün görkəmli tədqiqatçı alimlərindən biri çin səyyahı çjan Syan çin ilə digər ölkələr arasında əlverişli yolların olmasını müəyyənləşdirmək üçün mərkəzi Asiya, Amur dərəsi və Sırdərəsi hövzəsi ölkələrinə gəlir. İlk dəfə Mərkəzi Asiyada keçilməz yolların və cığırın adı çjan-Syanın adı ilə bağlıdır.<sup>2</sup>

Yer kürəsinin quru ərazilərinin öyrənilməsində, ölkələrarası yolların müəyyən olunmasında böyük xidməti olan səyyahlardan biri də Marko-Polo olmuşdur. O, avropa ölkələrindən başlamış Mərkəzi, Şərqi və Cənubi Asiya ölkələrində olmuş, çinlə - Orta Asiyanı birləşdirən Böyük "İpək yolu"nun birləşməsinə gəlib çıxır. O, səyahətinin ikinci dövründə Cənubi Asiya ölkələrinə və İran körfəzi sahillərinə gələrək bütün bu ərazilərdə olan yolların xəritəsini tərtib edir.

XIV-XV əsrlərdə dünya ölkələri ərazisinə cığır açan görkəmli Ərəb səyyahı İbn Abu Abdəllah Məhəmməd olmuşdur. Onun birinci səyahəti 24 il çəkərək, olduğu Həbəşistan, Ərəbistan, Mesopotamiya, Suriya, Kiçik Asiya, Kırım, Rusiyanın cənub rayonlarında, Orta Asiyada, çində, Hindistanda, Qərbi və Mərkəzi Sudanda olmuşdur. Olduğu yerlərin xəritəsini tərtib etməklə yol məlumatlarını geniş şəkildə vermişdir.

Orta əsrlərdə şərq ölkələrinə yol açan və öz nailiyyətləri ilə tarixdə iz qoymuş səyyahlardan biri də Afanasi Nikitin olmuşdur. O, əsasən Xəzər dənizinin sahilləri İran, Hindistan, Türkiyə ərazilərində olmuş bu ölkələri əlaqələndirə bilən mühüm yolları qeydə almışdır. Afanasi Nikitinin səyahəti 1466-1474-cü illəri əhatə edir. Öz səyahətinin əsas hissəsini dəvə karvanları vasitəsilə həyata keçirmişdir. Xəzər sahillərinə səyahət edərkən indiki Abşeron yarımadasına, o cümlədən Bakıya gəlmiş, burada yanar qazları görmüş, Şərqi möcüzəsi adlandırmışdır. Səyahəti müddətində ölkələr arasında əlaqələr yaradan mühüm yolların sxemini tərtib edir. Bu cəhətdən Afa-

<sup>1</sup> Геродот. (100 Великих Путешественников) М, 2000, səh. 13.

<sup>2</sup> Геродот. (100 Великих Путешественников) М, 2000, səh. 17.

nasi Nikitin quru yolların açılmasına şərait yaradan səyyah kimi tarixə daxil olmuşdur.

Aparılan təhlildən aydın olur ki, bütün əsrlərdə yolların hər tərəfli öyrənilməsi bəşər cəmiyyətini daima narahat etmişdir. Bütün tarixi dövrlərdə ayrı-ayrı ölkələrin öyrənilməsi istər nəqliyyat baxımından, istərsə də ölkələrin təbii sərvətlərin öyrənilməsi baxımından dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafına təsir göstərən ön mühüm amillər hesab edilmişdir. Dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafında tədqiq edilmiş hər bir ərazinin təbii iqtisadi şəraitinin müəyyən olunması və bu əsasda həmin resursların istehsal dövryyəsinə cəlb olunması üçün məhsuldar qüvvələrin inkişafı dövrün tələblərinə cavab verəcək səviyyədə formalaşır. Dünya iqtisadiyyatının inkişafında XIX əsrin axırları və XX əsrin əvvəllərində məhsuldar qüvvələrin təsir dairəsi daha intensiv hal almağa başlamışdır. Xüsusilə dünyanın iqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş avropa ölkələrində İngiltərə, Fransa, Almaniya, İtaliya və digər ölkələrdə sənayeləşmənin sürətli inkişafı ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında mühüm rol oynayan nəqliyyatın əvvəlki, primitiv formasından yeni sənaye dövrünün tələblərinə uyğun şəkildə inkişafını tələb edirdi. Kapitalizmin sürətli inkişafı istehsal olunmuş məhsulları dünyanın ayrı-ayrı ölkələrinin bazarlarına çıxarılması və reallaşdırılması üçün daha səmərəli yolların müəyyənləşdirilməsini tələb edirdi. Bu baxımdan istər dəniz yollarından, istərsə də quru yollarından səmərəli istifadə olunmaqla dünya ölkələri ilə əlverişli iqtisadi əlaqələrin təkmilləşməsinə və inkişafına zəmin yaranırdı.

[XX əsrdə dünya iqtisadiyyatının inkişafında bir sıra sosial-iqtisadi amillərlə yanaşı. Nəqliyyat faktoru mühüm rol oynamışdır. Dünya ölkələrinin təbii resurslarından istifadə etmək üçün əvvəlki, primitiv nəqliyyatdan fərqli olaraq ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayan dəmir yolu dəniz nəqliyyatı, avtomobil nəqliyyatı, boru kəməri və hava nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi iqtisadi inkişafa müsbət təsir göstərir. Dəniz nəqliyyatından daha səmərəli istifadə etmək məqsədilə və dəniz yollarının qısa mə-

safələrdən keçməsinə təmin etmək üçün yeni kanalların çəkilməsi diqqət mərkəzinə yönəldilmişdir. Bu məqsədlə Aralıq dənizi ilə Hind Okeanı hövzəsi ölkələri ilə daha qısa məsafələrdən keçməklə, yüklərin daşınmasını təmin etmək üçün Süveyş kanalının çəkilməsi, Şimali Amerikanı Mərkəzi və Cənubi Amerika ilə iqtisadi əlaqələrini daha səmərəli yollarla təşkil etmək üçün Panama kanalının çəkilməsi, Xəzər dənizi, Qara dəniz hövzəsi ölkələrini əlaqələndirən Volqa-Don kanalının çəkilməsi beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin yaradılmasında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. XIX əsrin ortalarında, 1869-cu ildə Süveyş kanalının istifadəyə verilməsi Aralıq dənizi ilə Qırmızı dəniz və Hind Okeanı arasında əlaqələrin yaradılmasına əlverişli təsir göstərirdi.<sup>1</sup> Həmin kanal vasitəsilə ildə yük tutumu 20-30 mln. ton olan 4 mindən çox gəminin hərəkətinə şərait yaradılır. Sonrakı illərdə gəmilərin intensiv hərəkətini təmin etmək üçün kanalın bir neçə metr dərinləşdirilməsi və genişləndirilməsi üçün işlər görülür. Süveyş kanalı vasitəsilə Avropa və Asiya ölkələri arasında yüklərin daşınması üçün həmin ölkələrin iqtisadi inkişafına təsir göstərməklə, külli miqdarda səmərəsiz nəqliyyat xərclərini aradan qaldırılmasına şərait yaratdı. İqtisadi göstəricilərlə desək, Süveyş kanalı istifadəyə verilməmişdən əvvəl Ukraynanın Odessa limanından Hindistanın Bombay limanına gəmilər Aralıq dənizindən və Cəbbəlütəriq boğazından keçməklə Afrika sahilləri boyunca 11878 mil məsafə qət edirdisə, Süveyş kanalı istifadəyə verildikdən sonra həmin kanal vasitəsilə gəmilərin Bombay limanına getməsi üçün 4198 mil məsafə qət etməklə, əvvəlki, daşınmaya nisbətən 7690 mil və yaxud məsafəni 65 % qısaltmış oldu. Həmin daşınma göstəricilərinə müvafiq olaraq Genuya - Bombay limanları arasında 10576 - 4478 - 6098 mil (yaxud 53%), Marsel - Bombay limanları arasında 9824 - 4573 - 5251 mil (yaxud 54 %), London - Bombay limanları arasında 10721 - 6260 - 4461 mil (yaxud 41 %), Hamburq - Bombay limanları arasında 11028 - 4461 mil (yaxud 40 %), London - Kəlküttə limanları arasında 11597 - 7945 - 3652 mil (33 %), Liver-

<sup>1</sup> В.П.Максаковский. географическая Картина Мира. I çild, Yaroslavl, 1998, səh.263.

pul - İokohama limanları arasında 14436 - 11113 - 3323 mil (yaxud 24 %) məsafəni ixtisar etmiş oldu.<sup>1</sup> XX əsrin 90-cı illərində bu kanal vasitəsilə 350 mln. tondan çox dünyanın müxtəlif ölkələrinə yüklər daşınmışdır. Amerika ölkələri arasında dəniz nəqliyyatı ilə yüklərin daşınmasının səmərəliliyini yüksəltmək məqsədilə 1904-1914-cü illərdə Panama kanalının çəkilməsi başa çatdırılır. Panama kanalının uzunluğu 82 km, eni isə 150-305 m, dərinliyi 18 metrdir. İllik yük dövriyyəsi 170 mln. ton km təşkil edir. Panama kanalının istifadəyə verilməsi Amerika ölkələrarası iqtisadi əlaqələrinin səmərəliliyini təmin etməklə yanaşı, Avropa, Asiya ölkələri arasında dəniz nəqliyyatı vasitəsilə yüklərin səmərəli yollarla daşınmasını təmin etməklə, ölkələrin iqtisadi inkişafına tökan verdi. Panama kanalının istifadəyə verilməsi Amerika ölkələri arasında xeyli miqdarda səmərəsiz dəniz yollarının ixtisar olunmasına şərait yaratdı. Məsələn, Nyu-York - San-Fransisko arasında məsafə əvvəlki Magellan boğazından keçən daşınmada 13107 mil təşkil edirdisə, Panama kanalından istifadə nəticəsində 5263 mil təşkil etdi və əvvəlki daşınmaya nisbətən 7844 mil (yaxud 60%) məsafə ixtisar olundu. Eyni iqtisadi göstəricilərə müvafiq olaraq: Nyu-York - Vankuver 13907 - 6050 - 7857 mil (yaxud 56 %); Nyu-York - Volparanso 8337 - 4627 - 3710 mil (45 %), Liverpul - San-Fransisko 13507 - 7930 - 5577 (yaxud 41 %); Liverpul - Vankuver 14317 - 8717 - 5600 (yaxud 39 %); Nyu York - İokohama 13042 - 9700 - 3342 mil (yaxud 26 %); Nyu-York - Sidney arasında Afrika kruqundan keçməklə 13051 - 9692 - 3359 mil (yaxud 26%); Nyu-York - Şanxay arasında Süveyş kanalından keçməklə 12324 mil məsafə qət olunurdusa, Panama kanalından keçməklə həmin məsafə 10584 mil təşkil etməklə 1740 mil (yaxud 14 %) məsafə ixtisar olunur.<sup>2</sup> Eyni zamanda Ağ dənizlə - Baltik dənizi arasında Baltik kanalının (uzunluğu 227 km) çəkilməsi Avropa ölkələrində yüklərin həmin kanal vasitəsilə bir başa dünya okeanına çıxmasına şərait yaratmaqla, bir neçə dəfə yükləmə və boşaltma

<sup>1</sup> Dəniz mili ölçü vahidi olub, 1 mil - 1852 m-dir.

<sup>2</sup> Брилант Л.А. География морского судоходства. М.Транспорт. 1983. səh.237.

əməliyyatlarını aradan qaldırır. Dəniz nəqliyyatında təkmilləşmə işlərinin aparılması dünyanın bir çox ölkələrində fəaliyyət göstərən daxili su yollarında nəqliyyat kimi istifadə olunmasına şərait yaradır. Aparılan hesablamalara görə dünya ölkələri üzrə daxili su yollarının uzunluğu 550 min km təşkil edir.<sup>1</sup> XX əsrin 90-cı illərinə qədər dünyada daxili su yollarının uzunluğuna görə keçmiş SSRİ 1-ci (uzunluğu 123 min km), ikinci yeri çin, (110 min km), üçüncü yeri ABŞ (41 min km), dördüncü yeri Braziliya (31 min km) tutmuşdu. Digər Avropa ölkələrinin də daxili su yollarından geniş şəkildə istifadə olunmaqla, minlərlə işçi qüvvəsinin çalışması üçün əlverişli şərait yaranmışdı. Məsələn, Volqa-Don kanalının (uzunluğu 101 km) istifadəyə verilməsi daxili yükdaşınmanı və s. daha da intensivləşdirdi. Artıq XX əsrin ortalarında sənayenin sürətli inkişafı əsasında dünya nəqliyyat sisteminin formalaşmasına hərtərəfli zəmin yaranırdı. Dünya ölkələrində istehsal olunmuş məhsulları ölkələr arasında daşınmasını təmin etmək üçün yuxarıda qeyd olunan nəqliyyat sahələri ilə yanaşı, dəmir yolundan, avtomobil nəqliyyatı, boru kəmərləri və hava nəqliyyatı sahələrindən geniş miqyasda istifadə olunurdu. İstehsal sahələrinin inkişafı nəqliyyat sahələri üzrə yükdaşınmanın xüsusi çəkisini nə qədər artırırıdısa, eyni zamanda nəqliyyatın inkişafı məhsuldar qüvvələrin formalaşmasına, ərazinin təbii və əmək resurslarının inkişafına intensiv təsir göstərirdi. Artıq XX əsrin 90-cı illərində dünya ölkələri ərazisində nəqliyyatın kompleks inkişafı öz əksini tapmışdır. 2000-ci ildə bütün dünya ölkələri ərazisində ümumi dəmir yollarının uzunluğu 1250 min km, Avtomobil yollarının uzunluğu 24000 min km, daxili su yollarının uzunluğu 550 min km, boru kəmərləri nəqliyyatının uzunluğu 1500 min km, hava yollarının uzunluğu isə 8000 min km təşkil etmişdir.

XX əsrin sonunda dünya ölkələrində gedən inteqrasiya prosesləri özlüyündə nəqliyyatın sahələr üzrə intensiv inkişafını tələb edirdi. Bu dövr üçün kütləvi yüklərin uzaq məsafələrə daşınmasında dəmir yoluna daha çox üstünlük verildi. XX əsrin sonunda XXI əsrin əvvəllərində

<sup>1</sup> В.П.Максиковский. Географическая Картина Мира., I cild, Yaroslavl. 1998, səh.270.

vəlində dünya ölkələri üçün dəniz nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması daha səmərəli hesab olundu. Yəni dünya ölkələrində yük tutumu daha çox və intensiv hərəkətə malik olan tanakerlərin istehsalının həyata keçirilməsi dəniz nəqliyyatı ilə yük daşınmanın xüsusi çəkisinin başqa nəqliyyat sahələrinə nisbətən artmasına zəmin yaratdı. 2000-ci ildə dünya ölkələri üzrə ümumi yük dövriyyəsinin 16 %-i dəmir yolu, 62 %-i dəniz nəqliyyatı, 8 %-i avtomobil nəqliyyatı, 11 %-i boru kəməri, 3 %-i daxili su yolları təşkil etmişdir. Dünyada nəqliyyatın inkişafı yalnız yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarını yerinə yetirmir, eyni zamanda yüz milyonlarla əhəlinin işlə təmin olunmasında, quruda və suda olan zəngin təbii resursların istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasında, əhəlinin məskunlaşmasında, şəhərlərin, qəsəbələrin, kəndlərin formalaşmasında, mühüm sənaye və nəqliyyat qovşaqlarının, limanların inkişafında, mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. XXI əsrin əvvəlində yuxarıda qeyd olunan sahələrin daha qlobal xarakter alması və nəqliyyatın dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alıb, müasir tələblər baxımından təhlil və tədqiq olunması olduqca vacibdir.

## § 2. İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİN FORMALAŞMASI VƏ İNKİŞAFINDA NƏQLİYYATIN YERİ VƏ ROLU.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsalın çoxsahəli inkişafında, məhsuldar qüvvələrin ərazi təşkilində, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında nəqliyyat mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, öz aktualığı ilə daim diqqət mərkəzində olmuşdur. Təsərrüfatın ərazi təşkilində, məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsində nəqliyyat özünün çevikliyinə görə əsas aparıcı sahələrdən hesab edilir. Bu baxımdan istər iqtisadi coğrafi, istərsə də iqtisadi ədəbiyyatlarda nəqliyyat sahələrinə dair bir sıra görkəmli mütəxəssislər tərəfindən tədqiqat aparılsa da, metodoloji cəhətdən onun prinsipləri müxtəlif nəticələrə gətirib çıxarır. Nəqliyyat coğrafiyasının öyrənilməsinin ümumi qəbul edilmiş obyekt maddi əşya formasında daşımalara olan tələbatı təmin etdiyinə görə nəqliyyat xalq təsərrüfatının bir hissəsi kimi qiymətləndirilir. Başqa sözlə desək, çoxcəhətli formada məhsuldar qüvvələr və istehsal, münasibətlərinin vacib tərkib hissəsi olmaqla, nəqliyyat təsərrüfat sahələri arasında əlaqələndirici vasitədir. Bu əlaqələrin bağlılığı, başqa sözlə desək, təamlığı olmadan hər-hansı ərazi, region və yaxud ölkə daxilində mövcud sərəvətlərin istehsalına cəlb olunması, istehsalın ərazi üzrə səmərəli formada yerləşdirilməsi, yüklərin və sərnişin daşımalarının tələbatına müvafiq şəkildə həyata keçirilməsi mümkün deyildir. Buna görə də, iqtisadiyyatın bu mühüm sahələrinin inkişafı nəqliyyatın predmeti olmaqla daim diqqət mərkəzinə yönəldilmişdir.

Buradan göründüyü kimi, təsərrüfat sahələrində ilk növbədə daşınma nəqliyyatın ümdə məsələsi kimi qiymətləndirilir. Eyni zamanda nəqliyyatın özü bir infrastruktur olmaqla ərazi, cəmiyyətin (əhəli) əsas obyekt kimi qiymətləndirilir.

Görkəmli Amerika coğrafiyaşünası Ed. Ulmanın fikrincə "Nəqliyyat coğrafiyasında məkan əlaqələrinin bir meyarı kimi qiymətləndirilir". Odur ki, nəqliyyat özü inkişaf etdikcə iqtisadi sosial sferaların mühüm tədqiqat obyektinə çevirmişdir.

<sup>1</sup> Эд. Ульман. "Американская география современное состояние и перспективы". Пер. с англ. М. 1953, с. 303.

Aydındır ki, nəqliyyatın iqtisadi, təşkilatı, texniki strukturası, onun əhatə dairəsi nəqliyyatın problemləri tədqiq edilərkən onların nəzərə alınması vacib hesab edilir. Tədqiqat obyektini məsələsi onun subyektini ilə qarşılıqlı şəkildə əlaqədardır. Nəqliyyat infrastrukturası ərazinin tədqiqat subyektini olduğuna görə onu nəqliyyat coğrafiyasının infrastrukturalarından biri hesab etmək olar. Burada ərazi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. çünki, nəqliyyatın bütün sahələri ərazi daxilində inkişaf edir, formalaşır və sonrakı istehsal prosesinə təsir etməklə iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaradır. İstehsal, əhali və təbii sərvətlər (bu və ya digər dərəcədə istehsal dövryyəsinə cəlb edilməklə) istənilən taksonomik iqtisadi səviyyədə ərazi daxilində iqtisadi-coğrafi cəhətdən kompleks şəkildə təhlili mühüm şərtidir və təsərrüfat fəaliyyətlərinin bütün komponentlərini əhatə edir. Göstərilən komponentlərin fəaliyyəti və həyata keçirilməsini tənzimləyən əsas həlqə nəqliyyat infrastrukturunu hesab edilir.

P.Y.Baklanov ərazi təsərrüfat sisteminin inkişafında nəqliyyatın mühüm rolunu qeyd edərək "yerləşdirmə amillərinin birgə fəaliyyəti nəqliyyatdan başqa, qeyri-formada həyata keçirilə bilməz". Nəqliyyatın faktiki rolu qinesoloji cəhətdən iqtisadi və sosial coğrafiyada mühüm dəyişikliklər əmələ gətirir. Nəqliyyat infrastrukturunun mühüm rolu, praktiki olaraq ərazi daxilində məhsuldar qüvvələrin yerləşməsinə müəyyən spesifiklik verir. Hər hansı ərazidə müxtəlif tərkibli komponentlərin təsərrüfat sistemində bu məsələyə yanaşmasını tələb edir. Bu proseslərin qarşılıqlı təsiri nəqliyyat vasitəsilə reallaşır.

Əlbəttə, nəqliyyatın hər-hansı ərazi daxilində istehsalın yerləşməsinə təsiri yeni deyildir. Ancaq o dövrün tələblərinə və yaxud cəmiyyətin inkişaf tempinə uyğun olaraq yeni müddəalarla zənginləşdirməyi tələb edir. Nəqliyyatın siyasi-iqtisadi xüsusiyyətləri K.Marks tərəfindən izah edilmişdir. Burada bir sıra müddəalar nəqliyyat coğrafiyasına əsaslandığı üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Onun fikrincə tədavül vaxtı ilə istehsal vaxtı bir-birini istisna edir. Bu sənişin və yüklərin daşınmasını azaltmağa tədavül vaxtı-

nın minimumlaşdırmağa istiqamətləndirir. Beləliklə qeyri rəasional şəkildə iqtisadi coğrafi komplekslərin təşkili formasında çıxış edən nəqliyyat, məhsullar istehsalının azalması üçün daşınmaya görə mühüm mənbədir. Yaxın vaxtlara kimi əsas göstəricilər bunun əksinə olaraq nəqliyyat məhsullarının istehsalının artırılmasına yönəldilmişdir. Nəqliyyatın iqtisadi və sosial coğrafiyanın tələblərinə uyğun olaraq yük və sənişin daşınmasının daha artıq dərəcədə maksimum həddə çatdırılması deyil, onun minimuma endirilməsidir. Bu halda nəqliyyatda ictimai səmərəliliyi yüksəltmək üçün əsas məsələ, coğrafi komponentlərdən səmərəli istifadə etməklə, tədavül vaxtının azaldılmasından ibarətdir. Nəqliyyatın əsas məqsədi də bundan ibarətdir.

Bununla belə, nəqliyyat infrastrukturası üçün digər mühüm cəhətlər, nəqliyyat işinin səmərəli təşkili, istehsalın ərazi təşkilinin üstünlükləri və istehsal olunmuş məhsulların reallaşdırılması imkanları və s. ilə bağlıdır. Belə olan halda, nəqliyyat infrastrukturasının ərazi təşkili və istehsal komponentlərinin qarşılıqlı təsiri nəzərə alınmaq əsasında istehsal ərazi üzrə səmərəli təşkil etməkdən ibarətdir. Bu model komponentləri arasında ən yaxşı cəhət tətbiq edilən iqtisadi yanaşmanın spesifikliyidir. Bu xüsusi əhəmiyyətə malikdir və qarşılıqlı ərazi təsiri problemi kimi xarakterizə edilə bilər.

Əlbəttə nəqliyyatın ikinci müddəası ondan ibarətdir ki, istehsal zamanı istifadə edildikdə daha səmərəli olur və onları başqa əmtələr kimi yığmaq, qorumaq qeyri mümkündür, bu nəqliyyatın faktiki deyil, potensial imkanlarına aid edilir. Bir çox xərclərin istiqamətləndirilməsi (yüklərin xarab olması, gecikmələr, qəzalar və s.) nəqliyyatın potensial imkanlarını nəzərə almadan aparılır. Beləliklə, iqtisadi coğrafi yanaşma metodunun spesifikliyi nəqliyyat infrastrukturunda növbəti problemlərin əmələ gəlməsini əsaslandırır. İlk növbədə ərazinin informasiya xarakterli ərazi qanunauyğunluqları əmələ gələn xüsusiyyətləri kimi nəzərə alınır. Bu cür ərazi strukturası iqtisadi coğrafi sistemində, qarşılıqlı təsirli imkan komponentlərini özündə əks etdirir.

Nəqliyyatın əraziyə və əhaliyə görə müəyyənləşdirilməsi alman statistiki E.Enkel tərəfindən irəli sürülmüş və aşağıdakı kimi ifadə olunmuşdur:

$$\Theta = L\sqrt{SH}$$

Burada L - yolun uzunluğu, km;  
S - istifadə də olan ərazinin sahəsi, km<sup>2</sup>;  
H - əhalinin sayı, min nəfərlə;

Əraziyə və əhaliyə görə aparılan hesablamalarda bu formula özünü doğrultmuş, uzun müddət əsas iqtisadi göstərici kimi istifadə olunmuşdur. Eyni zamanda burada hər bir ərazinin spesifik xüsusiyyəti də qiymətləndirilir.

Lakin nəqliyyat coğrafiyasının sonrakı inkişaf mərhələləri xalq təsərrüfatı yüklərinin, sərnişin daşınmasını reallaşdırılması yeni problemlər doğurdu. Bu problemlərin həllini həyata keçirmək və nəqliyyat coğrafiyasında yeni dönüş yaratmaq məqsədilə Yu.Uspenski Enkelin verdiyi formula yüklərin daşınmasını əlavə etdi və aşağıdakı şəkildə müəyyənləşdirdi.

E.Enkel və Yu. Uspenski:  $L\sqrt{SHt}$

Burada L - yolun uzunluğu, S - ərazi, H - əhalinin sayı, t - daşınan yüklər;

Bir müddət bu formula öz mövqeyini saxlasa da, sonralar hər bir ərazi üçün düzgün nəticələr vermədiyi müəyyənləşdirildi. Son vaxtlaradək əraziyə və əhaliyə görə nəqliyyat göstəricilərinin müəyyənləşdirilməsində, yuxarıda göstərilən formula öz mövqeyini saxlamış, ayrı-ayrı regionlar üçün düzgün hesablamalar aparmağa imkan vermişdir. Lakin iqtisadi coğrafiyanın tədqiqat sahələri genişləndikcə, nəqliyyatda (dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, avtomobil və s.) yeni real imkanların açılması problem kimi qarşıya çıxır. Bu isə istər dəmir yolunun, istərsə də, avtomobil yollarının (respublika və yerli əhəmiyyətli yolları düzgün müəyyənləşdirmək üçün) bütün istiqamətlərini müəyyənləşdirməyi tələb edir. Bu istiqamətləri müəyyənləşdirməklə başlıca yük və sərnişin əmələ gətirən - mənbələr aydınlaşır.

Yolların iqtisadi göstəricilərini və effektivini müəyyənləşdir-

mək üçün indeksləşdirmə metodundan istifadə etməklə hər bir ərazidə respublika yaxud yerli əhəmiyyətli yolun bütün imkanları müəyyənləşdirilir və həmin baza əsasında rayonun xəritə sxemi tərtib olunur. Eyni zamanda nəqliyyat qovşaqlarının formalaşması xüsusiyyətlərini aşkar etmək üçün nəqliyyatın tədqiqi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu vaxtadək iqtisadi coğrafi və iqtisadi baxımdan nəqliyyat qovşağı anlayışı bir neçə nəqliyyatın kəsişdiyi və yaxud birləşdiyi, böyük stansiyaların məvhumu kimi qəbul olunmuşdur.

Lakin nəqliyyat statistikasının məlumatlarının təhlili göstərir ki, nəqliyyat qovşaqlarının formalaşması hər hansı regionun, respublikanın və rayonun nəqliyyat konfigurasiyasından və yük dövriyyəsindən asılıdır. Fikrimizcə, nəqliyyat qovşağı nəqliyyat konfigurasiyası ilə yanaşı, stansiyaların yük dövriyyəsindən asılı olaraq inkişaf edir və formalaşır. Eyni zamanda nəqliyyat qovşaqları ərazi daxilində məhsuldar qüvvələrin inkişafından, mövcud əmək ehtiyatlarından və şəhərlərin inkişaf səviyyəsindən tranzit yük daşımalarının həcmindən asılı olaraq inkişaf edərək, formalaşır.

Nəqliyyatın müasir tədqiqindən aydın olur ki nəqliyyat, təbii sərvətlərin öyrənilməsində və məhsuldar qüvvələrin ərazi üzrə yerləşməsində, iqtisadi sosial inkişafın bütün sferalarında, həmçinin iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında təsərrüfatın ayrılmaz tərkib hissəsi olmaqla, mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir.



### § 3. İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİN TİPOLOGİYASI VƏ TƏSNİFATI.

İqtisadi əlaqələrin formalaşması nəqliyyatla sıx bağlı olub bir-biri ilə qarşılıqlı əlaqədə inkişaf edir. Başqa sözlə desək, nəqliyyat bazis, iqtisadi əlaqələr isə üstqurum rolunu oynayır və bir - biri ilə qarşılıqlı vəhdət təşkil edir. İqtisadi əlaqələr nəqliyyat coğrafiyasının ikinci tərəfi olub, istehsalın çoxsahəli inkişafı və ixtisaslaşması, təbii ehtiyatların zənginliyi və onların istehsalına şərait yaradan insan cəmiyyəti ilə sıx şəkildə bağlıdır. İqtisadi əlaqələr vasitəsilə insanlar münasibətə girir və özlərinin maddi ehtiyatları olmadıqları halda daxili ehtiyaclarını ödəmək imkanlarına nail olurlar. İqtisadi əlaqələr anlayışı dedikdə hər hansı ölkənin idxal və ixracda udub-uduzmaq məsələsi deyil, qarşılıqlı şəkildə bu və ya digər ölkədə istehsal ediləməyən məhsulun həmin ölkənin tələbatına müvafiq olaraq istehsal rayonlarını və yaxud ölkələri müəyyənləşdirmək və həmin məhsulları istehlakçı rayonlara göndərmək əsasında iqtisadi əlaqələr inkişaf edir və dərinləşir. Xüsusilə indiki bazar iqtisadiyyatı və respublikaların müstəqillik əldə etdikləri şəraitdə, iqtisadi əlaqələr konsepsiyasının müəyyənləşdirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Müstəqillik şəraitində hər bir respublika üçün iqtisadi əlaqələrin hər hansı bir mərkəz və yaxud inkişaf etmiş ölkə tərəfindən idarə edilməsi deyil, birbaşa ölkələr arası iqtisadi əlaqələrin hər bir respublikanın və ölkənin öz mövqeyinə uyğun sərbəst şəkildə idarə olunması iqtisadi əlaqələrin təkmilləşməsinə təsir etməklə, birbaşa dünya bazarına çıxmağa şərait yaratmış olur. Bu vaxtadək iqtisadi əlaqələrin inkişafına və formalaşmasına dair bir sıra mütəxəssislər öz fikirlərini söyləsələr də, tam həllini tapa bilməmişdir. İqtisadi əlaqələr cəmiyyətin inkişaf istiqamətləri ilə əlaqədar olaraq inkişaf edərək, formalaşır. Əsl mənada iqtisadi əlaqələr dəyişkən xarakterə malikdir. İqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayan faktorlardan təbii resursların istehsal dövriyyəsinə cəlb olunması, dünya standartlarına uyğun məhsul istehsalının həyata keçirilməsi, əlverişli nəqliyyat sisteminin olmasıdır.

Xüsusilə XX əsrin sonunda XXI əsrin əvvəlində dünya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesləri iqtisadi əlaqələrin dünya dövlətləri arasında daha da intensivləşməsinə zəmin yaratmışdır. İqtisadi əlaqələrin səmərəliliyinin artırılması dünya nəqliyyatı qarşısında bir çox global problemlərin qaldırılması, xüsusilə "Qədim İpək Yolu"-nun bərpası, Avropa - Qafqaz - Asiya magistral nəqliyyat dəhlizinin işə düşməsi dünyanın qərb və şərq ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin yeni zəmin üzərində formalaşmasına şərait yaratmışdır. Yeni şəraitdə dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafı ölkələrarası iqtisadi münasibətlərin formalaşmasına, dünya ölkələri ərazisində mövcud olan resurslardan qarşılıqlı əməkdaşlıq fəaliyyəti nəticəsində istifadə olunmasına zəmin yaratmışdır. Əvvəlki, nəzəriyyələrdən fərqli olaraq XXI əsrdə iqtisadi əlaqələrdə olan inkişaf "Açıq Qapı" nəzəriyyəsinə əsaslanmaq şəraitində həyata keçirilir. Dünyanın qabaqcıl ölkələrinin təcrübəsinə əsaslanmaqla, dünya ölkələrinin böyük və kiçik olmasından asılı olmayaraq yeni istehsal texnologiyası əsasında dünya bazarının tələbatına uyğun məhsul istehsalının həyata keçirilməsi iqtisadi əlaqələrə təkan verməklə, ölkələrin iqtisadi inkişafına təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirmək olar.

Ümumiyyətlə iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına dair bir sıra xarici ölkə alimlərinin N.İ.Baranski, P.M.Alampiyev, A.N.Efimov, A.T.Xruşşov, T.M.Kalaşnikova, İ.İ.Koldomasov İ.İ.Belousov və s. ideyaları uzun illər öz təsirini ölkələrin iqtisadi həyatında göstərməsinə baxmayaraq, bazar iqtisadiyyatı şəraitində həmin ideyaların yeni istiqamətdə formalaşması tələb olunur. Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində ümumdünya ölkələrinin əsas prinsipi əlverişli nəqliyyat yolları vasitəsilə dünya bazarına çıxış yolu tapmaq və yalnız ölkələrdə istehsal olunmuş məhsulları reallaşdırmaq yox, eyni zamanda ölkələrin təbii və əmək resurslarından səmərəli istifadə etmək üçün sərfəli yolların müəyyənləşdirilməsi tələb olunur. Şübhəsiz ki, bu yollar ayrı-ayrı nəqliyyat sahələri üzrə axtarılmaqla yanaşı, iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsi, istehsal sahələrində müasir dünya standartlarına uyğun səmərələşdirmə işlərinin aparılması, texnologiya sahəsində mütərəqqi dəyişikliklərin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar,

istehsal olunmuş məhsulların kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərində, müsbət mənada dəyişikliklərin baş verməsi dövrün başlıca tələbi kimi aşkar olunur. Qabaqcıl dünya ölkələrinin təcrübəsi göstərir ki, iqtisadi əlaqələrin səmərələşdirilməsi yollarının müəyyənləşdirilməsi aşağıdakı prinsiplərin həyata keçirilməsi ilə sıx bağlıdır. Hər hansı istehsal sahəsində ixtisaslaşmanın dünya standartlarına uyğun şəkildə aparılması; Ölkələrin tələblə təklif konsepsiyasının müəyyənləşdirilməsi; Daşınma prosesində dünya ölkələrinin marağına uyğun olan səmərəli nəqliyyat növlərinin müəyyənləşdirilməsi; İqtisadi əlaqələrin inkişafına təkan verən hər hansı ölkənin təbii resurslarından qarşılıqlı anlaşma şəraitində səmərəli istifadəsi; Ölkədaxili istehsal əlaqələrin təkmilləşdirilməsi; Ölkədaxili iqtisadi rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafının təmin edilməsi; Xarici iqtisadi əlaqələrin əsas istiqamətlərinin müəyyən olunması.

Yuxarıda göstərilən prinsiplərlə yanaşı iqtisadi əlaqələrin iqtisadi-coğrafi baxımdan səmərələşdirilməsini təmin etmək və kartoqrafik şəbəkəsini qurmaq məqsədilə idxal və ixrac əməliyyatlarına görə ölkələrin yerləşdiyi məkan daxilindən asılı olaraq qruplaşdırılması aparılır. Bu zaman ən kiçik həcmli idxala malik olan ölkə ilə böyük həcmli idxal əməliyyatına malik olan ölkələr arasında qruplaşdırma aparılır. Həmin qruplaşdırmaya əsasən ölkələr seçilir, müxtəlif şərti işarələr əsasında idxal olunan sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının kartoqrafik şəbəkəsi tərtib olunur. Eyni metoddan istifadə edilməklə ixrac əməliyyatları üzrə ölkələrin qruplaşdırılması müəyyənləşdirilir. Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin vəziyyətini müəyyənləşdirmək məqsədilə ölkələr üzrə aşağıdakı kimi təsnifat aparılır: a) Müstəqil Dövlətlər Birliyi üzvü olan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr; b) Avropa birliyi ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr; v) Asiyanın inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr; d) ABŞ, Kanada, Latın Amerikasına istisadi əlaqələr; q) Afrika, Avstraliya və Okeaniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələri.

Ölkələrarası iqtisadi əlaqələri bu istiqamətdə təhlil olunması bütün dünya ölkələri haqqında təsəvvür yaratmaqla yaxın gələcəkdə iqtisadi əlaqələrin səmərələşdirilməsi yollarını müəyyənləşdirməyə zəmin yaradır.

## II FƏSİL. AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN MÜASİR STRUKTURU VƏ XÜSUSİYYƏTLƏRİ.

### §1. NƏQLİYYAT SEKTORUNDA İNKİŞAF SÜRƏTİ VƏ STRUKTUR DƏYİŞİKLİKLƏRİ.

Azərbaycanın nəqliyyat sektoru dedikdə ölkə daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sahələrinin qarşılıqlı fəaliyyəti nəzərdə tutulur. Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində istər daxili, istərsə də dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafında nəqliyyat sektorunda inkişaf getdikcə yeni forma və məzmun alır. Yəni ölkələrin "açıq qapı" nəzəriyyəsinə əsaslanaraq iqtisadi əlaqələrdə iştirakı ölkələrin nəqliyyat sistemlərindən qarşılıqlı şəkildə istifadəsinə zəmin yaratmışdır. Eyni zamanda hər hansı ölkənin əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi və beynəlxalq nəqliyyat roluna malik nəqliyyat sahələrinin inkişaf etdirilməsi də çərçivə daxilindən çıxaraq nəqliyyatın daha qlobal şəkildə beynəlxalq nəqliyyat sistemində keçməsinə şərait yaradır. Bu baxımdan Azərbaycan respublikasının əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi, onun nəqliyyat sektorunda istər daxili, istər də beynəlxalq nəqliyyata xas olan nəqliyyat sahələrinin, dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, avtomobil, hava, borukəmərlər və şəhər nəqliyyatının inkişafı öz əksini tapmışdır. Bu nəqliyyat sahələri respublikadaxili vahid nəqliyyat sisteminin inkişafına təsir etməklə yanaşı, Avrasiya ölkələrarası nəqliyyat iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına öz təsirini göstərir. Nəqliyyatın inkişafı yalnız yükaxınlarının intensivləşməsi ilə deyil, eyni zamanda ölkələr daxilində iqtisadi və sosial sferalarının inkişafını aktivləşdirir. Nəqliyyat sektorunun formalaşmasını amerikalı alim Vilyam Xey xarakterizə edərək göstərir ki, "Nəqliyyat sistemi dövlətdir - bu əsas arteriyadır, ölkə iqtisadiyyatının qidalanma şirəsidir".<sup>1</sup>

Nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi müasir şəraitdə dünya ölkələrinin qarşısında duran vacib problemlərdən hesab edilir. Əlverişli nəqliyyat sahələrinin inkişafı ölkələrin iqtisadiyyatına müsbət təsir et-

<sup>1</sup> Вильям Ве Хей. Основы организации Транспорта США. Пер.с английского под. ред. А.П.Михеева, М., 1969, с. 6.

məklə yanaşı, yeraltı və yerüstü təbii resursların istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasına geniş imkanlar açır.

Bu baxımdan dünya ölkələri tərəfindən beynəlxalq iqtisadiyyatın və nəqliyyatın formalaşmasına təsir göstərə bilən beynəlxalq səviyyəli proqramların həyata keçirilməsi üçün məqsədə yönli işlər aparılır. Azərbaycan respublikasının əlverişli nəqliyyat sisteminə malik olması və dünya inteqrasiyasına qovuşması üçün zəngin təbii resursların olması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda tarixən neft sənayesinin inkişafı ilə əlaqəli olaraq dəmir yolu başqa nəqliyyat sahələrinə nisbətən daha tez inkişaf etmişdir.

Azərbaycanda ilk dəfə 20 yanvar 1883-cü ildə Sabunçu-Suraxanı neft mədənləri arasında uzunluğu 20 km olan dəmir yolu çəkilmişdir. Azərbaycan Rusiyanın ucqar regionlarından olmasına baxmayaraq burada olan filiz və qeyri filiz təbii sərvətlərin Rusiyanın bazarlarına daşınması üçün rus imperiyasının daim diqqət mərkəzində olmuşdur. Başqa sözlə desək Rusiya üçün mühüm xammal bazası sayılan Azərbaycan neftini rusiya bazarlarına daşınması məqsədilə çar rusiyası tərəfindən Tbilisi - Ağstafa - Bakı dəmir yolunun tikintisi üçün sərəncam verilir. Həmin sərəncam əsasında 1883-cü ildə Azərbaycan daxilində 500 km uzunluğunda Ağstafa - Bakı dəmir yolu istifadəyə verilir<sup>1</sup>. Bu dəmir yolu vasitəsilə Azərbaycanda istehsal edilən neftin 90 %-i Rusiyaya daşınırdı. Bu dövrdə xüsusilə 1900-cü ildə bütün Rusiyada istehsal və istifadə edilən neftin 95 %-i Abşeron mədənlərinin payına düşürdü. XX əsrin əvvəllərindən başlayaraq Bakı - Ağstafa dəmir yolu ətrafında yerləşmiş regionlarda istehsal olunan kənd təsərrüfatı məhsulları (barama, meyvə, tütün və s.) kütləvi halda Rusiya bazarlarına ixrac olunurdu. Müqabilində isə Rusiyadan Azərbaycana əhalinin qismən tələbatını ödəmək məqsədilə hazır parça və digər istehlak malları gətirilirdi. Bir sıra hazır məhsulların Azərbaycana gətirilməsi sənayenin formalaşmasına mənfi təsir göstərirdi. Bakı - Ağstafa də-

mir yolu ilə sutqa ərzində 50-60 iki və dörd oxlu vaqonları olan 20 yük qatarı rusiya bazarlarına göndərilirdi.

Rusiya Azərbaycanla əlaqələrini möhkəmlətmək və xalq təsərrüfatı yüklərinin rusiya bazarlarına daşınmasını intensivləşdirmək məqsədilə daha əlverişli yollar axtarırdı. Bu məqsədlə Rusiyanın Azərbaycanla birbaşa əlaqəsini təmin etmək və Azərbaycanın şərq və şimal şərq regionlarında olan kənd təsərrüfatı məhsullarını, həmçinin nefti daha tez daşımaq məqsədilə 1901-ci ildə Azərbaycan daxilində uzunluğu 211 km olan Bakı - Dərbənd (Arablınka stansiyasına-dək) dəmir yolunun tikintisi başa çatdırıldı. Bu dəmir yolu Azərbaycanın mühüm neft rayonu ilə yanaşı Quba - Xacmaz kimi tərəvəzçilik və meyvəçilik iqtisadi rayonlarından keçirdi. Bu dəmir yolu vasitəsilə Quba - Xacmaz regionunda istehsal edilən kənd təsərrüfatı məhsullarının Rusiyanın daxili bazarlarına ixrac olunmasına əlverişli zəmin yaratmışdır. Eyni zamanda respublikanın qərb bölgələri ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək məqsədilə Ələt - Mincivan - Culfa dəmir yolunun tikintisi planlaşdırılır. 1925-ci ildə Ələt - Culfa dəmir yolunun Ələt - İmişli hissəsi, 1930-cu ilin mayında 283 km uzunluğunda Ələt - İmişli - Mincivan dəmir yolunun tikintisi başa çatdırılır.<sup>1</sup> 1936-cı ildə 39 km uzunluğunda Mincivan - Qafan dəmir yolu tikintisi istifadəyə verilir. Böyük Vətən Müharibəsi illərində (1941-1945) Ələt - Mincivan - Culfa dəmir yolu istifadəyə verilir (445 km). Eyni zamanda Azərbaycanın cənub rayonlarını mərkəzi və Şərq rayonları ilə əlaqəsini təmin etmək və Kür çayı ətrafı rayonlarının iqtisadiyyatını inkişaf etdirmək məqsədilə 1939-cu ildə Osmanlı - Astara dəmir yolunun tikintisinə başlanılır, 185 km uzunluğunda olan bu yolun tikintisi 1941-ci ildə başa çatdırılır<sup>2</sup>. Həmin dəmir yolundan uzunluğu 35 km olan Salyan Neftçala köməkçi dəmir yolu çəkilir. Bu magistral dəmir yolunun çəkilməsi Muğan - Salyan, Lənkəran - Astara iqtisadi regionlarında məhsuldar qüvvələrin və daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərir. 1934-cü ildə çirakid-

<sup>1</sup> Б.Э.Абдурахманов. транспорт и влияние на развитие и размещение производства Азербайджанской ССР. Б.1966.

<sup>1</sup> Статистический справочник по Азербайджану, на 1926, Б.1927., с.157

<sup>2</sup> Б.Э.Абдурахманов. Транспорт и его влияние на развитие производства ССР. Б.1966.

zor-kükürd yataqlarının istifadəyə verilməsi ilə əlaqədar olaraq Gəncə - Aşıqlı əlaqələndirici dəmir yolu 22 km uzunluğuna istifadəyə verilir.

Mingəçevir SES-in tikilməsi ilə əlaqədar olaraq Mingəçevir şəhərinə 19 km uzunluğunda əlaqələndirici dəmir yolu Yevlax stansiyasından çəkilib istifadəyə verilir.

Respublikanın Yuxarı Qarabağ, Mil Qarabağ iqtisadi rayonları ilə əlaqələrini yaratmaq və məhsuldar qüvvələri inkişaf etdirmək məqsədilə 1963-1965-ci illərdə Yevlax - Bərdə - Ağdam dəmir yolu istifadəyə verildi və 1978-ci ildə həmin yol 105 km uzunluğunda Xankəndinə qədər çəkildi. Eyni zamanda respublikanın şimal rayonları mərkəzi və Şərqi rayonları ilə əlaqəsini təmin etmək üçün 1985-ci ildə Yevlax - Şəki - Balakən dəmir yolu (162 km uzunluğunda) istifadəyə verildi. Həmin ildə Bakı - Ağstafa magistral yolundan Sığırlı - çölgöylər (Şamaxı rayonu) 15 km uzunluğunda köməkçi dəmir yolu istifadəyə verilir. Aparılan təhlildən aydın olur ki, 1985-ci illərə qədər olan dövr respublikanın nəqliyyat sektorunda dəmir yolunun tikintisi aparılan dövr kimi xarakterizə olunur. 2000-ci ilin məlumatına görə respublika ərazisində ümum dəmir yolunun uzunluğu 2100 km təşkil edir. Ümumi dəmir yolunun 68 % magistral, 32 %-i köməkçi dəmir yolları təşkil edir. Respublika ərazisində fəaliyyət göstərən ümumi dəmir yolunun 54 %-i elektriklişdirilmiş yollar təşkil edir (bax. cədvəl №1).

Azərbaycan Respublikasında dəmir yolunun elektriklişdirilməsinin inkişaf mərhələləri.<sup>1</sup>

Cədvəl 1

Dəmir yolu xətlərinin adı	İstifadəyə verilmiş dəmir yolunun uzunluğu (km)	İl və mərhələ üzrə istifadəyə verilməsi
Bakı - Sabunçu - Suraxanı	20	1926 - I mərhələ
Sabunçu - Zabrat	3,5	1933 - 1934 - II mərhələ
Zabrat - Maştağa	8,5	1934 - II mərhələ
Razin (indiki Bakıxanov) - Komsomolsk	1,0	1934 - II mərhələ
Maştağa - Buzovna	9,0	1940 - III mərhələ
Suraxanı - Qala	13,0	1940 - III mərhələ
Qala - Buzovna	13,0	1950 - 1960 - III mərhələ
Qala - Artyom	3,0	1960 - 1970 - IV mərhələ
Bakı - Montin - Xırdalan	20	1960 - 1970 - IV mərhələ
Xırdalan - Sumqayıt	20	1960 - 1970 - IV mərhələ
Biləcəri - Qaradağ	33,0	1960 - 1970 - IV mərhələ
Qaradağ - Sanqacal	14,0	1960 - 1970 - IV mərhələ
Sanqacal - Duvannı	10,0	1960 - 1970 - IV mərhələ
Bilgə - Pirşağa	15,0	1960 - 1970 - IV mərhələ
Yeni Suraxanı - Hövsən	14,0	1960 - 1970 - IV mərhələ
Bakı - Biləcəri - Dərbənd	211	1970 - 1990 - V mərhələ
Bakı - Biləcəri - Ağstafa	500	1970 - 1990 - V mərhələ
Bakı - Biləcəri - İmişli	207	1970 - 1990 - V mərhələ
Cəmi:	1141	

Dəmir yolunun inkişafı yalnız ölkə daxilində yük və sərnişin daşıma əməliyyatlarını yerinə yetirməkdən ibarət olmayıb, ərazinin sosial-iqtisadi inkişafında, təbii resursların mənimsənilməsində böyük rol oynamışdır.

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan dəmir yolu idarəsinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Dəmir yolunun mühüm göstəricilərindən biri əraziyə və əhaliyə görə təmin olunmasıdır. Təcrübə göstərir ki, tarixən əraziyə görə dəmir yolu ilə yüksək təmin olunmuş ölkələrin ərazisində istehsalın və iqtisadi-sosial sferaların maksimum səviyyədə inkişafına zəmin yaradılmışdır. Ərazinin nəqliyyatla təmin olunmasını müəyyənləşdirmək üçün dəmir yolunun ümumi uzunluğunu ümumi əraziyə bölüb minə vurmaqla hər 1000 kv km əraziyə düşən dəmir yolunu müəyyənləşdirmək olur. Bu prinsip üzrə dünya ölkələrinin, regionların nəqliyyatla təmin olunması xəritəsini tərtib etmək mümkün olur.

Azərbaycanın ərazi üzrə dəmir yolu ilə təmin olunması hər 1000 kv km 21 km təşkil edir. MDB ölkələri ilə müqayisədə həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Ukraynada - 37,6 km, Moldavada - 34,1 km, Belorusiyada - 26,5 km, Gürcüstanda - 21,0 km, Rusiyada - 5,0 km, Özbəkistanda - 7,8 km, Qazaxstanda - 5,2 km, Qırğızıstanda - 1,8 km, Tacikistanda - 3,2 km, Türkmənistanda - 4,3 km təşkil edir. Baltikyanı ölkələrə gəldikdə isə Litvada - 30,8 km, Latviyada - 37,3 km, Estoniyada isə - 22,3 km təşkil edir. Göründüyü kimi MDB ölkələri içərisində Azərbaycan ərazinin dəmir yolu ilə təmin olunmasına görə Baltikyanı ölkələrdən, Ukrayna, Belorusiya və Moldovadan geri qaldığı halda, qalan digər respublikalardan irəlidədir.

Avropa ölkələrinə gəldikdə isə hər 1000 kv km əraziyə düşən dəmir yoluna görə ölkələri iki qrupa ayırmaq olar. Birinci qrup ölkələrə hər 1000 kv km-ə 50 km-dən 100 km və çox dəmir yolu düşən; ikinci qrup ölkələrə isə hər 1000 kv km əraziyə 20 km - dən 50 km - dək dəmir yolu düşür.

Birinci qrup ölkələrdə: Belçikada - 114 km, çexiya və Slovakiyada - 102 km, Macarıstanda - 83,5 km, Almaniyada - 86,1 km, Avstriyada - 75,7 km, Fransada - 62,6 km, İtaliyada - 65,0 km, Danimarkada - 63,7 km, Böyük Britaniyada - 69,3 km dəmir yolu düşür.

İkinci qrupa isə Rumıniyada - 47,7 km, Yunanıstanda - 18,8 km, İspaniyada - 28,1 km, Niderlandda 48,0 km, Bolqariyada - 38,7 km, Norveçdə - 10,4 km, Finlandiyada - 11,4 km, İsveçdə isə 24,8 km də-

mir yolu düşür. İkinci qrup ölkələrin əksəri ərazinin nəqliyyat təminatına görə Azərbaycana yaxındır.

Asiya ölkələrində isə dəmir yolunun iqtisadi göstəriciləri Avropa ölkələrindən müqayisədə geriliyi ilə seçilir. Yaponiyayı çıxmaq şərtilə (hər 1000 kv km əraziyə 75,8 km dəmir yolu düşür), bütün ölkələr ərazinin nəqliyyatla təmin olunmasına görə ikinci qrup ölkələr sırasına aid edilir. Türkiyədə hər 1000 kv m-ə 197 km, Koreyada - 31,4 km, çində - 5,5 km, İrakda - 4,6 km, Hindistanda - 19,5 km, Vyetnamda - 7,6 km dəmir yolu düşür. Ərazinin nəqliyyatla təmin olunmasının müəyyənləşdirilməsi hər bir ölkənin ərazisində dəmir yolunun təsir dairəsindən asılı olaraq istehsal sahələrinin, şəhər və qəsəbələrin inkişafı, məskunlaşmanın xarakterik xüsusiyyətləri müəyyən olunur. Eyni zamanda ərazinin nəqliyyatla yüksək səviyyədə təmin olunduğu ölkələrdə istehsalın çox sahəli inkişafı daha qabarıq şəkildə özünü biruzə verməklə, dünya ölkələri ilə daha intensiv yük daşınmalarına və iqtisadi əlaqələrdə aktiv iştirakına zəmin yaradır. Avrasiya ölkələrinin nəqliyyat təminatına görə müqayisəli təhlili yaxın gələcəkdə ölkələrarası yük daşınmaların tənzimlənməsinə təsir göstərən mühüm amillərdən hesab edilir. Ərazinin dəmir yolu ilə təminatında Amerikada aparıcı yeri ABŞ, Kanada Meksika ölkələri təşkil edir. ABŞ-da hər 1000 kv km əraziyə - 20,2 km, Kanadada - 19,4 km, Meksikada isə 13,4 km təşkil edir.

Dəmir yolunun əhali üzrə təminatına gəldikdə bütün MDB ölkələrində bir o qədər fərqin olmadığı aşkar olunur. Yəni hər 1000 nəfərə düşən dəmir yolunun maksimum göstəricisi 2000-ci ilin məlumatlarına görə Qazaxstanda - 1,0 km təşkil etdiyi halda, Rusiya Federasiyasında - 0,6 km, Ukraynada - 0,4 km, Belorusiyada - 0,5 km, Özbəkistanda - 0,2 km, Gürcüstanda - 0,3 km, Moldovada - 0,3 km, Qırğızıstanda - 0,1 km, Tacikistan və Türkmənistanda - 0,7 km, Azərbaycanda - 0,4 təşkil edir. Hər 1000 nəfərə əhaliyə düşən dəmir yolunun sıxlığının iqtisadi göstəricisinin yüksək olması ölkədaxili təbii və əmək resurslarının maksimum səviyyədə mənimsənilməsində başlıca rol oynayır.

Respublikanın daxili iqtisadi rayonları üzrə əhali və əraziyə görə dəmir yolu ilə təmin olunmasında rayonlar bir-birindən fərqlənir. Apardığımız təhlilə əsasən respublika üzrə ümum dəmir yolunun 2000-ci ilin məlumatına görə 39,6 % - Kür - Araz, 18,0 % - Abşeron, 10 % - Gəncə - Qazax, 8,4 % - Naxçıvan MR, 7,8 % - Şəki - Zaqatala, 7,4 % - Quba - Xaçmaz, 8,4 % - Şamaxı - İmsayıllı, Lənkəran - Astara və Yuxarı Qarabağ rayonlarının payına düşür. Ərazi üzrə dəmir yolu ilə təmin olunmasına görə iqtisadi rayonlar bir-birindən fərqləndiyi kimi, nəqliyyatın təsir dairəsindən asılı olaraq sosial-iqtisadi inkişafa görə də, rayonlar bir-birindən fərqlənir.

Hər 1000 kv km əraziyə düşən dəmir yolu Abşeron iqtisadi rayonunda - 63,2 km, Naxçıvan MR-da - 32,2 km, Şəki - Zaqatalada - 27,9 km, Kür - Arazda - 32,4 km, Quba - Xaçmazda - 21,5 km, Gəncə - Qazaxda - 17,4 km, Lənkəran - Astarada - 19,0 km, Yuxarı Qarabağda - 6,2 km, Şamaxı - İsmayıllıda - 1,2 km təşkil edir. Ərazinin dəmir yolu ilə yüksək təminat səviyyəsi həmin regionda istehsalın təmərküzləşməsinə, xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınmasının intensivliyinin artmasının mühüm iqtisadi göstəricilərindən hesab edilir. (Bax şəkil 3).

Abşeron iqtisadi rayonu dəmir yolu ilə təmin olunmasına görə başqa rayonlara nisbətən daha yüksək xüsusi çəkiyə malikdir. Bu ilk növbədə dəmir yolunun tarixən bu ərazidə başqa rayonlara nisbətən tez inkişaf etməsi, istehsalın və əhalinin yüksək səviyyədə təmərküzləşməsi, məhsuldar qüvvələrin inkişafı ilə izah olunur. Dəmir yolunun əhaliyə görə təminatında iqtisadi rayonlar üzrə bir o qədər kəskin fərqlər müşahidə edilmir. Respublika üzrə orta hesabla hər 1000 nəfərə 0,4 km dəmir yolu düşdüyü halda, Abşeron iqtisadi rayonunda həmin göstəriciyə müvafiq olaraq - 0,2 km, Naxçıvan MR üzrə - 0,7 km, Kür - Arazda - 0,6 km, qalan digər iqtisadi rayonlar üzrə - 0,2 km təşkil edir.

İstər dünyada, istərsədə ayrı-ayrı regionlarda şəhərlərin, qəsəbələrin inkişafında nəqliyyat mühüm faktordur. Nəqliyyat şəhər və qəsəbələr, rayonlar arasında əlaqələndirici rola malikdir. Azərbaycan-

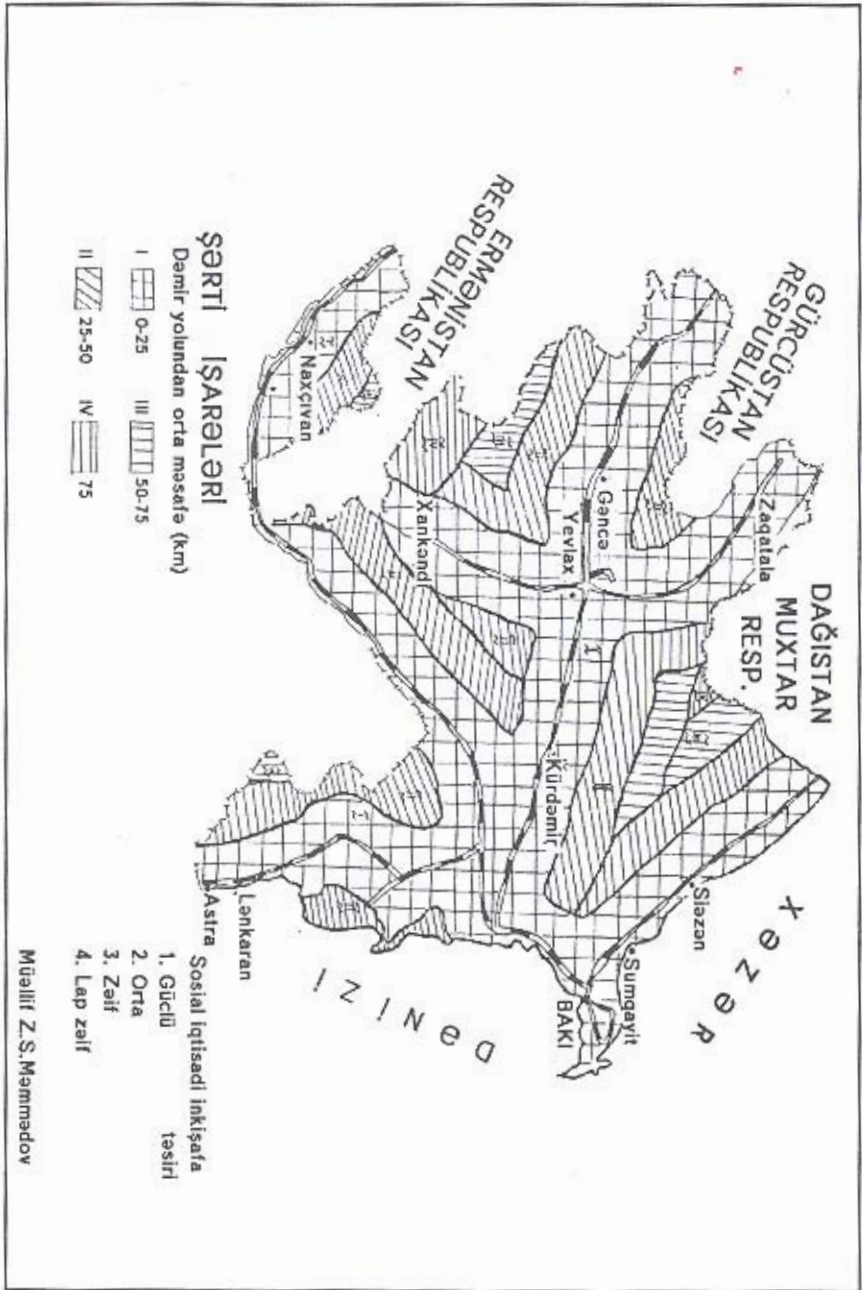
da ümumiyyətlə istehsal edilən ümumi sənaye məhsulunun 90 % iri yaşayış şəhərlərinin və qəsəbələrin payına düşür. Rayonlar üzrə sosial-iqtisadi inkişafa daha çox magistral dəmir yolları təsir göstərir (Bax şəkil 1).

Dəmir yolundan kənara çıxdıqca əhalinin məskunlaşması zəifləyir, kənd yaşayış məntəqələri seyrəkləşir, sənaye məhsullarının xüsusi çəkisi azalır.

Yük və sərnişin daşınmaya görə dəmir yolunun öz xüsusiyyəti vardır. Birincisi digər nəqliyyat növlərinə nisbətən dəmir yolu hava şəraitindən asılı olmayaraq ilin bütün fəsilərində işləyir. Digər tərəfdən dəmir yolu ilə yük daşınma başqa nəqliyyat sahələrindən fərqli olaraq uzaq məsafələrə daşındıqca nəqliyyat xərcləri aşağı düşür. Azərbaycanda 2000-ci ildə bütün nəqliyyat növləri ilə daşınan yükün 18,4 %-i dəmir yolunun payına düşmüşdür. Sərnişin daşınmanın xüsusi çəkisi daha aşağı olmuş 0,5 % təşkil etmişdir. Respublikanın müsəttəqilliyi ilə əlaqədar olaraq ölkələrarası viza rejiminin tətbiqi əhalinin kənar ölkələrə dəmir yolu ilə getməsinin əvvəlki illərlə müqayisədə xüsusi çəkisinin aşağı düşməsinə səbəb olmuşdur. Lakin aparılan tədqiqatdan belə nəticəyə gəlmək olur ki, Azərbaycanın nəqliyyat sahələri içərisində dəmir yolunun inkişaf etdirilməsi üçün əlverişli imkanlar vardır. Xüsusilə Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyət göstərməsi həmin imkanları daha reallaşdırır.

Azərbaycanın tarixən Xəzər dənizi sahillərində yerləşməsi iqtisadi inkişafında mühüm rol oynamışdır. Xəzər dənizinin zəngin nefti, təbii qaz, duz, müxtəlif müalicəvi bitki ehtiyatlarının o, cümlədən balıq sərvtələri iqtisadi inkişafına təsir etməklə yanaşı, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Azərbaycan ərazisi daxilində Xəzər dənizindən nəqliyyat vasitəsi kimi Bakı-Neft daşları, Bakı-Lənkəran, Bakı-Neftçala rayonları arasında istifadə olunmuşdur. İldə bu marşrutlarda 50-80 min tona qədər müxtəlif çeşidli yüklər daşınır. 1985-ci ilə kimi Bakı-Neftçala-Əli Bayramlı arasında qarışıq nəqliyyat vasitəsindən: dəniz-çay, çay-dəniz istifadə olunmaqla yüklərin daşınma prosesi həyata keçirilirdi.

Yüklər mərkəzləşdirilmiş qayda ilə Əli Bayramlıya oradan Kür çayı vasitəsilə Kürboyu rayonlara (Yevlaxadək) daşınırdı. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, həmin ildə Əli Bayramlıdan Kürboyu rayonlara Sabirabada, Neftçalaya, Kürdəmirə, Ağcabədiyə, Zərdaba, Bərdəyə müxtəlif tərkibli kənd təsərrüfatı məhsulları, yanacaq materialları daşınılırdı. Lakin sonradan Kür çayı üzərində Şəmkir, Tovuz su amburlarının tikilməsi çayın su səviyyəsinin aşağı düşməsinə səbəb olmuşdur. Nəticədə Kür çayı ilə Xəzər dənizi arasında gəmilərin işləməsinin qarşısı alınmış və yüklərin daşınması dayandırılmışdır. Lakin Xəzər dənizinin Azərbaycan daxilində olan limanları fəaliyyətdə olmuş və xarici iqtisadi əlaqələri səmərələşdirmək məqsədilə gəmi bərələrindən istifadə olunmuşdur. Bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, respublika daxilində daşınan yüklərin 18%-i dəniz nəqliyyatı təşkil etmişdir: O, cümlədən ümumi daşınan yüklərin 90%-ni Bakı limanı təşkil edir. Azərbaycanın gələcəkdə yük daşınmalarının intensivləşməsi ilə əlaqədar olaraq Hövsan, Ələt körpüsü, Lənkəran və Sumqayıt müasir tələblər səviyyəsində tikintisinin aparılması son dərəcə vacibdir. Vaxt ilə Xəzər dənizindən nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə etmək məqsədilə və daşınmanın səmərəliliyini yüksəltmək üçün 1962-ci ildə Bakı - Krasnovodsk (indiki Türkmənbaşı) limanları arasında gəmi bərələri istifadəyə verildi. Yüklər vaqonlarda Bakı limanından bir başa gəmilərə yüklənərək, əlavə yükləmə və boşaltma əməliyyatı olmadan Azərbaycanla - Orta Asiya respublikaları arasında daşınaraq səmərəli iqtisadi əlaqələrə zəmin yaradıldı. Son ildə dəniz nəqliyyatı ilə göndərilən ümumi yükün 38%-i, gətirilən yükün isə 62%-i Bakı limanı ilə Türkmənbaşı limanı arasında işləyən gəmi bərələrinin payına düşür. Xəzər dənizində yük daşınmasını intensivləşdirmək üçün 1985-ci ildə ikinci yeni Bakı - Aktau bərə xəttinin istifadəyə verilməsi əvvəl ki, mərkəzləşdirilmiş qayda ilə yüklərin daşınması aradan qaldırılmaqla, bir başa Bakı limanından Aktauya və onun ətraf rayonlarına yüklərin daşınmasına şərait yaratmışdır. Son ildə Aktaudan Bakı limanına yüklərin daxil olmasına baxmayaraq həmin gəmi bərələrin potensial imkanlarından zəif istifadə olunur.



Şəkil 1. Azərbaycan ərazisinin magistral demir yollarında uzaqlığın xəritə-sxemi.

Azərbaycanın dünya iqtisadiyyatına qoşulmasında yuxarıda göstərilən nəqliyyat sahələri ilə yanaşı avtomobil nəqliyyatının da mühüm rolu vardır. Əvvəllər avtomobil nəqliyyatının iqtisadi səmərəliliyi iqtisadi coğrafi ədəbiyyatlarda öz əksini o qədər də tapmamışdır. Yükdaşımada avtomobil nəqliyyatından yalnız dağlıq ölkələrin ərazisində qısa məsafələrdə istifadə olunurdu.

Lakin son dövrlərdə dünyanın bir sıra inkişaf etmiş ölkələrində avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin yüksəldilməsi və yük tutumu 30-40 tona qədər olan avtomobillərin istehsalı avtomobil nəqliyyatından istifadə olunmasına şərait yaratmaqla, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrdə avtomobil nəqliyyatının iqtisadi səmərəliliyini artırmış oldu. Buna görə də dünya ölkələrində avtomobil yollarının inkişaf etdirilməsinə, texniki iqtisadi göstəricilərinin beynəlxalq normalara uyğun inkişaf etdirilməsinə xüsusi fikir verilir. Azərbaycanın avtomobil yolları istər beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin inkişafında, istərsə də daxili rayonlar arası yük və sərnişin əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan ərazisində avtomobil yollarının texniki göstəriciləri ümumiyyətlə dünya standartlarına cavab vermir.

2000-ci ilin məlumatına görə respublikadaxili ümumi avtomobil yollarının 18,5 % - asfalt beton örtüklü, 20 % - qara örtüklü, 46,7 % - çınqıl örtüklü, 14,8 % - isə qrunnt yollardan ibarətdir. (bax şəkil 2) Təcrübə göstərir ki, yolların bu cür texniki quruluşa malik olması ağır tonnajlı yük avtomobillərinin hərəkətinə cavab vermir. Halbuki, apardığımız təhlillərdən aydın olur ki, yük axınlarının intensiv olduğu ikinci və üçüncü kvartallarda respublika ərazisində sutka ərzində yük tutumu 20-30 ton olan 150-200 ədəd ağır tonnajlı yük avtomobilləri daxil olur. Lakin magistral avtomobil yollarının örtük səviyyəsi müasir tələblərdən aşağı səviyyədə olduğundan həmin ağır tonnajlı yük avtomobillərinin təzyiqinə davam gətirməyib, qısa vaxt ərzində sökülüb dağılır. Azərbaycanın Avrasiya ölkələri inteqrasiyasına qoşulması daxili yük axınları ilə yanaşı, tranzit yük axınlarının avtomobil nəqliyyatı ilə intensiv inkişafına şərait yaradan mühüm faktor-

dur. Şübhəsiz ki, xarici yük axınlarını tənzimləmək üçün respublikadaxili magistral avtomobil yollarının beynəlxalq standartlara uyğun tikinti işlərinin aparılması son dərəcədə vacibdir.

Avtomobil yollarının təkmilləşdirilməsi təkcə yük və sərnişin daşınmalarının intensivləşdirilməsi deyil eyni zamanda respublikanın sosial iqtisadi inkişafında təbii və əmək resurslarının istehsal dövryyəsinə cəlb olunmasında aktiv iştirak edən faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir. Xüsusilə, respublikamızın ərazisi dağlıq olduğundan avtomobil nəqliyyatından daha geniş miqyasda istifadə olunur.

Azərbaycan ərazisində fəaliyyət göstərən avtomobil yolları quruluşuna görə respublika və yerli əhəmiyyətə malik yollara ayrılır.

Respublika və yaxud Dövlət əhəmiyyətli avtomobil yolları inzi-bati və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayır. Aparılan təhlil göstərir ki, respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının texniki göstəriciləri müasir dünya göstəriciləri tələblərindən çox-çox aşağı olduğundan avtomobillərin hərəkəti zamanı normaldan artıq yanacaq sərf olunmaqla yanaşı, daşıma əmsalı da xeyli aşağı düşür. Bu baxımdan yaxın gələcəkdə respublika əhəmiyyətli yolların texniki göstəricilərinin müasir tələblər səviyyəsinə qaldırılması üçün təkmilləşmə işlərinin aparılması vacibdir. Digər tərəfdən, rayonlararası avtomobil yollarının texniki dərəcəsinin yüksəldilməsi əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunmaqla, istehsalçılarla - istehlakçılar arasında səmərəli nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına zəmin yaradır. Aparılan təcrübə göstərir ki, adi torpaq yollarının çınqıllı yollarla əvəz olunması daşımada məhsuldarlığı iki dəfədən çox artırmaqla, məhsulun tərkibindən asılı olaraq daşıma prosesində baş verən itkinin xüsusi çəkisini azaldır. 2000-ci ilin araşdırmalarına görə respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının 1% - birinci kateqoriyalı, 18 % - ikinci kateqoriyalı, 33 % - üçüncü kateqoriyalı, 10 % - isə dördüncü kateqoriyalı yollara aid edilir. (bax şəkil 2) Yük və sərnişin axınlarının ildən-ilə intensivləşməsi, kateqoriyalar üzrə avtomobil yollarının xüsusi çəkisinin yüksəldilməsi və üstünlüyün 1-2-ci kateqoriyalı yol qrupuna verilməsi gələcək yük



və sərnişin axınlarının tənzimlənməsində mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilməlidir. Ümumiyyətlə respublika əhəmiyyətli magistral avtomobil yollarının beynəlxalq əhəmiyyətli magistral yol sistemləri ilə əlaqəsinin təmin edilməsi iqtisadi cəhətdən daha çox, daha səmərəli gəlir mənbəyinə şərait yaratmış olar. Xüsusilə qədim "İpək yolu"nun bərpası, Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan ərazisində mərkəzləşməsi ölkənin "arteriya" sistemi olan bütün nəqliyyat sahələrində, o cümlədən avtomobil yollarının bütün istiqamətlərində bərpa işlərinin aparılmasını tələb edir. Azərbaycanın əlverişli təbii-iqtisadi məkanda yerləşməsi, beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yollarının iqtisadi tərəfi ilə yanaşı, istər Azərbaycan, istərsə də Avrasiyanın, digər ölkələri üçün mühüm strateji əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda XXI əsrin başlanğıcında dünya ölkələrini maraqlandıran ön başlıca cəhət istehsal etdikləri məhsulları daha əlverişli və iqtisadi maraqlara uyğun olan yollarla dünya bazarına çıxarmaqdır. Bu cəhətdən respublikamızın bütün kateqoriyalardan olan avtomobil yollarını dünya ölkələri baxımından iqtisadi səmərə verə bilən sərviət yolu kimi qiymətləndirmək olar.

Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edən ikinci qrup, Yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarıdır. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları respublika ərazisində fəaliyyət göstərən ümumi avtomobil yollarının 64 %-i təşkil edir. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarından fərqli olaraq bu qrup avtomobil yolları bilavasitə kənd yaşayış məntəqələri ilə rayon mərkəzləri, təsərrüfat - xammal sahələri ilə emal müəssisələri arasında iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında mühüm rol oynayır.

Respublika ərazisində fəaliyyət göstərən yerli əhəmiyyətli yollar ümumilikdə dördüncü və beşinci kateqoriyalı yol qrupuna daxildir. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları respublika ərazisində 16,6 min km təşkil edir. Ümumi yerli əhəmiyyətli yolların 2000-ci ilin göstəricilərinə görə 9,8 % - asfalt beton, 19,0 % - qara örtüklü, 44,6 % - çınqıl örtüklü, 26,6 % - isə qrun (torpaq) örtüklü yollardan ibarətdir.

Tarixən kənd yaşayış məntəqələrinin qorunub saxlanılmasında yerli əhəmiyyətli yolların əlverişli olması mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Yol şəraitinin əlverişsiz olması, xüsusilə qış aylarında yolların tamamilə bağlanması dağlıq ərazilərdə olan bir sıra qədim yaşayış məntəqələrinin dağıdılmasına səbəb olmuşdur. Halbuki qədim yaşayış məskənlərinin qorunmasını təmin etmək, həmin kəndlərin rayon mərkəzləri ilə əlaqəsini yaxşılaşdırmaq məqsədilə ilk növbədə həmin ərazilərdə yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının təkmilləşdirilməsi ön plana çəkilməlidir. Başqa tərəfdən, kənd yaşayış məntəqələrində məskunlaşmış insanların əməyindən səmərəli istifadə etmək üçün digər sosial-iqtisadi amillərlə yanaşı nəqliyyat təminatında öz həllini tapmalıdır. Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, qrun yollarda hər ton taxılın istehsal yerindən istehlak bazasına daşınması zamanı böyük itkilərə yol verilir. Yaxud meyvə konserv zavodlarına, mineral su mənbələrinə şüşə taraların daşınması zamanı hər min butulka şüşəsinin və müxtəlif ölçülü bankaların yüz ədədi sınırdır. Başqa kənd təsərrüfatı məhsullarına gəldikdə isə, daşınma məsafəsindən asılı olaraq hər ton tərəvəz məhsulunun 100 kq-ı, hər ton meyvə məhsullarının 50-100 kq-ı itkiyə sərf olunur. Bir sıra ölkələrin təcrübəsi göstərir ki, torpaq yolunun adi çınqilla, yaxud qara örtüklə əvəz olunması avtomobillərin intensiv hərəkətinə səbəb olmaqla, daşınma zamanı məhsuldarlığı iki dəfədən çox artırmış olur.

Yaxın gələcəkdə respublikanın təbii və əmək resurslarından səmərəli istifadə, şübhəsiz ki, iqtisadiyyatımızın inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edən avtomobil yollarının inkişaf dinamikasında öz müsbət təsirini göstərmiş olacaqdır. Bu ilk növbədə respublikadaxili iqtisadi rayonların təbii əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunması ilə bağlı olan problemlərlə əlaqədardır. Azərbaycanın iqtisadi rayonları üzrə avtomobil yollarının müasir təhlili göstərir ki, ərazi üzrə yollar qeyri bərabər inkişaf etdiyindən, təminat ölçülərində də kəskin fərqlər vardır.

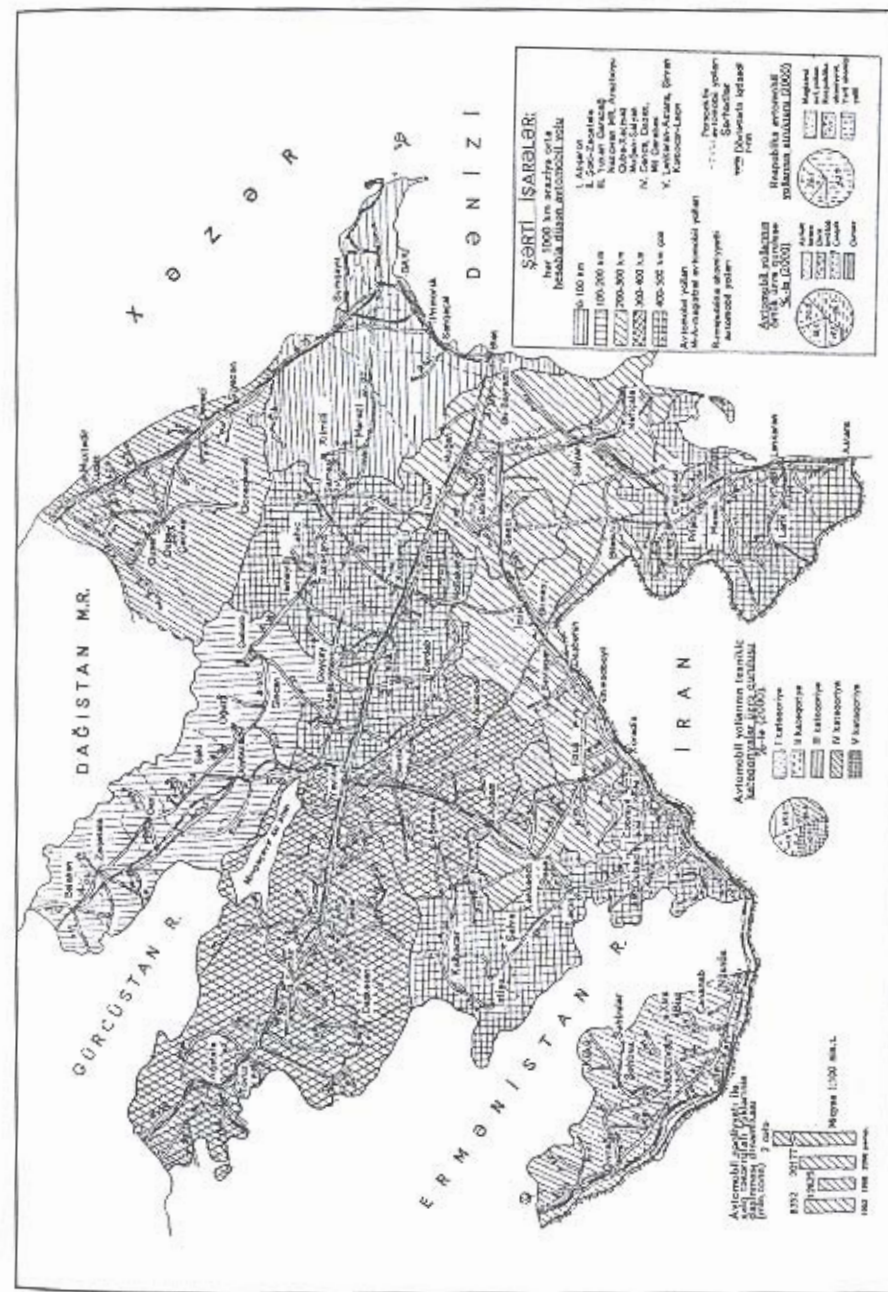
Ümumiyyətlə respublikanın daxili iqtisadi rayonları üzrə avtomobil yollarının təhlili göstərir ki, ümumi avtomobil yollarının 2000-ci ili göstəricilərinə görə 2,2 % - Abşeron, 6,1 % - Gəncə, 8,6 % - Qa-

zax, 7,7 % - Mil - Qarabağ, 7,4 % - Muğan - Salyan, 17,6 % - Şirvan, 7,4 % - Şəki, 10,9 % - Lənkəran, 7,2 % - Xaçmaz, 3,6 % - Arazboyu, 10,8 % - Kəlbəcər, 5,6 % - Naxçıvan, 4,9 % - Yuxarı-Qarabağ iqtisadi rayonlarının payına düşür.<sup>1</sup>

Başqa ölkələrdə olduğu kimi Azərbaycanın ərazisində son illərdə avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin təkmilləşdirilməsi istər ümumilikdə, istərsədə iqtisadi rayonlar üzrə iqtisadi və sosial vəziyyətin inkişafında müsbət nəticələrə doğru təkan verir. İqtisadi rayonların daxili yol sisteminin təkmilləşdirilməsi ilk növbədə təsərrüfatın formalaşmasına təsir göstərən mühüm faktorlardan sayılır. İqtisadi rayonların təbii şəraitindən, təsərrüfat sahələrinin formalaşmasından və əhalinin sayından asılı olaraq bütün kateqoriyalarından olan yollar üzrə ərazinin və əhalinin təminatı baxımından müəyyən dərəcədə fərqlər özünü büruzə verir. Belə ki, hər 1000 kv km əraziyə orta hesabla Abşeron iqtisadi rayonu üzrə - 112 km, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Gəncədə - 311 km, Qazaxda - 302 km, Mil - Qarabağda - 338 km, Muğan - Salyanda - 284 km, Şirvanda - 401 km, Şəkiddə - 184 km, Lənkəranda - 441 km, Xaçmazda - 220 km, Arazboyunda - 501 km, Naxçıvanda - 262 km, Yuxarı-Qarabağda - 244 km təşkil edir. (bax şəkl 2) Əhalinin avtomobil yolları ilə təmin olunma məsələsinə gəldikdə isə iqtisadi rayonlar arasında bir o qədər kəskin fərqlər müşahidə olunmur. Yəni hər min nəfərə düşən avtomobil yollarına görə bütün iqtisadi rayonlar üzrə iqtisadi göstəricilər 3 km-lə 10 km arasında müştahidə edilir. Lakin respublikanın iqtisadi rayonları üzrə avtomobil yolları çox ərazidə dəmir yollarına paralel şəkildə olduğundan yük daşınma əməliyyatlarında bir o qədər müəkkəblilik yaranmışdır. Yəni çox ərazidə qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə daşınmanın iqtisadi səmərəliliyini artırmaqla bərabər, iqtisadi və sosial inkişafa olan təsir dairəsinin miqyası genişlənir.

Yük və sərnişin daşınmalarının intensivləşməsində, məhsulları istehsal yerindən istehlakçıya çatdırılmasında iqtisadi rayonlar üzrə

<sup>1</sup> Qeyd: Kəlbəcər, Yuxarı-Qarabağ rayonlarının ərazisi Ermənistan tərəfindən işğala məruz qaldığı üçün iqtisadi göstəricilər şərtidir.



Şəkil 2. Azərbaycan respublikasının avtomobil yollarının ərazi üzrə təmin olunması xəritəsi (2000).

örtük quruluşunun vəziyyətinin müəyyən olunması vacib məsələlərdən hesab edilir. Respublikada mövcud olan ümumi avtomobil yollarının bütün kateqoriyalar üzrə 13,5 % - asfalt örtüklü, 20,2 % - qara örtüklü, 47,5 % - çınqıl örtüklü, 18,8 % - isə qrunտ yollar təşkil edir (bax cədvəl №2).

Ümumiyyətlə Qərб və Şərқ ölkələrinin təcrübəsinə əsaslanmaqla respublika daxilində fəaliyyət göstərən və əsas yük gərginliyinə malik olan respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının indiki şəraitdə özəlləşdirilməsi yolu ilə iqtisadi göstəricilərini yüksəltmək olar. Hal-hazırda sutka ərzində avtomobillərin hərəkəti olduqca intensivdir. Bir sıra mühüm magistral avtomobil yollarının özəlləşdirilməsi şübhəsiz ki, sahibkarlıq əsasında daim nəzərdə olmaqla, yüksək səviyyədə gəlir əldə olunmasına şərait yaradılmış olar.

Avtomobil nəqliyyatının mühüm göstəricilərindən biri də yük və sərnişin daşınmasıdır. 2000-ci ildə respublika daxilində daşınan cəmi xalq təsərrüfatı yüklərinin 47 %, sərnişinlərin isə 84 % avtomobil nəqliyyatı təşkil etmişdir.

Azərbaycanın iqtisadi rayonlarının avtomobil yolları üzrə örtük səviyyəsinin quruluşu.<sup>1</sup>

Cədvəl №2

İqtisadi rayonlar	Bütün yollar (km)	O cümlədən			
		Asfalt örtüklü (km)	Qara örtüklü (km)	Çınqıl örtüklü (km)	Qrunт örtüklü (km)
Abşeron	573	203	273	97	-
Gəncə	1590	213	262	943	167
Qazax	2241	327	373	1265	276
Mil - Qarabağ	1999	502	366	781	380
Muğan - Salyan	1820	302	289	639	590
Şirvan	4574	636	889	2242	807
Şəki	1921	217	421	1283	-
Lənkəran	2827	274	630	964	959
Xaçmaz	1883	205	259	131	109
Arazboyu	947	173	313	448	13
Kəlbəcər	2807	70	379	1315	1043
Naxçıvan	1419	211	483	460	265
Qarabağ	1270	159	299	554	258
Cəmi	25871	3497	5206	1301	4867

Son illərdə avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınmanın intensivləşməsi bütün dünya ölkələrində dəmir yolunun xüsusi çəkisinin tədricən aşağı düşməsinə təsir göstərmişdir. O cümlədən respublika ərazisində avtomobil nəqliyyatı sahəsində aparılacaq məqsədyönlü işlər şübhəsiz ki, yaxın gələcəkdə daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərmiş olacaqdır.

Neft və təbii qazla əlaqədar olaraq Azərbaycanda boru kəmərləri nəqliyyatının inkişafı ilə bərabər, energetika və neft maşınqayırma sənaye kompleksləri də yaradılmışdır. Tutduğu strateji mövqeyinə görə Azərbaycan Türk dünyası, Yaxın Şərқ və Qərб ölkələri arasın-

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl respublika avtomobil yolları şirkətinin və müvafiq rayonların yol tikintisi idarələrinin 2000-ci ilin materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

da xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. XX əsrin sonunda dünya dövlətlərinin Azərbaycanın neft-qaz ehtiyatlarına olan marağı daha da artmışdır. Dənizdə və quruda istehsal edilən neftin və qazın xüsusi çəkisi ildən-ilə artır. Bununla əlaqədar olaraq neft və qazın səmərəli nəqlini təmin etmək üçün boru kəmərləri nəqliyyatının inkişafında diqqət daha da artırılır. Son ildə respublikada 15,4 mln ton neft və 6 mlrd kub metrədən çox qaz istehsal edilir. Bir mənalı demək olar ki, dünya təcrübəsində açıq dənizdən neftin və qazın hasilatı ilk dəfə Xəzər dənizində "Neft daşlarında" həyata keçirilmişdir.

Neftin istər daxildə istərsə də xaricə səmərəli yollarla daşınması boru kəmərləri nəqliyyatının bütün illərdə inkişaf etdirilməsini tələb edirdi. Azərbaycanda neft istehsalının ilk günlərindən bu məsələyə fikir verilir. Boru kəmərləri nəqliyyatının digər nəqliyyat sahələrindən fərqləndirən əsas cəhət ondan ibarətdir ki, heç bir əlavə xərc tələb etmədən istənilən istehlak rayonuna boru kəmərləri nəqliyyatı çəkmək mümkündür. Dəmir yolu ilə boru kəmərləri nəqliyyatının fərqli cəhəti ondadır ki, ildə 10 minlərlə sistem vaqonlarına daşınma prosesində qənaət olunmaqla, yükləmə və boşaltma əməliyyatlarına sərf olunan səmərəsiz xərclərin qarşısı alınmış olur. Respublika ərazisində 2000-ci ilin statistik məlumatına əsasən ümumi magistral boru kəmərləri nəqliyyatının uzunluğu 5 min km təşkil edir. Boru kəmərləri nəqliyyatının digər üstünlüklərindən biri ondan ibarətdir ki, istənilən təbii iqlim şəraitində neft və təbii qazın hasilat yerindən - istehsal bazalarına və istehlakçıya çatdırmaq mümkündür. Respublikada neftin hasilatı ilə əlaqədar olaraq ilk dəfə neft kəmərləri Abşeron rayonu ərazisində formalaşmışdır. Neft kəmərlərinin ümumi uzunluğu 1500 km - dən çoxdur. Neft boru kəmərlərinin 80 %-i Abşeron iqtisadi rayonu ərazisində cəmləşmişdir. Mühüm respublika daxili neft kəmərləri Əli-Bayramlı - Bakı (130 km), Əli-Bayramlı - Daşgil (40 km), Dübəndi - Böyük Şor (40 km), Dübəndi - Keşlə (40 km), Dübəndi - Suraxanı - Böyük Şor (40 km), Daşgil - Sanqaçal - Keşlə (90 km), Buzovna - Sabunçu (20 km), Binəqədi - Keşlə (8 km) hesab edilir və müxtəlif ölçülü diametrlərdə fəaliyyət göstərir. Hələ XX əsrin əvvəllərində Bakı ilə Batum şəhəri

arasında 800 km uzunluğunda olan neft kəmərləri istifadəyə verilmişdir. Bu kəmərlər vasitəsilə Bakı nefti çox ucuz qiymətə kənar regionlara nəql olunurdu. Neft istehsalı bu xammal əsaslanan sənaye sahələrinin inkişafı ilə bərabər, xarici iqtisadi əlaqələrdə mühüm rol oynayan boru kəmərləri nəqliyyatının inkişafına da böyük təsir göstərir. Yeni neft yataqlarının istismara cəlb olunması müxtəlif istiqamətlərdə boru kəmərləri nəqliyyatının ildən-ilə inkişafına səbəb olur. Dənizdə neftin çıxarılması ilə əlaqədar olaraq boru kəmərlərinin uzunluğu 3 min km-dən artıqdır. Təcrübələr göstərir ki, sahilə yaxın sahələrdə boru kəmərləri ilə neftin nəql olunması tankerlərlə daşınmaya nisbətən iki-üç dəfə ucuz başa gəlir. Neftlə bərabər yeni qaz yataqlarının istismara cəlb olunması boru kəmərləri nəqliyyatının inkişafına təkan verməklə yeni mərhələ kimi müəyyənləşdirilir. Boru kəmərləri nəqliyyatının inkişafının ikinci mərhələsi respublika ərazisində qaz hasilatı ilə əlaqədar olaraq formalaşmağa başlayır. Ümumiyyətlə təbii qazın istehsalı ilə əlaqədar olaraq boru kəmərləri nəqliyyatının inkişafını 4 mərhələyə ayırmaq olar.

Birinci mərhələ Abşeron yarımadasında qaz yataqlarının yeni aşkar olunması ilə əlaqədar olaraq yeni qaz kəmərlərinin çəkilməsi kimi xarakterizə edilir.

İkinci mərhələ isə Abşeron yarımadası daxil edilməklə Kür-Araz rayonları ərazisində (Əli-Bayramlı) ehtiyatı aşkar edilmiş qaz yataqlarının istismara verilməsi ilə əlaqədar yeni boru kəmərlərinin inkişaf etdirilməsi.

Üçüncü və dördüncü mərhələlər Azərbaycanın rayonlarının qazlaşdırılması ilə əlaqədar olaraq köhnə boru kəmərlərinin təkmilləşdirilməsi və yeni qaz kəmərlərinin çəkilməsi mərhələsi kimi xarakterizə olunur.

Birinci mərhələ 1950-60-cı illəri; ikinci 1960-1970-ci illəri; üçüncü 1970-1985-ci illəri; dördüncü mərhələ 1985-2000-ci illəri əhatə edir. Ümumi qaz boru kəmərlərinin çəkilməsinin təhlili göstərir ki, respublika üzrə qaz kəmərlərinin 15,2 % - birinci, 33,8 % - ikinci, 35,7 % - üçüncü, 15,3 % - dördüncü mərhələyə aid edilir.

Abşeron iqtisadi rayonu üzrə boru kəmərləri nəqliyyatı istər tarixiliyinə görə, istərsə də daha çox mərkəzləşməsinə görə respublikanın digər bölgələrindən fərqlənir. Burada respublika üzrə ümumi qaz kə-

mərinin 14 %-i cəmləşmişdir. Eyni zamanda mühüm qaz kəmərlərinin çəkilişi bu iqtisadi rayondan başlamışdır. 1931-ci ildə istifadəyə verilmiş Kotlı DRS ilə Orconogidze stansiyanın arasında uzunluğu 12,6 km və diametri 400 mm olan boru kəməri çəkilib istifadəyə verilmişdir. Həmçinin 1936-cı ildə köhnə çaxnaqlar - 2,4 km, təzə çaxnaqlar - 4,4 km (boruların diametri 250 - 300 mm), Orconogidze stansiya - Əmircan 3,0 km (1945), Buzovna - Qala DRS - 8,9 km, Artyom - Qala 23 km (1949), DRES - Zirə - Artyom - Qala - 9,6 km, DRES - Böyük Şor - 1,2 km (1966), Bakı şəhəri dairəsi qaz kəməri - 32 km, Buzovna - Şimal DRS - 8 km, Sumqayıt DRS - Sumqayıt İES - 5 km, Xırdalan - Biləcəri - 4,2 km (1967), Peşçanı - Kotlı DRS - 14,4 km, Duvanı - Qarabağ - 48,8 km (1967), Xırdalan DRS - Tbilisi şossesi - 6,2 km (1980), Moltogiz - Buzovna DRS - 29,2 km (1986) və s. ... mühüm qaz kəməri çəkilib istifadəyə verilmişdir. Bu illərdə istifadə olunan boruların diametri 250-300-400 mm təşkil etmişdir. Boru kəmərləri nəqliyyatının bu inkişaf mərhələlərində paralel olaraq neft qaz sənayesinin kompleks inkişafına zəmin yaradılır.

Respublikanın əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi başqa nəqliyyat sahələri kimi, hava nəqliyyatının inkişafına təsir göstərmişdir.

Azərbaycan ərazisində ilk təyyarə 1918-ci ildə uçuş etməklə hərbi xarakter daşmışdır. Respublikada "Zaqafqaziya" aksionerinin yaranmasından sonra hava nəqliyyatının inkişaf dövrü başlanmış və birinci dəfə poçt və sərnişin daşınması Bakı-Tbilisi arasında 8 yanvar 1924-cü ildə həyata keçirilmişdir.<sup>1</sup>

Xüsusilə Bakıda istehsal edilən nefti Rusiyanın mərkəzi bazarına daşımaq məqsədilə Bakıda yeni hava limanının tikilməsi Rusiyanın qarşısında duran ən vacib problemlərdən hesab edilirdi. 1931-ci ildə Bakıda ilk yeni hava limanının tikintisinə başlandı və 1933-cü ildə Yevlaxda 2-ci hərbi xarakter daşıyan hava limanının tikintisi başa çatdırıldı. 1937-ci ildə müstəqil olaraq Bakı - Moskva hava xətti istifadəyə verildi. Hər gün Bakı - Moskva hava xətti ilə 15 sərnişin və poçt hər iki istiqamətdə daşınırdı.

<sup>1</sup> А. Самойлов. Воздушный транспорт и Закавказская гражданская авиация. Журн. "Закавказский Транспорт" 1924, стр.17.

İkinci dünya müharibəsinə qədər respublikada sərnişin və poçt daşımaqla yanaşı, tibbi yardım, kənd təsərrüfatında ziyanvericilərə qarşı hava nəqliyyatından geniş şəkildə istifadə olunurdu. Müharibədən sonrakı illərdə respublikada hava nəqliyyatından istifadəyə əlverişli şərait yaradılır. Lakin buna baxmayaraq respublika daxilində maşınqayırmanın mühüm sahəsi hesab edilən təyyarə istehsalına şərait yaradılmamışdır. Bu cəhətdən respublika özünün hava nəqliyyatı üçün lazım olan təyyarələri çox da əlverişli olmayan qiymətə MDB üzvü olan respublikalarından və digər xarici ölkələrdən alır.

Respublikada nəqliyyat maşınqayırmasının mühüm sahəsi olan təyyarəqayırmanın inkişaf etdirilməsi müstəqil dövlət kimi gələcəkdə hava nəqliyyatının inkişafına təsir göstərən amillərdən biri kimi qiymətləndirilməlidir.

Son illərdə respublika miqyasında hava nəqliyyatı ilə sərnişin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında TU-154, TU-134B; K-10; Boinq təyyarələrindən istifadə olunur. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında bir sıra çətinliklərin olması baxmayaraq son 15-20 il ərzində sərnişin daşınması 3 dəfə, yük daşınması isə 5 dəfədən çox artmışdır. Son ilin məlumatına görə hava nəqliyyatı ilə daşınan cəmi sərnişinlərin 9,2 %-i respublikanın daxili rayonları arasında, 90,8 %-i isə respublikadan kənara daşınmışdır. Kənar ölkələrə hava nəqliyyatı ilə daşınan sərnişinlərin hesablamalarına görə 52 %-i respublikadan göndərilən sərnişinlər, 48 % isə respublikaya gələn sərnişinlər təşkil edir. Azərbaycanın müstəqil dövlət kimi dünya dövlətləri sırasına daxil olması hava nəqliyyatının coğrafiyasında müsbət dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə səbəb olmuşdur. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin və yüklərin daşınmasının təhlili göstərir ki, bütün illərdə sərnişin daşınma yük-daşınmadan üstün olmuşdur. Halbuki, kənar ölkələrdən tez xarab olan kütləvi məhsulların hava nəqliyyatı vasitəsilə respublikaya daşınması məqsədəuyğun sayılır. Bu proses bir tərəfdən xarab olan məhsulların itikisini azaltmağa, əlavə yük vurma - yük boşaltma xərclərini, həmçinin digər nəqliyyat növlərinə nisbətən boş dayanma hallarının qarşısını almış olar. Digər

tərəfdən hava nəqliyyatından səmərəli istifadə daha çox vaxt itkisinin qarşısını almış olur.

İqtisadi göstəricilərlə desək, Bakı şəhərindən Rusiya Federasiyasının ən ucqar şəhəri olan Xabarovskiyə bir başa sürətlə gedən qatarla 151 saata gedilirsə, təyyarə ilə həmin məsafəni 15 saata, Alma-Ata şəhərinə həmin göstəricilərə müvafiq olaraq 70-7 saata, Daşkəndə 59-7 saata getməklə dəmir yoluna nisbətən, hava nəqliyyatı ilə Xabarovskiyə şəhərinə 141 saat, Daşkəndə isə 54 saat vaxta qənaət edilmiş olur.

Azərbaycanın əlverişli təbii iqlim şəraitinə malik olması və başqa ölkələrlə müqayisədə dumanlı günlərin sayının az olması hava nəqliyyatının bütün aylarda ritmik işləməsinə imkan verir. Azərbaycanda prof.Ə.Əyyubovun hesablamalarına görə dumanlı günlərin sayı il ərzində 20-40 günə və yaxud 200-400 saat müşahidə edilir.<sup>1</sup>

Əksər rayonlarda dumanın davam etmə müddəti XI-XII aylarda səhər saatlarına (6-12 arası) təsadüf edir. Bu səbəbdəndə respublikada hava nəqliyyatının bütün aylar üzrə işləməsinə zəmin yaranmışdır. Hava nəqliyyatı ilə ən çox sərnişin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşdığı aylar avqust (10,2%), iyul (9,2%), sentyabr (9,4%), oktyabr (9,6%) ayları olmuşdur. Ən az sərnişin daşınan aylar yanvar-fevral və dekabr ayı hesab edilir. Bu aylarda sərnişin daşınma orta hesabla 100 mindən artıq olur. Xalq təsərrüfatında yüklərin daşınması ən çox iyul - avqust - sentyabr aylarında müşahidə edilir.

Üçüncü rübdə son ildə hava nəqliyyatı ilə daşınan cəmi xalq təsərrüfatı yüklərinin çəkisi 30% təşkil edir. Azərbaycan şəraitində üçüncü rüb hava nəqliyyatının ən gərgin işlədiyi vaxt hesab edilir. Bu aylarda MDB üzvü olan respublikalar və xarici ölkələrlə uçuş reyslərinin sayının tələbatə uyğun şəkildə qurmaq tələb olunur. Respublikanın hava nəqliyyatı ilə rüblər üzrə sərnişin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması aşağıdakı kimi müəyyənləşdirilmişdir. Cəmi daşınan sərnişinlərin 21,6% - I rüb, 24,7% - II, 29,3% - III, 24,4% - IV rübə aid edilir.

Azərbaycan şəraitində hava nəqliyyatı ilə sərnişin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması üç istiqamətdə inkişaf etmişdir. 1) Res-

publikanın daxili iqtisadi rayonları ilə; 2) MDB üzv olan respublikaların şəhər və rayonları ilə; 3) Beynəlxalq və yaxud xarici ölkələrlə olan əlaqələri.

1. Respublikadaxili əlaqələr - respulika daxili hava yollarının ümumi uzunluğu 3500 km olub, bütün hava yollarını 4,8% təşkil edir. Daxili hava yollarına Bakı - Naxçıvan (330 km), Bakı - Ağdam - Füzuli (330 km), Bakı - Yevlax (250km), Bakı - Lənkəran (330km), Bakı - Zaqatala (360 km), Bakı - Naftalan (250 km), Bakı - Xoçalı (350 km), Bakı - Şəki (320 km), Naxçıvan - Gəncə, Bakı - Gəncə və s. ibarətdir. Respublika daxili rayonlararası sərnişin daşınmada əsasən AN-26, YAK-40, TU-154 təyyarələrindən istifadə olunur. 2000-ci ildə respublikadaxili daşınan sərnişinlər ümumi daşınan sərnişinlərin 31% təşkil etmişdir. Respublikadaxili rayonlararası hava nəqliyyatı ilə daşınan sərnişinlərin 29%-i Bakı - Yevlax, 23,6%-i Bakı - Gəncə, 7,5%-i Bakı - Naxçıvan marşrutlarının payına düşmüşdür. Son illərdə Azərbaycanın torpaqlarının 20% erməni işğalçıları tərəfindən işğal olunması nəticəsində işğal olunmuş rayonlara digər nəqliyyat növləri ilə yanaşı hava nəqliyyatının fəaliyyəti dayandırılmışdır.

Xüsusilə Naxçıvan MR blokada şəraitində olması dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatından istifadə olunmasına imkan vermir. Yalnız muxtar respublikanı Bakı şəhəri və Respublikanın digər şəhər və rayonları ilə əlaqələrin təmin olunmasında hava nəqliyyatı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Respublikanın digər şəhərlərinin əhalisinin mərkəzlə əlaqəsini təmin etmək üçün Bakı - Mingəçevir, Bakı - Əli-Bayramlı, Naxçıvan - Mingəçevir marşrutlarının açılması iqtisadi cəhətdən səmərəli hesab edilir.

<sup>1</sup> А. Эйюбов. "Климат Азербайджана". Б.1968, стр.263.

## § 2. NƏQLİYYAT SEKTORUNUN SƏMƏRƏLİ FƏALİYYƏTİNİN GÖSTƏRİCİLƏRİ VƏ MEYARLARI.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində dünya ölkələri ilə inteqrasiya proseslərinin intensivləşməsi nəqliyyatın bütün sahələrindən səmərəli istifadə olunmasını tələb edir. Nəqliyyatın səmərəliliyi dedikdə yüklərin nəqliyyat növləri arasında optimal paylanmasını təmin etmək, məsafədən asılı olaraq nəqliyyat xərclərinin aşağı salınması, ən əlverişli variantların seçilməsi və qısa vaxt ərzində istehsal olunmuş məhsulların istehsalçıdan istehlakçıya çatdırılması nəzərdə tutulur. Bu baxımdan Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən bütün nəqliyyat növləri üzrə yük və sərnişin daşınma prosesində olan aktivləşmə, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. [Son illərdə respublikanın Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinə qovuşması nəqliyyatın bütün növlərini fəallaşdırmışdır. Əvvəlki, illərdə olduğu kimi, müstəqillik illərində də, yükdaşınma prosesində dəmir yolunun iqtisadi göstəriciləri başqa nəqliyyat sahələrinə nisbətən üstünlük təşkil edərək bir sıra xarakterik xüsusiyyətlərə malikdir. Birincisi dəmir yolu ilin bütün fəsilərində ritmik işləmək xüsusiyyətinə malikdir; ikincisi dəmir yolunda ağır tonnajlı yükləri daha uzaq məsafələrə daşınması faydalı hesab edilir; üçüncüsü dəmir yolunun inkişafı yalnız yükdaşınma əməliyyatlarını yerinə yetirmir, eyni zamanda şəhərlərin, qəsəbələrin formalaşmasında, məskunlaşmanın aparılmasında, istehsal sahələrinin inkişaf etdirilməsində mühüm təsiredici xarakterə malikdir.] Tarixən dəmir yolunun inkişaf etdiyi ölkələrdə sənayeləşmənin və kənd təsərrüfatının sürətli inkişafı baş vermişdir. İstehsal olunmuş məhsulları dünya bazarında reallaşdırmaq üçün dəmir yolu daha səmərəli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Vaxtı ilə dünyanın bütün ölkələrində dəmir yolunun inkişafına xüsusi fikir verilirdi. Avropanın, Asiyanın, Amerikanın bir çox ölkələrində magistral dəmir yollarının inkişafına getdikcə, diqqət artırılır. [Son illərin məlumatına görə bütün dünya ölkələrində olan

ümumi dəmir yolunun uzunluğu 984 min km təşkil etmişdir. Ümumi dünya ölkələri üzrə dəmir yolunun 34,1 % - Amerika, 28,8 % - Avropa, 17,5 % - Asiya, 4,6 % - Afrika, Avstraliya və Okeaniya, 15 % - isə Müstəqil Dövlətlər Birliyi və Baltik yan ölkələrin payına düşür. [Avropa və Asiya ölkələrinin ekspertlərinin fikrincə Avrasiyada gedən iqtisadi əlaqələr prosesində Azərbaycanın "açıq qapı" roluna malik olması dəmir yolları ilə daşınan yüklərin tənzimləməsində mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olacaqdır. Xüsusilə qədim "İpək yolu"nun bərpası. Avrasiyanın bir çox dövlətlərinin ərazilərində fəaliyyət göstərən dəmir yolları ilə (Fransa - 34,0 min km, Almaniya - 44,0 min km, İtaliya - 19,5 min km, Yuqoslaviya - 3,7 min km, Macarıstan - 7,7 min km, Bolqariya - 4,2 min km, Polşa - 25,8 min km və s.) yük axınları Avropa - Qafqaz magistral dəmir yolları vasitəsilə Azərbaycana ötürülməklə Asiya ölkələrinə daxil olacaqdır. Eyni zamanda əks istiqamətdə (Yaponiya - 28,2 min km, Çin - 53,4 min km, Qazaxstan - 14,5 min km, Özbəkistan - 5,5 min km, Türkmənistan - 2,1 min km) dəmir yolları ilə daşınacaq yüklər Azərbaycandan keçməklə Avropa ölkələrinə daxil olacaqdır. Azərbaycanın ərazisində dəmir yolunun uzunluğu 2000-ci ilin məlumatına əsasən 2100 km təşkil edir. Şübhəsiz ki, yaxın gələcəkdə yük daşınmanı tənzimləmək üçün Azərbaycan ərazisində fəaliyyət göstərən magistral, daxili dəmir yollarının araşdırılması zəruri hal kimi hesab etmək olar. 2000-ci ildə Azərbaycanın bütün nəqliyyat sektorunda daşınan ümumi yükün 18,4 % -i dəmir yolu nəqliyyatı təşkil edir (bax cədvəl 4). Dəmir yolu nəqliyyatında daxili yük daşınmaları ilə yanaşı tranzit yük daşınmanın xüsusi çəkisi artmışdır. Ümumi yükdaşınmada tranzit yükdaşınmanın çəkisi 5,6 % təşkil edir. Tranzit yükdaşınmanın çəkisinin aşağı düşməsinə baxmayaraq, daşınmalardan gələn ümumi gəlirlərin çəkisi 9,2 %-i təşkil etmişdir. Başqa formada desək 2000-ci ildə tranzit yük daşınmalardan əldə olunan ümumi gəlir 300 mln manat təşkil etmişdir. Dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasında stansiyalar ümumi yük dövriyyəsinə görə bir-birindən kəskin şəkildə fərqlənir.

Apardığımız tədqiqatlara əsasən Azərbaycan ərazisində 101 dəmir yolu stansiyası yük vurma və boşaltma əməliyyatlarını yerinə yetirir. Birinci qrup stansiyalara illik yük tutumu 100 min tona qədər olan çox kiçik stansiyalar, ikinci qrupa yük tutumu 100 min tondan 500 min tona qədər olan kiçik stansiyalar, üçüncü qrupa yük tutumu 500 min tondan 1 milyon tonadək olan stansiyalar, dördüncü qrupa 1 milyon ton və daha çox olan stansiyalar aid edilir.

Respublika üzrə birinci qrupa - 31 dəmir yolu stansiyası, 2-ci qrupa - 37 stansiya, 3-cü qrupa - 16 stansiya, 4-cü qrupa - 17 dəmir yolu stansiyaları daxil edilir. (Bax cədvəl 3). Həmin stansiyalar respublika ərazisində fəaliyyət göstərən üç dəmir yolu şöbələri nəzdində fəaliyyət göstərir. (Bax şəkil 3)

Respublika üzrə birinci qrup yük tutumlu stansiyaların 15-i Bakı dəmir yolu şöbəsinə, 10-u Gəncə dəmir yolu şöbəsinə, 6-sı Naxçıvan dəmir yolu şöbələrinə aid edilir. İkinci qrup stansiyaların 15, üçüncü qrup stansiyaların 6, dördüncü qrup stansiyaların 6-sı Bakı, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq 13, 6, 6 Gəncə 9, 4, 5 Naxçıvan dəmir yolu şöbələrinə aiddir. Son ildə dəmir yolu ilə daşınan bütün xalq təsərrüfatı yüklərinin 1,6 % birinci qrup, 10,1 % ikinci qrup, 13,3 % üçüncü qrup, 75,1 % dördüncü qrup stansiyaların payına düşür.

Azərbaycan dəmir yolu stansiyalarının yük daşınmasına görə qruplaşdırılması<sup>1</sup>.

Cədvəl 3

Ümumi yük daşınma qradasiyası (tonla)	Respublika üzrə dəmir yolu stansiyalarının sayı	O çümlədən		
		Bakı dəmir yolu şöbəsi üzrə stansiyaların sayı	Gəncə dəmir yolu şöbəsi üzrə stansiyaların sayı	Naxçıvan dəmir yolu şöbəsi üzrə stansiyaların sayı
I. 100 - 100000.	31	15	10	6
II. 100000 - 500000.	37	15	13	9
III. 500000 - 1000000.	16	6	6	4
IV. 1000000 - və daha çox	17	6	6	5
Çəmi:	101	42	35	25

Ayrı-ayrı dəmir yolu şöbələrinə gəldikdə isə Bakı dəmir yolu şöbəsi üzrə daşınan yüklərin cəmi 1,6 % - birinci qrup, 9,1 % - ikinci qrup, 10,6 % - üçüncü qrup, 78,7 % - dördüncü qrup stansiyaların payına düşür (bax şəkil 3).

Bakı dəmir yolu şöbəsi daşınan cəmi yüklərin 60-65 %-ə qədərini yerinə yetirir.

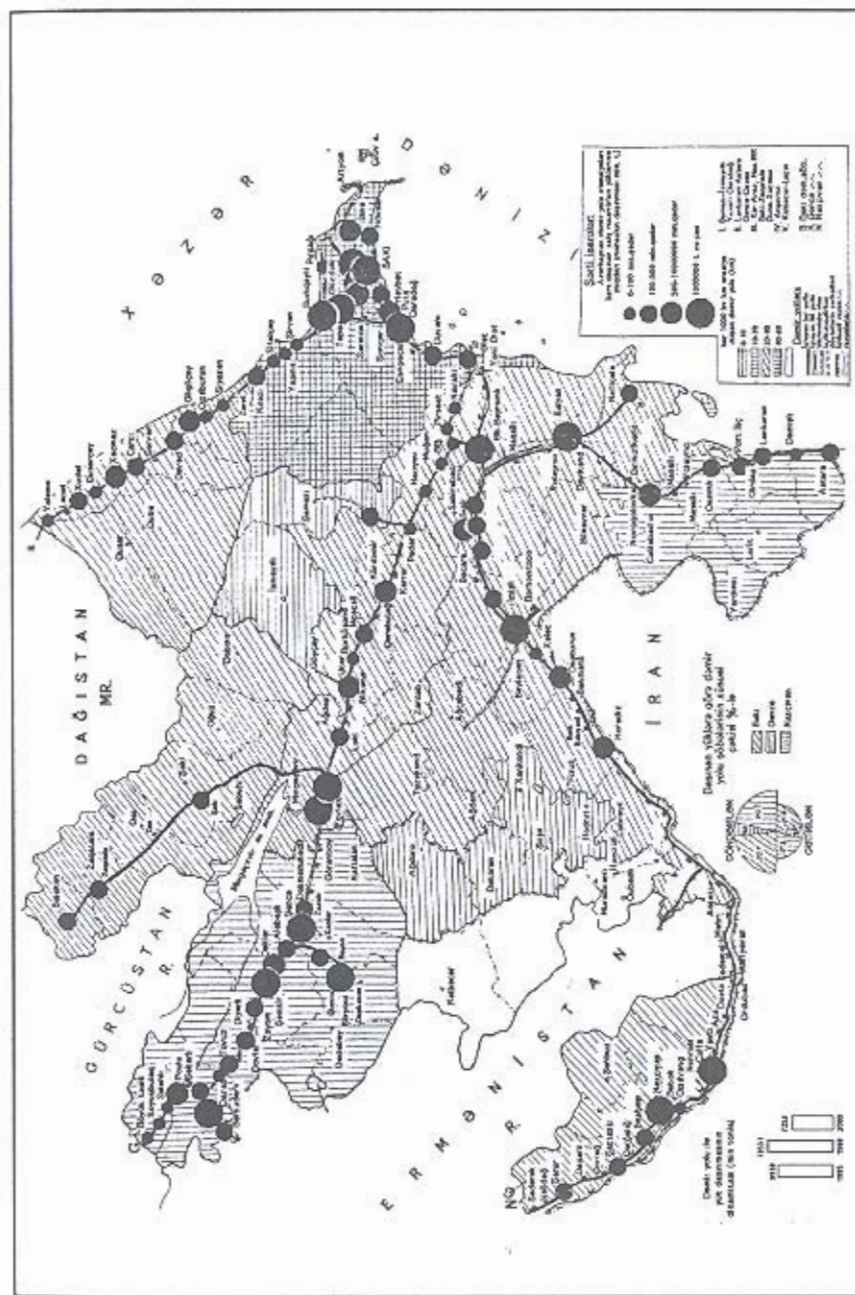
Gəncə dəmir yolu şöbəsi üzrə cəmi daşınan yüklərin əsas hissəsini üçüncü və dördüncü qrup stansiyalarda təşkil edir (bax şəkil 3). Respublikada dəmir yolu ilə daşınan yüklərin 30 %-dən çoxu Gəncə dəmir yolu şöbəsinin payına düşür. Naxçıvan dəmir yolu şöbəsinə aid bir sıra dəmir yolu stansiyaları öz xüsusiyyətinə görə digər şöbələrin stansiyalarından fərqlənir. Birincisi bu stansiyalar yük tutumuna görə çox aşağı çəkiyə malik olması ilə seçilir. İkincisi bu şöbəyə aid stansiyaların bir çoxu ermənilərin işğal

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan dəmir yolu idarəsinin müvafiq materialları əsasında tortib olunmuşdur.



etdikləri ərazidə yerləşdiyindən son bir neçə ildə istifadəsi dayan-  
dırılmışdır. Culfa dəmir yolu stansiyası isə İran dövləti ilə yük da-  
şınmanın tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Res-  
publikada dəmir yolu ilə daşınan cəmi yüklərin 15 %-i Naxçıvan  
dəmir yolu şöbəsinə düşür. Şöbə üzrə daşınan cəmi yüklərin 75 %  
dördüncü qrup stansiyaların, qalan 25 % isə digər stansiyaların  
payına düşür.

Qeyd etmək lazımdır ki, son illərdə Azərbaycan dəmir yo-  
lunda yük daşınmanın xüsusi çəkisinin nisbətən aşağı düşməsinə  
baxmayaraq, respublikanın dəmir yolunun 1997-ci ildən Avropa -  
Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinə qoşulması yük daşınmanı ildən-  
ilə intensivləşdirir. Respublika dəmir yolu ilə daşınan yüklərin  
24,5 % tranzit yüklər təşkil etmişdir. Eyni zamanda dəmir yolu ilə  
daşınan yüklərin çeşidində neft və neft məhsullarının xüsusi çəki-  
si 77 %, 7 %-i tikinti materalları, qalan faizini digər sənaye və  
kənd təsərrüfatı məhsulları təşkil edir. Avropa - Qafqaz - Asiya  
nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə yüklərin daşınmasının intensivləşməsi  
dəmir yolunun daha gərgin işlənməsinə səbəb olacaqdır. Belə şə-  
raitdə respublika daxili dəmir yolu stansiyalarının beynəlxalq nor-  
malara uyğun məqsədyönlü işlərin aparılması tələb olunur.



Şəkil 3. Demir yolu stansiyalarının yük dövriyyəsi və ərazi üzrə təminat olunması xəritəsi (2000-ci il).

Azərbaycanın tarixən Xəzər dənizi hövzəsi ölkələri sırasına aid edilməsi bir sıra amillərlə yanaşı ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayan dəniz nəqliyyatının formalaşmasına zəmin yaratmışdır. Xəzər dənizinin nəqliyyat "arteriyası" kimi fəaliyyəti iki mühüm cəhətlə xarakterizə olunur. Birincisi Azərbaycanla Müstəqil Dövlətlər Birliyi üzvü olan ölkələr arasında olan mövqeyi; ikincisi dünyanın qərb və şərq ölkələri ilə nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında olan mövqeyi. Xəzər dənizi nəqliyyat vasitəsi kimi Azərbaycan Respublikası ilə yanaşı onun sahillərində yerləşən Rusiya Federasiyası, Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkmənistan respublikaları arasında iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında ön əlverişli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Eyni zamanda Azərbaycanın beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sistemində yerini müəyyən edən mühüm faktor kimi qiymətləndirilir. XXI əsrin əvvəlində dünyada gedən inteqrasiya prosesləri ölkələrin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan səmərəli dəniz yollarının müəyyənləşdirilməsini tələb edir. Bu baxımdan Azərbaycan Xəzər dənizi hövzəsi ölkələri ilə yanaşı, Qara dəniz, Aralıq dənizi hövzəsi ölkələri, həmçinin Atlantik okeanı, Sakit okean və Hind okeanı hövzəsində yerləşən ölkələr ilə də iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında mühüm rol oynayır.

Dəniz nəqliyyatında yüklərin daşınmasının ucuz başa gəlməsinə, əlaqələri su yollarının və kanalların vasitəsilə daha uzaq məsafələrə hərəkəti ilə digər nəqliyyat növlərindən üstünlüklərinə görə kəskin şəkildə fərqlənir. Xəzər dənizi dünyanın başqa dənizlərindən fərqli olaraq ilin bütün fəsillərində şimal hissəsini nəzərə almaqla yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarını yenidən yetirmək imkanlarına malikdir.

2000-ci ildə Xəzər dənizi nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yükün miqdarı bütün nəqliyyat sektorunda daşınan yüklərin 10,6 %-ni təşkil edir (bax cədvəl 4). Eyni zamanda Xəzər dənizi bir nəqliyyat faktoru kimi sərnişin daşınmasında da müəyyən dərəcədə əhəmiyyətli rol oynayır. Xəzər dənizi nəqliyyatı ilə daşınan yüklər özünün çox çeşidliyinə görə də fərqlənir. Belə ki, respublikadan göndərilən yüklərin içərisində ən çox neft və neft məhsulları üstünlük təşkil etdiyi halda,

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda yük daşınmasının inkişaf dinamikası.<sup>1</sup>  
Cədvəl №4

Nəqliyyatın əsas müəhim sahələri	1995		1996		1997		1998		1999		2000	
	Məhsulun daşınması min tonla	Xüs. cəktisi %-lə	Məhsulun daşınması min tonla	Xüs. cəktisi %-lə	Məhsulun daşınması min tonla	Xüs. cəktisi %-lə	Məhsulun daşınması min tonla	Xüs. cəktisi %-lə	Məhsulun daşınması min tonla	Xüs. cəktisi %-lə	Məhsulun daşınması min tonla	Xüs. cəktisi %-lə
Dəniz yolu	9938	22,1	6573	24,2	11271	27,3	13531	30,3	14163	32,0	7253,9	18,4
Dəniz nəqliyyatı	5713	14,0	5474	13,8	7504	18,3	8178	18,4	7382	16,7	4199,3	10,6
Avtomobil nəqliyyatı	12625	31,2	12050	30,7	9814	23,8	8352	18,7	7955	18,1	20177,1	51,7
Boru kəməri nəqliyyatı	13238	32,6	12348	31,2	12550	30,5	14466	32,5	14615	33,1	7693,1	19,5
Hava nəqliyyatı	29	0,1	29	0,1	22	0,1	64	0,1	48	0,1	15,7	0,1
Cəmi:	40643	100	39474	100	41161	100	44591	100	44163	100	39339,1	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycanın Statistik göstəriciləri 2000-ci il materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

gətirilən məhsulların içərisində əsasən tikinti və yeyinti sənaye məhsulları üstünlüyə malik olmuşdur. Aparılan təhlil göstərir ki, respublikadan göndərilən məhsulların çəkisi gətirilənə nisbətən iki dəfə çoxdur. Respublikadan dəniz nəqliyyatı vasitəsilə ixrac olunan ümumi məhsulların 68%-i neft və neft məhsulları, 8 % - yeyinti, 5 % - qara metal məmulatları, qalanları isə digər məhsullar təşkil edir.

Yuxarıda göstəriləyi kimi, respublikaya gətirilən məhsulların azlıq təşkil etməsinə baxmayaraq, Xəzər regionundakı bütün limanlardan müxtəlif sənaye məhsulları daşınmaqla fəal iqtisadi əlaqələrə malikdir. Gətirilən ümumi məhsulların 21,2 % - tikinti materialları, 13,4 % - kimya, 21,3 % - yeyinti, 8,4 % - maşın və maşın avadanlıqları, 25,6 %-i və sair sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Dəniz nəqliyyatı ilə meşə materiallarının gətirilməsinə bir o qədər üstünlük verilmir. Halbuki, Rusiya federasiyasının Volqaboyu Şimal Qərb, həmçinin Qərbi Sibir, Şərqi Sibir bölgələrindən meşə materiallarının dəniz nəqliyyatı ilə respublikaya daşınması dəmir yoluna nisbətən qısa məsafədən keçməklə iqtisadi cəhətdən daha səmərəli sayılır. Bu cür nəqliyyat əməliyyatlarının həyata keçirilməsi külli miqdarda səmərəsiz nəqliyyat xərclərini aradan qaldırmış olar. İndiki şəraitdə Azərbaycanın, xüsusilə Bakı limanının Xəzər regionunda olan 10-dan çox limanla iqtisadi əlaqələri yaradılmışdır. Bakı limanı ilə Xəzər regionunun digər limanları arasında olan yük dövriyyəsinin müqayisəli təhlili göstərir ki, yük quruluşuna görə limanlar bir-birindən fərqlənir. Ümumi daşınan yüklərin 53,3 % - Türkmənbaşı, 3,3 % - Həştərxan, 31,5 % - Mahaçqala, 8,2 % - Bekdaş, qalan faizi isə sair limanların payına düşür. O cümlədən Bakı limanına daxil olan ümumi yüklərin 72,5 %, limandan göndərilən ümumi yükün 47 % - Türkmənbaşı, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq 0,5-4,2 % - Həştərxan, 0,3-41,6 % Mahaçqala, 19,8-4,9 % - Bekdaş, 0,1 % - Aktau limanlarının payına düşür.

Son illərdə, əvvəlki illərə nisbətən dəniz nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınmanın xüsusi çəkisi aşağı düşmüşdür. Lakin başqa limanlara nisbətən Bakı - Türkmənbaşı limanlararası xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması öz çəkisini qoruyub saxlaya bilmişdir. 2000-ci il

də gönədirilən məhsulların çəkisi gətirilən məhsullara nisbətən üstünlük təşkil etmişdir. Bakı limanından göndərilən məhsulların əsasını neft və neft məhsulları, yanacaq materialları, yeyinti məhsulları, qara metal məmulatları təşkil etdiyi halda, gətirilən məhsulların əsasını tikinti materialları, maşın qayırma hissələri, qara metalurgiya məhsulları təşkil etmişdir. Hazırda Bakı - Türkmənbaşı limanları arasında iqtisadi cəhətdən səmərə verə bilən gəmi - bərələr fəaliyyət göstərir. Son illərin göstəricilərinə görə Xəzər dənizi gəmiçilik idarəsində 50-dən çox quru və maye yükləri daşıyan 10 əsas gəmi bərələri fəaliyyət göstərir. Bakı limanı beynəlxalq dəniz limanına malik olmaqla tranzit yüklərin daşınmasında aktiv iştirak edir. Ümumi daşınan yüklərin 72 %-i tranzit yüklər təşkil edir. Bakı limanı daxilində fəaliyyət göstərən terminallar müxtəlif çeşidli yükləmə əməliyyatlarını yerinə yetirir.

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində respublikamızın sosial-iqtisadi inkişafında, təbii və əmək resurslarının səmərəli istifadəsində mühüm rol oynayan faktorlarından biri də avtomobil nəqliyyatıdır. Cəmiyyətin bütün tarixi inkişaf mərhələlərində Beynəlxalq yollarının əlverişli şəraitdə olması iqtisadi inkişafına müsbət təsir edən başlıca faktorlardan biri hesab olunur. Avtomobil nəqliyyatı müasir şəraitdə rayon-daxili və ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafında başqa nəqliyyat növlərinə nisbətən bir sıra üstünlüyə malikdir. Bu üstünlüyün mühüm cəhəti ondadır ki, dəmir yolu, çay, dəniz nəqliyyatından fərqli olaraq avtomobil nəqliyyatı istənilən ərazidə olan yaşayış məntəqələrini, dəmir yolu stansiyalarını, qəsəbə və rayon mərkəzlərini, sənaye müəssisələrini və sairə sahələri əlaqələndirməkdə mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə ən qısa məsafədən tutmuş ən uzaq məsafələrdəki relyef şəraitindən asılı olmayaraq xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınma əməliyyatlarının aparılması mümkündür. Bu baxımdan müasir şəraitdə dünyanın bütün ölkələrində avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınmanın xüsusi çəkisi ildən-ildə artır. Bu xüsusiyyətinə görə dünya ölkələri ərazisində avtomobil yollarının texniki-iqtisadi göstəricilərinə xüsusi fikir verilir. Təcrübə göstərir ki, avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin müa-

sir dünya standartlarına uyğun olması yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarının intensivləşdirməklə, daha çox gəlir üçün şərait yaradır. Son illərdə dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində yük daşınmada avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi artmaqla daha geniş miqyasda istifadə olunur. Bunun başlıca səbəbi avtomobil nəqliyyatının daha çevik olması, digər tərəfdən, yük tutumu 30-40 ton olan avtomobillərin istehsalının həyata keçirilməsidir. Məhz buna görə də dünya ölkələrində avtomobil yollarının inkişaf etdirilməsinə, texniki iqtisadi göstəricilərinin beynəlxalq normalara uyğun olmasına xüsusi fikir verilir.

Müasir dünya ölkələrində aparılan hesablamalara görə 2000-ci ildə olan avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 24200 min km təşkil edir. Bu göstəricilər əsasında dünya ölkələri üzrə cəmi avtomobil yollarının 24,7 % -i Asiya, 45 % - Amerika, 18,4 % - Avropa, 9,1 % - MDB, 0,6 % - Baltıqyanı ölkələrin, 2,2 % - Afrika, Avstraliya və Okeaniyanın payına düşür. Azərbaycanda isə bütün kateqoriyalardan olan ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 35 min km təşkil edir. Dünya ölkələri ilə müqayisədə görüldüyü kimi respublikamızın avtomobil yollarının xüsusi çəkisi çox aşağıdır. Buna baxmayaraq Azərbaycanın avtomobil yolları istər beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin inkişafında, istərsə də daxili rayonlararası yük və sərnişin əməliyyatlarının həyata keçirilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanın coğrafi-təbii şəraiti avtomobil nəqliyyatından istifadə etmək üçün daha əlverişlidir. 2000-ci ildə respublikanın nəqliyyat sektorunda daşınan cəmi yükün 51 %-i avtomobil nəqliyyatı təşkil etmişdir (bax cədvəl 4). XXI əsrin əvvəlində Avrasiya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesləri yük və sərnişin daşınmanın intensivləşdirilməsi zərurliyini daha da artırır. Bu xüsusiyyətləri nəzərə alaraq Azərbaycanın avtomobil yollarının texniki-iqtisadi göstəricilərini dünya standartlarına uyğunlaşdırılması üçün məqsədyönlü işlərin aparılması mühüm problem kimi qarşıya qoyulmuşdur.

Hesablamalara görə bütün dünya ölkələrində olan ümumi avtomobil yollarının 72 % bərk örtüklü, 38 % qrunut yolların payına düşür. Bərk örtüklü yolların əksər hissəsi ABŞ (5640 min km), Yaponiya

(1130 min km), Hindistan (830 min km), çin (840 min km), Rusiya (620 min km), Böyük Britaniya (350 min km), Almaniya (480 min km) ölkələrin payına düşür. Onlar iqtisadi inkişafından asılı olaraq beynəlxalq yük əməliyyatlarında aktiv iştirak edən ölkələr hesab edilir.

Yeri gəlmişkən qeyd olunmalıdır ki, Avropa və Asiyanın bir qrup ölkələri tərəfindən TRASEKA proqramına uyğun olaraq, respublikanın mühüm magistral avtomobil yollarında:

a) Bakı - Ələt - Qazıməmməd - Kürdəmir - Yevlax - Qazax - Gürcüstan sərhəddinədək (503 km);

b) Bakı - Ələt - Salyan - Biləsuvar - Astara - İran dövlətinin sərhəddinədək (313 km);

v) Bakı - Quba - Rusiya federasiyası sərhəddinədək (208 km); beynəlxalq standartlara uyğun olaraq yol tikinti işləri aparılmışdır. O cümlədən Azərbaycanda 2000-ci ildə Ələt - Qazıməmməd yolunun 44 km məsafəsinin tikinti cəhətdən birinci dərəcəli yol qrupuna çatdırılması üçün İslam İnkişaf Bankı tərəfindən 240 min ABŞ dolları həcmində texniki yardım, həmin istiqamətdə yenidən qurma işlərinin aparılması məqsədilə İslam İnkişaf Bankı və Ərəb İqtisadi İnkişafı Küveyt fondu tərəfindən 13,1 mln ABŞ dolları həcmində kredit ayrılmışdır. Eyni zamanda Qazıməmməd - Kürdəmir - Yevlax - Qazax avtomobil yolunun Gürcüstan sərhəddinədək 433 km məsafəsində beynəlxalq standartlara uyğun tikinti işlərinin aparılmasının əsaslandırılması məqsədilə Avropa Yenidənqurma İnkişaf bankı tərəfindən texniki yardım üçün 425 min ABŞ dolları həcmində kapital ayrılmışdır. Hər iki istiqamətdə yol tikinti işlərinin aparılması Almaniyanın "Koks" firması tərəfindən həyata keçirilir.

Avtomobil yollarının əsas göstəricilərindən biri əraziyə və əhaliyə görə təmin olunmasıdır. Aparılmış hesablamalara görə dünyada son ildə hər 1000 kv km əraziyə 180 km bərk örtüklü avtomobil yolu düşür. Həmin göstəricilərə müvafiq olaraq ABŞ-da hər 1000 kv km əraziyə 670 km, Hindistanda - 265 km, çində - 960 km, Fransada - 1480 km, Almaniya - 1350 km, Böyük Britaniya - 1580 km, Polşada - 870 bərk örtüklü avtomobil yolu düşür.

MDB ölkələrinə gəldikdə isə Azərbaycan avtomobil yollarının ərazi təminatına görə bir sıra respublikalarından irəlidədir. Azərbaycanda hər 1000 kv km əraziyə orta hesabla 286,3 km bərk örtüklü avtomobil yolu düşdüyü halda, Rusiya federasiyasında həmin göstəricilərə müvafiq olaraq - 38,2 km, Qazaxıstanda - 38,2 km, Ukraynada - 391 km, Belorusiyada - 318 km, Özbəkistanda - 149 km, Qazaxıstanda - 39 km, Gürcüstanda - 423 km, Moldovada - 412 km, Qırğızıstanda - 91 km, Tacikistanda - 149 km, Türkmənistanında - 37 km təşkil edir.

Baltikyanı ölkələrində isə bərk örtüklü avtomobil yollarının göstəriciləri daha yüksəkdir. Litvada hər 1000 kv km əraziyə orta hesabla - 544 km, Latviyada - 518 km, Estoniyada isə - 647 km təşkil edir.

Avtomobil yollarının əhali təminatına gəldikdə isə maksimum yeri Qazaxıstan, Baltikyanı ölkələr tutur. Hər 1000 nəfərə Azərbaycanda orta hesabla 3,7 km avtomobil yolu düşdüyü halda, Rusiya federasiyasında həmin göstəriciyə müvafiq olaraq 5,9 km, Ukraynada - 5,3 km Belorusiyada - 9,5 km, Özbəkistanda - 3,8 km, Qazaxıstanda - 11,3 km, Gürcüstanda - 6,2 km, Moldovada - 4,5 km, Qırğızıstanda - 6,9 km, Türkmənistanında - 6,3 km avtomobil yolu düşür. Baltikyanı ölkələrdə; Latviyada - 11,8 km, Litvada - 22,1 km, Estoniyada isə - 19,1 təşkil edir.

Dünya ölkələrinin avtomobil yollarının ərazi üzrə təhlili göstərir ki, hər hansı ölkələrdə ərazi təminatında üstünlük təşkil edirsə o ölkələrin sosial-iqtisadi inkişafı yüksək olmaqla yanaşı, təbii resursların istifadəsi üçün əlverişli şərait yaradılmış olur. Azərbaycan avtomobil yollarının təminatına görə Avropa ölkələrindən geridə qalsa da MDB - nin və Asiyanın bir qrup ölkələrindən irəlidədir. Ərazinin nəqliyyatla təmin olunmasının yüksək iqtisadi göstəriciləri, hər bir ölkənin sosial-iqtisadi inkişafını əks etdirən mühüm əlamətlərdən biri hesab edilir.

Respublikanın nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən nəqliyyat növlərindən biri də boru kəmərləri nəqliyyatı hesab edilir. Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində yanacaq enerji ehtiyatlarının dünya ölkələri arasında qeyri bərabər şəkildə paylanması XX əsrin sonunda dünya-

nın mühüm global problemlərindən birinə çevrilmişdir. Neft strategiyası dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafına, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərə getdikcə daha artıq dərəcədə təsir göstərir. Bu baxımdan dünya dövlətləri içərisində Türk dünyası ölkələri yanacaq enerji resursları ilə təmin olunmalarına görə seçilir. XXI əsrdə bir sıra dövlətlərin müstəqilliyi şəraitində həmin resurslardan səmərəli istifadə olunmasına əlverişli şərait yaradılmışdır. Xüsusilə beynəlxalq kapitalın bu ölkələrə axını və dünyanın qabaqcıl ölkələrinin iş təcrübəsindən istifadə edilməsi neft faktorundan səmərəli istifadə olunmasına şərait yaratmışdır. Şübhəsiz ki, istehsal olunmuş neftin ölkələrin daxilində və dünya bazarına çıxarılmasında başqa nəqliyyat vasitələri ilə yanaşı boru kəmərləri nəqliyyatı mühüm iqtisadi əhəmiyyətə malikdir.

Dünya ölkələrinin yanacaq ehtiyatlarının statistik təhlili göstərir ki, aşkar olunmuş ümumi neft ehtiyatı 150,7 mlrd tondan çoxdur. Ümumi neft ehtiyatının 58,2 % - Yaxın və Orta Şərqlə, 7,6 % - Şimali Amerika, 6,5 % - Cənubi Amerika, 5,5 % - Afrika, 2,1 % - Cənubi Asiya, Avstraliya və Okeaniya, 8,8 % - Qərbi Avropa, 9,2 % - Rusiyanın payına düşür. Geofiziki tədqiqatlara əsasən Azərbaycan zəngin neft və təbii qaz ehtiyatlarına malikdir. Bunu beynəlxalq təşkilatlarda təsdiq edir. Son illərdə dünya ölkələri ərazisində ildə 3,2 mlrd tondan çox neft istehsal olunmasına baxmayaraq, dünya ölkələrinin maye yanacaq olan tələbatı tam ödənilmir. İstehsal olunan neftin 37,5 % - Yaxın və Orta Şərqlə ölkələrinin, 20 % - MDB və Şərqlə Avropa, 14,6 % - Afrika ölkələri, 10,5 % - Mərkəzi və Cənubi Amerika ölkələri, 10 % - Qərbi Avropa, 7,4 % isə Cənubi Asiya, Avstraliya və Okeaniyanın payına düşür. Neftin və təbii qazın dünya ölkələrinə çıxarılmasında və reallaşdırılmasında boru kəmərləri nəqliyyatı ən səmərəli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Dünya statistikasının məlumatına görə bütün dünyada olan ümumi boru kəmərləri (neft və qaz kəmərləri ilə birlikdə) nəqliyyatının ümumi uzunluğu 1,5 mln km-i ötürmüşdür.<sup>1</sup> Boru kəmərləri nəqliyyatının inkişafı əsasən dünyanın yuxarıda qeyd olunan neft regionlarında formalaşmışdır. İqtisadi göstəricilərlə desək neft və qaz kəmərlərinin ümumi uzunluğu 2000-ci ilin məlumatına

<sup>1</sup> В.П.Махсаковский. География Картина Мира. II часть. Ярославль, 1998. сәh.251.

görə ABŞ - da - 765 min km, Rusiyada - 214 min km, Kanadada - 145 min km, Çində - 8 min km, Səudiyyə Ərəbistanında - 8 min km, Hindistanda - 6 min km, Meksikada - 13 min km, Fransada - 36 min km, İranda - 6 min km, Əlcəzairdə - 5 min km, Rumıniyada - 11 min km, Böyük Britaniyada - 4 min km, İtaliyada - 22 min km, Almaniya - 55 min km, Niderlandda - 16 min km, Polşada - 10 min km, Çexiya və Slovakiyada - 10 min km, Latviyada isə 4 min km təşkil edir.<sup>2</sup>

Müasir dünyada gedən proseslər maye yanacaq enerji resurslarını daha əlverişli yollarla dünya bazarına çıxarılması və beynəlxalq miqyaslı proqramların işlənilib hazırlanmasını tələb edir. Bütün dünya ölkələrində neft və qaz yanacaq resurslarının qeyri bərabər paylanması bu yanacaq növünə tələbatı getdikcə artırır. Dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində olan maye yanacaq resurslarının müştərək şəkildə istifadə olunması və dünya bazarına çıxarılması boru kəmərləri nəqliyyatının daha qlobal xarakter almasına təsir göstərmişdir. Bu baxımdan Azərbaycan ərazi cəhətdən dünya ölkələri içərisində kiçik olmasına baxmayaraq zəngin neft və qaz yataqlarının aşkar olunması və dünyanın bir çox ölkələri ilə müştərək şəkildə istifadə olunması neftin daha əlverişli yollarla dünya bazarına çıxarılmasını tələb edir.

Respublikanın 2000-ci ildə nəqliyyat sektorunda daşınan ümumi yükün 19,5 %-i boru kəmərləri nəqliyyatı təşkil edir (bax cədvəl 3). Neft və qaz kəmərlərinin çox hissəsi tarixən Abşeron iqtisadi rayonu ərazisində mərkəzləşmişdir. Respublika ərazisində bütün kateqoriyalardan olan qaz kəmərlərinin uzunluğu 30,8 min km təşkil edir ki, bunun 3 min km magistral qaz kəmərləri, 27,8 min km-i yerli əhəmiyyətə malik qaz kəmərləri təşkil edir. Bütün qaz kəmərləri vasitəsilə ildə 28 mlrd kub m-dən çox maye yanacaq nəql olunur.

Respublikada fəaliyyətdə olan qaz kəmərləri istifadəsinə görə aşağıdakı rayon və şəhər birliklərində mərkəzləşmişdir: Cəlilabad, Şəmkir Siyazən, Zaqatala, Fizuli, Təbii Qazın Nəqli və Təchizi (TQNT), Naxçıvan, Bakı, Mingəçevir, Gəncə, Sumqayıt, Lənkəran, Əli-Bayramlı birliklərindən ibarətdir.

<sup>2</sup> В.П.Максаковский. География Картина Мира. Ярославль.,1998. səh.250.

Şəhər və rayon birlikləri üzrə qaz kəmərlərinin müasir vəziyyəti<sup>1</sup>

Cədvəl 5

Birliklərin adı	Qaz kəmərinin uzunluğu (km)	Yekuna görə faizlə	O cümlədən		
			Yüksək təzyiqli (km)	Orta təzyiqli (km)	Aşağı təzyiqli (km)
Çəlilabad	5029,4	16,3	-	1509	3519,5
Şəmkir	4107,2	13,3	304,6	1384,4	2418,2
Siyazən	1831,0	6,0	-	702,8	1128,2
Zaqatala	742,3	22,8	132,2	1712,4	5197,7
Füzuli	1873,5	6,2	-	879,5	993,8
Təbii Qazın Nəqli və Təchizi	2405,0	7,8	2,4	702,0	1700,6
Naxçıvan MR	1338,7	4,3	-	646,4	692,3
Şəhərlər üzrə:					
Bakı	4304,4	14,0	-	1519,1	2785,3
Mingəçevir	141,4	0,4	15,9	49,8	75,7
Gəncə	65,4	2,1	74,5	110,5	480,4
Sumqayıt	719,2	2,3	-	217,1	502,0
Lənkəran	985,0	3,2	-	278,0	707,0
Əli-Bayramlı	412,5	1,3	-	82,9	329,6
Çəmi:	30854,8	100	529,6	9794,8	20530,4

Bu birliklər respublikanın müvafiq inzibati rayonlarını əhatə etməklə yüksək, orta və aşağı təzyiqli qaz kəmərləri ilə təmsil olunur. Ümumi qaz kəmərinin 76 %-i rayon, şəhər birliklərində isə 24 %-i mərkəzləşmişdir.

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Yanacaq Komitəsinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Respublikanın təsərrüfatlarının daxil olduğu rayon birliklərində kəndlərin sosial-iqtisadi inkişafını yaxşılaşdırmaq məqsədilə 4,2 min km uzunluğunda qaz kəməri çəkilmişdir ki, bu da respublika üzrə ümumi qaz kəmərinin 12,5 %-i təşkil edir. Bu növ qaz kəmərlərinin 1,1 % - Abşeron və Bakı, 1,5 % - Siyəzən, 28 % Cəlilabad, 13 % - Fizuli, 15,5 % Şəmkir, 5,2 % - Sumqayıt, Gəncə, Əli-Bayramlı, Mingəçevir-Lənkəran şəhərlərinin payına düşür.

Respublikanın bazar iqtisadiyyatı şəraitində özünün yerli maye yanacaq olan təlabatı ödənilməyi üçün bu təlabatı ödəmək məqsədilə hər il kənar respublikalardan (əsasən Türkmənistandan) müvafiq növ yanacaq materialları idxal edilir, bu da külli miqdarda səmərəsiz xərcləri artırır.

Halbuki, respublikanın tam təlabatını ödəmək üçün kifayət qədər maye yanacaq ehtiyatları vardır.

Yeri gəlmişkən qeyd edilməlidir ki, respublikanın bir sıra dağlıq rayonları (Yardımlı, Lerik və s.) qazla təmin olunmadığına görə bu ərazilərdə yaşayan əhali ətraf meşələrdən istifadə etməklə yanacaq olan təlabatı qismən ödənilir. Nəticədə meşə ehtiyatı cəhətdən zəif olan respublikanın meşələrinin azalmasına səbəb olur.

Respublikanın rayonlarının təbii qazla təmin olunmasının müasir vəziyyətinin müəyyən etmək üçün birliklər üzrə təhlilini vacib bilir.

Cəlilabad Rayon Qaz İdarəsi Birliyi (CROİB) - bura respublikanın 9 inzibati rayonu: Astara, Cəlilabad, Hacıqabul, Masallı, Biləsuvar, Sabirabad, Saatlı, Yardımlı, Lerik inzibati rayonları daxil edilir. Respublikada bütün kateqoriyalardan olan qaz kəmərinin 14,8 %-i bu birliyin payına düşür. Fəaliyyətdə olan qaz kəməri əsasən orta və aşağı təzyiqli kəmərlərdən ibarətdir. Orta təzyiqli qaz kəmərlərinin ümumi uzunluğu 1500 km, yaxud birlik üzrə ümumi boru kəmərinin 30 % təşkil edir. Aşağı təzyiqli qaz kəmərləri 3529 km yaxud ümumi qaz kəmərinin 70 %-i özündə cəmləşdirir.

Orta təzyiqli qaz kəmərləri Port İliç (330 km), Biləsuvar (155 km), Cəlilabad (390 km) rayonlarında daha çox fəaliyyət göstərir.

Aşağı təzyiqli boru kəmərləri Astara (567 km), Biləsuvar (526

km), Cəlilabad (390 km), Masallı (376 km), Sabirabad (301 km), Hacıqabul (181 km) rayonlarında formalaşmışdır. Birlik ərazisində maye yanacaq olan təlabatın ödənilməsi rayonların sosial-iqtisadi inkişafında, o cümlədən əmək ehtiyatlarının müntəzəm şəkildə istifadəsinə səmərəli şərait yaratmış olar.

Şəmkir Birliyi - Bu birliyə respublikanın 9 inzibati rayonu: Goranboy, Tovuz, Ağstafa, Daşkəsən, Gədəbəy, Qazax, Naftalan, Kəlbəcər, Xanlar rayonları daxildir. Bu birlik üzrə fəaliyyətdə olan ümumi qaz kəmərinin uzunluğu 4107 km və yaxud respublika üzrə ümumi qaz kəmərinin 12 %-i təşkil edir.

Yüksək təzyiqli qaz kəməri - 304 km, orta təzyiqli - 1384 km, aşağı təzyiqli - 2418 km təşkil edir. Yüksək təzyiqli qaz kəmərləri Goranboy, Tovuz, Naftalan, Xanlar rayonlarına çəkilmişdir. Bu rayonlar yüksək, orta və aşağı təzyiqli qaz kəmərləri vasitəsilə maye yanacağın təchizatı normal hal hesab edilir. Qeyd etdiyimiz rayonlar bir çox kənd təsərrüfatı məhsullarını sənaye üsulu ilə emalına həyata keçirir. Bu proses özlüyündə daha çox yanacaq tələb edir. Gələcəkdə bu regionda gətirilmə digər mineral yanacaq növlərindən istifadə olunması məqsəduyğun hesab edilir.

Siyəzən birliyi üzrə - Bu birliyə Dəvəçi, Şamaxı, Xaçmaz, Quba, Qusar, Qobustan, Siyəzən və Xızı inzibati rayonları daxil edilir. Bu rayonlar əlverişli təbii iqtisadi şəraitə və təbii sərvət mənbələrinə yaxın olduğu üçün qaz kəmərlərinin çəkilməsi başqa rayonlara nisbətən səmərəli aparılmışdır. Həmin rayonların ərazisindən magistral qaz kəmərlərinin keçməsi mühüm rol oynamışdır. Bu ərazidə bütün kateqoriyalar üzrə qaz kəmərinin uzunluğu 1831 km təşkil edir. Ümumi qaz kəmərinin 38 %-i orta, 62 %-i aşağı təzyiqli qaz kəmərləri təşkil edir. Qaz kəmərlərinin bu rayonlara çəkilməsinə baxmayaraq bir sıra dağ kəndləri maye yanacaq təmin olunmamışdır. Həmin kəndlərin əhalisi meşə sərvətlərindən istifadə etməklə yanacaq olan təlabatı qismən ödəmiş olurlar. Bu rayonların yanacaq təmin olunması sosial təminatın yaxşılaşmasına təsir göstərən mühüm faktor kimi qiymətləndirilir.

Zaqatala birliyi üzrə. Bu birliyə Balakən, Zaqatala, Zərdab, Göyçay, İsmayilli, Qax, Şəki, Qəbələ, Yevlax, Ağdaş və Ucar rayonları daxildir. Birlik üzrə qaz kəmərinin uzunluğu 7042 km-dir. Respublika üzrə ümumi qaz kəmərinin 20 %-i bu birliyin payına düşür. Ümumi qaz kəmərinin 73 %-i aşağı, 24 %-i orta, 3 %-i yüksək təzyiqli kəmərlərindən ibarətdir. Birliyə daxil olan rayonların çox hissəsi dağlıq əraziyə malik olduğundan, bir çox dağ kəndləri (Oğuz, Qəbələ və s.) qazla təmin olunmadığından meşələrdən yanacaq materialları kimi istifadə olunur. Halbuki, meşələrin qorunması və onların sahələrinin genişləndirilməsi respublikamız üçün olduqca vacibdir, eləcə də Respublikamızın iqtisadiyyatına vurulan zərbənin qarşısını almış olar və ekoloji mühitin yaxşılaşmasına müsbət təsir göstərmiş olar.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi bir sıra rayonların ərazisinə çəkilən yüksək təzyiqli ümumi qaz kəmərinin uzunluğu 132 km təşkil edir. O cümlədən Göyçay - 70 km, Şəki - 26 km, Ucar - 20 km, Qəbələdə - 16 km-dir. Orta təzyiqli qaz kəmərinin uzunluğu 1712 km, aşağı təzyiqli 5197 km təşkil edir. Bu qaz kəmərlərinin fəaliyyət göstərməsinə baxmayaraq, göstərilən rayonlar üzrə qaz ambarı olmadığından ehtiyat üçün qazın saxlanması mümkün deyildir. Gələcəkdə qaz ehtiyatlarından səmərəli istifadə etmək üçün bu məsələlərin ön plana çəkilməsi vacibdir.

Füzuli Qaz Birliyi - Buraya respublikanın mərkəz və qərb inzibati rayonları: Fizuli, İmişli, Ağcabədi, Bərdə, Ağdam, Laçın, Zəngilan, Qubadlı, Beyləqan, Cəbrayıl, Şuşa və Xocalı daxil edilir. Birliyə daxil olan bir sıra inzibati rayonların ərazisi ermənistanda işğalçıları tərəfindən işğal olunmuşdur. Magistral qaz kəmərlərinin bu ərazidən keçməsi bir çox inzibati rayonların maye qazla təchiz olunmasına şərait yaratmışdır. Aparılan təhlildən aydın olur ki, əsasən orta təzyiqli qaz kəmərlərindən istifadə olunur.

Həmin boru kəmərlərinin 291 km - Ağdam, 169 km - Füzuli, 169 km - Bərdə rayonları təşkil edir.

Son dövrdə ermənistanda bu ərazinin bir çox hissəsini işğal etməsi xalq təsərrüfatının başqa sahələrində olduğu kimi, nəqliyyat sa-

hələrinə o cümlədən boru-kəmərlər nəqliyyatının dağıntısına səbəb olmuşdur. Erməni işğalçıların bu bölgədə vurduğu ümumi zərəri hesablamaq qeyri mümkündür.

Gələcəkdə işğal olunmuş ərazilərin geri qaytarılması bir sıra sosial problemlərin həlli ilə yanaşı, dağıdılmış boru kəmərlərinin bərpası və əhalinin sosial həyat tərzinin yaxşılaşdırılması üçün məqsədyönlü tədbirlər görülməlidir.

Təbii Qazın Qəbulu Nəqli və Təchizi (TOQNT) bu birliyə Abşeron, Kürdəmir, Neftçala, Salyan, Törtər inzibati rayonları daxildir. Birlik üzrə ümumi qaz kəmərinin uzunluğu 2405 km təşkil edir. O cümlədən orta təzyiqli - 29 %, aşağı təzyiqli - 71 % təşkil edir. Bu kəmərlər başlıca olaraq magistral qaz kəmərlərindən ibarət olub öz funksiyasını yerinə yetirir. Qazdan səmərəli istifadə etmək, xüsusilə nəql olunma zamanı baş verən itgini aradan qaldırmaq iqtisadi səmərəliliyi yüksəltməklə yanaşı, sosial-iqtisadi vəziyyəti yaxşılaşdırmağa, milyon manatlarla gəlir əldə etməyə imkan verir. Birlik üzrə orta təzyiqli qaz kəmərlərinin 17,5% Törtər, 25,4% - Neftçala və Kürdəmir rayonlarında cəmləmişdir. Aşağı təzyiqli boru kəməri, ümumi kəmərin 70,7 % təşkil edir. Ən yüksək iqtisadi göstəricilər Salyan (1082 km), Abşeron (181 km), Kürdəmir (178 km), Törtərdə (187 km) müşahidə edilir.

Naxçıvan Muxtar respublikası üzrə - Bura Babək, Şərur, Culfa, Ordubad, Şahbuz, Sədərək inzibati rayonları daxildir. Bu ərazidə ümumi qaz kəmərlərinin uzunluğu 1338 km təşkil edir. Azərbaycan üzrə ümumi qaz kəmərlərinin 4 % - i muxtar respublikanın payına düşür. Ümumi qaz kəmərinin 48 % - i orta, 52 % - i aşağı təzyiqlidir.

Orta təzyiqli boru kəmərinin 33,7 %-i Babək, 20,7 %-i Şahbuz, 20,0 %-i Şərur, 10,9 %-i Culfa, 14,7 %-i Ordubad və Naxçıvan şəhərinin payına düşür Erməni işğalçıları respublikanın Naxçıvanla qonşu rayonlarını işğal etməsi nəticəsində muxtar respublikaya qazın nəql olunmasını müvəqqəti dayandırılmışdır. Şübhəsiz ki, respublikanın qərb bölgəsində yerləşən bir sıra rayonların ərazisi erməni işğalçılarından azad olduqdan sonra boru kəmərlər nəqliyyatının normal işləməsinə şərait yaradılacaqdır.



Respublikanın Mingəçevir, Gəncə, Sumqayıt, Lənkəran, Əli-Bayramlı şəhərlərində sərbəst qaz idarələri fəaliyyət göstərir. Bu şəhərlərdə ümumi qaz kəmərinin 8 %-i cəmləşmişdir. Əsasən yüksək təzyiqli qaz kəməri inkişaf etmişdir.

Orta və aşağı təzyiqli kəmərlərin müasir vəziyyəti göstərir ki, müvafiq olaraq Sumqayıt şəhəri üzrə 29-24 %, Lənkəran 37-33 %, Gəncə-15-23 %, Əli-Bayramlı 11-15 %, Mingəçevir şəhəri üzrə - 6-3 % təşkil edir.

Boru-kəmərlər nəqliyyatının inkişafı respublikanın ən perspektivli nəqliyyat sahələrindən olub, neft və qaz ehtiyatlarının istehsalının artırılması ilə sıx bağlıdır. Azərbaycanın müstəqillik əldə etməsi dünya ölkələri ilə boru kəmərlər nəqliyyatının inkişafında mühüm rol oynayan neft və təbii qazın müştərək şəkildə istehsalının həyata keçirilməsi daha səmərəli yollarla neftin və təbii qazın dünya bazarına nəql olunmasına şərait yaratmışdır. Boru kəmərlər nəqliyyatı artıq dar çərçivə daxilində deyil, beynəlxalq nəqliyyat rolunu oynayan nəqliyyat vasitəsinə çevrilmişdir.

Müasir şəraitdə dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafında yük və sərnişin əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində Hava nəqliyyatı mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Başqa nəqliyyat sahələrindən fərqli olaraq hava nəqliyyatı intensiv hərəkətinə, qısa vaxt ərzində daha çox məsafə qət etməklə sərnişin və tez xarab olan məhsulları istehsalçıdan istehlakçıya daşımaq imkanlarına malikdir. Bu baxımdan bütün dünya ölkələrində hava nəqliyyatı bütün tarixi dövrlərdə inkişafda olmuş, təkmilləşmişdir. Hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmanın ildən-ilə artması beynəlxalq hava yollarının inkişafına təsir etməklə yanaşı, beynəlxalq hava limanlarının artmasına təsir göstərir. Bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, XX əsrin sonunda bütün dünyada yük və sərnişin əməliyyatlarını yerinə yetirən beynəlxalq səviyyəli mindən çox hava limanları istifadəyə verilmişdir. Hava nəqliyyatında aparılan təkmilləşmə işləri dünyanın nəhəng dövlətlərində olduğu kimi, müstəqilliyini yeni qazanmış ölkələrin iqtisadi həyatında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan Azərbaycanın əlverişli coğrafi mə-

kanda yerləşməsi, dünyanın bir sıra ölkələri ilə hava nəqliyyatının müstəqil şəkildə formalaşmasına zəmin yaratmışdır. Hazırda Azərbaycan dünyanın bir sıra ölkələri ilə müstəqil şəkildə hava nəqliyyatı ilə iqtisadi əlaqələri vardır. Hava nəqliyyatı yük və sərnişin daşımaq-la yanaşı, respublikanın iqtisadi inkişafında və xalq təsərrüfatının müxtəlif sahələrinin formalaşmasına müsbət təsir göstərir. Başqa nəqliyyat sahələrinin olmadığı örazilərdə neft və qaz kəmərinin çəkilməsində, boruların daşınmasında, təbii sərvətlərin axtarılmasında və istifadəyə verilməsində dəmiryolu tikintilərində, mineral gübrələrin sahələrə verilməsində hava nəqliyyatının müxtəlif növlərindən istifadə olunur. 2000-ci ildə respublikanın nəqliyyat sektorunda daşınan cəmi yüklərin 0,1 %-i təşkil etməsinə baxmayaraq daxili iqtisadi əlaqələrlə yanaşı, xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında aktiv iştirak edən nəqliyyat sahəsidir. Hava nəqliyyatının xarici iqtisadi əlaqələrdə mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alıb aşağıdakı kimi qruplaşdırmağı məqsəduyğun hesab edirik: 1. Müstəqil Dövlətlər Birliyi (MDB) respublikalarının şəhər və vilayətləri ilə olan əlaqələri; 2. Xarici ölkələrin şəhərləri ilə olan hava əlaqələri.

1) Azərbaycanın Müstəqil Dövlətlər Birliyi (MDB) respublikalarının şəhər və vilayətləri ilə olan hava yolları əlaqələri.

Azərbaycanın son illər MDB respublikaları ilə iqtisadi əlaqələri aktivləşməklə yanaşı, hava nəqliyyatı ilə yük və sərnişin daşınması tempi yüksəlmiş və hava nəqliyyatı əlaqələrinin coğrafiyası genişlənməmişdir.

XX əsrin son on illiyində Azərbaycanın MDB-nin 70-dən çox şəhər və regionları ilə hava nəqliyyatı vasitəsilə əlaqələri yaradılmış və daşınan ümumi sərnişinlərin 46 %, o cümlədən respublikadan göndərilən sərnişinlər 59 %, gələnlər isə 41 % təşkil edir. Yüksək sərnişin gərginliyi Bakı - Moskva, Bakı - Yekaterinburq, Bakı - Sankt-Peterburq, Bakı - Krasnodar və digər şəhərlərarası sərnişin daşınmada müşahidə edilir. Ümumiyyətlə aparılan təhlil göstərir ki, MDB respublikalarına daşınan ümumi sərnişinlərin 44 %-i Bakı - Moskva marşrutunun payına düşür. 2000-ci ilin məlumatına görə Azərbaycan

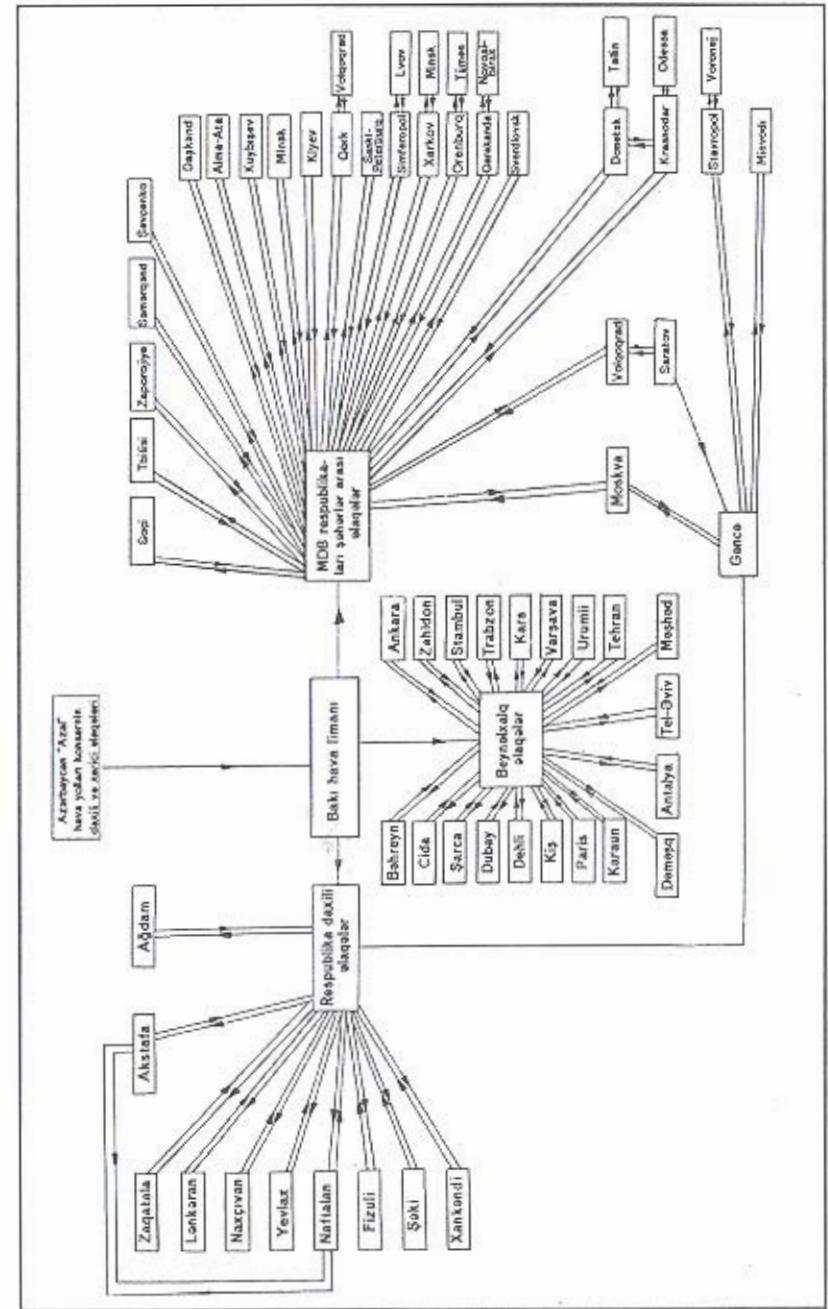
canla MDB respublikaları arasında 70-dən çox hava marşrutları fəaliyyət göstərir. Azərbaycanın MDB ölkələri ilə hava nəqliyyatının coğrafiyasının geniş miqyas alması dünyanın qabaqcıl ölkələri tərəfindən istehsal edilmiş müasir tipli sərnişin daşıyıcı təyyarələrdən istifadə olunmasını tələb edir. Eyni zamanda MDB ölkələri ilə yeni marşrutların açılmasının ildən-ilə artırılması respublikanın iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasına təsir etməklə mühüm iqtisadi və siyasi əhəmiyyət kəsb edir (bax sxem 1).

## 2) Xarici Ölkələrlə hava əlaqələri.

Azərbaycan respublikasının müstəqillik əldə etməsi bir sıra iqtisadi amillərlə yanaşı dünyanın inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına və beynəlxalq münasibətlərin formalaşmasına zəmin yaratmışdır. Əvvəllər Azərbaycanla xarici ölkələr arasında olan hava nəqliyyat əlaqələri keçmiş SSRİ tərəfindən idarə olunduğundan müstəqil hava yollarına malik deyildi. 1990-cı ildən sonra respublikanın xarici ölkələrlə müstəqil hava yollarının açılması mədəni-iqtisadi əlaqələrin inkişafına təkan verdi (bax sxem-1). Sərbəst şəkildə Azərbaycan dünyanın istənilən bazarına hava yolları vasitəsilə çıxmaq imkanları qazandı. İndiki şəraitdə Azərbaycanın, Avropa, Asiya, Amerika və Avstraliya ölkələri ilə hava nəqliyyatı vasitəsilə əlaqələri yaradılmışdır. 1999-cu ildə respublikanın hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmanın 52 %-i xarici ölkələrin payına düşmüşdür. Ən gərgin sərnişin daşınan marşrutlar Bakı - İstanbul, Bakı - Tehran (25 %), Bakı - Ankara (30 %), Bakı - Kiş (4%), Bakı - Teləviv (7%), Bakı - Dehli (3%), Bakı - Karaçi (7%), Bakı - Dubay və s. marşrutlarda müşahidə edilmişdir. (bax sxem 1)

Eyni zamanda şərq ölkələri ilə əlaqələrin formalaşmasında Bakı - Dəməşq, Bakı - Məşhəd, Bakı - Oman, Bakı - Qahirə, həmçinin Avropanın əksər ölkələrinin mərkəzləri ilə hava marşrutları fəaliyyət göstərir.

Dünyanın müasir hava limanlarının təhlili göstərir ki, bütün dünya ölkələrində 34-dən çox nəhəng hava limanları fəaliyyət gös-



Sxem 1.

tərir. İl ərzində dünya ölkələrində sərnəşin daşınması 40 milyon sərnəşindən - 60 milyon sərnəşin daşınmaya malik 5 ədəd; 20 milyon sərnəşindən - 40 milyon sərnəşin daşınmaya malik 15 ədəd; 15 milyon sərnəşindən - 20 milyon sərnəşin daşınma gücünə malik 14 hava limanları daxildir. Birinci qrupa London (Xitrou), Atlanta, Los-Anceles, Dallas, çikaqo hava limanları daxildir. İkinci qrupa Paris (Şarl de Qol adına), London (Qatvik), Osaka, Detroyt, Boston, Qonolulu, Nyu-York (La-Qardia), Mayami, Paris (Orli), Frankfurt, Denver, San-Fransisko, Nyu-York (Kennedi adına), Tokio (Haneda); Üçüncü qrupa isə Stohkolm, Vaşinqton, Hyuston, Amsterdam (Şanhal), Roma, Las-Veqas, Orlando, Pittsburq, Honkonq, Tokio (Narita), Minneapolis - Sent-Pal hava limanları daxil edilir. Hava nəqliyyatının inkişafı dünya ölkələri üzrə aşağıdakı regionları əhatə edir. 1) Avropa - Şimali Amerika ölkələrarası; 2) Avropa - Cənubi Amerika ölkələrarası; 3) Avropa -Yaxın Şərq; 4) Avropa - Afrika ölkələrarası; 5) ABŞ - Şərq və Cənubi Şərq ölkələrarası; 6) Avropa - Cənub, Cənub Şərq və Şərq ölkələrarası; 7) ABŞ və Cənubi Amerika ölkələrarası; 8) ABŞ və Avstraliya ölkələrarası. Dünya regionları üzrə ən gərgin sərnəşin dövriyyəsi Avropa - Şimali Amerika hava xətlərində müşahidə edilir (30-35 mln sərnəşin təşkil edir). Dünya ölkələrində hava nəqliyyatında əmələ gələn dönüş əsasən XX əsrin 50-ci illərin axırı və 60-cı illərində müşahidə edilir. Bu illərdə hava nəqliyyatında mühüm yenilik hesab edilən "TU-104" (1956), "Boinq-707" (1958) reaktiv təyyarələr istehsal edilir. Orta sürəti saatda 800-900 km-ə çatan TU-144 (keçmiş SSRİ), "Konkord" Böyük Britaniya və Fransa "Dcumbo-Dcet" ABŞ və s. saatda 6000 km məsafə qət etməklə, 20 km hündürlükdə uçma imkanlarına malikdir.

Son illərdə 300-400 sərnəşin və 15-20 ton yük tutumuna malik olan ABŞ-da "Boinq-747" təyyarə istifadəyə verilir.

Hava nəqliyyatının müasir təhlili göstərir ki, respublikanın müstəqilliyi ilə əlaqədar olaraq son illərdə MDB və dünyanın inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələrinə hava nəqliyyatı ilə yeni

marşrutların açılması xarici iqtisadi əlaqələrdə səmərə verən başlıca amillərdən hesab edilir. Lakin ölkələrarası əlaqələrin geniş miqyasda inkişafı yük sərnəşin tutumu daha çox olan və saatda daha çox məsafə qət edən müasir tipli təyyarələrdən istifadə olunması tələb olunur. Eyni zamanda respublikanın daxilində hava nəqliyyatına xidmət edən maşınqayırma sənaye sahələrinin inkişaf etdirilməsi mühüm məsələlərdən hesab edilir.

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda iqtisadi və sosial inkişafın formalaşmasında mühüm rol oynayan faktorlardan biri səhər nəqliyyatıdır.

Nəqliyyat faktoru istehsal sahələrindən tutmuş dünyanın ayrı-ayrı ölkələrində şəhərlərin əmələ gəlməsində və formalaşmasında mühüm və həlledici əhəmiyyət kəsb edir. Nəqliyyat "arteriyadır", şəhərlərin böyük və kiçikliyindən asılı olmayaraq onların inkişafını təmin edir. Dünyanın ən nəhəng şəhərlərində nəqliyyatın kompleks inkişafı daim diqqət mərkəzinə yönəldilmişdir. çünki, bütün istehsal sahələrindən tutmuş sərnəşin daşınmaya qədər nəqliyyatın hər hansı növündən asılı olmayaraq öz funksiyasını yerinə yetirir. Şəhər daxili əlaqələrin inkişafında, şəhərlə ətraf yaşayış məntəqələri arasında əlaqələrin formalaşmasında şəhər nəqliyyatı mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Lakin bütün ölkələrdə şəhər nəqliyyatının öz funksiyası vardır və hər hansı şəhərin yerləşdiyi coğrafi mühitindən asılı olaraq formalaşır. Bu xüsusiyyətinə görə dünya ölkələrinin çoxunda şəhər nəqliyyatı öz konfigurasiyasına görə birbirindən fərqli olmuşdur. Bu baxımdan Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda şəhər nəqliyyatının öz spesifik xüsusiyyəti vardır. Respublika tabeliyində olan Bakı, Sumqayıt, Əli-Bayramlı, Gəncə, Mingəçevir, Naxçıvan şəhərləri, şəhər nəqliyyatına xas olan xüsusiyyətləri özündə cəmləşdirmişdir. Şəhər daxili nəqliyyat sistemi dedikdə şəhər daxilində fəaliyyət göstərən tramvay, trolleybus, metropoliten, avtobus və taksi minik maşınları ilə sərnəşin daşınması nəzərdə tutulur. Şəhərdaxili sərnəşin daşınması ilk növbədə bu və ya digər nəqliyyat sahəsinə xidmət göstərən yolun və elektrik xət-

lərinin müasir şəhər nəqliyyatının tələblərinə cavab verməsi ilə müəyyən olunur. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın şəhərləri nəqliyyat konfigurasiyasına görə bir-birindən fərqlənir. Bakı şəhərində şəhər nəqliyyatının növləri: Dəmir yolu, tramvay, trolleybus, metropoliten, avtobus və taksi inkişaf etdiyi halda; Respublikanın digər şəhərlərində trolleybus, avtobus, taksi, nəqliyyat növləri fəaliyyət göstərir.

Şəhər nəqliyyatının müqayisəli təhlili göstərir ki, tramvay yolu 1970-ci ildə 140 km olduğu halda 2000-ci ildə həmin göstərici 90 km-ə yenmişdir. Göstərilən müddətdə isə trolleybus, metropoliten yolunun uzunluğu iki dəfə artmışdır.

Şəhər nəqliyyatına eyni zamanda avtobus və taksi minik maşınları daxildir ki, bunlar əsasən şəhər daxili marşrutlarda hərəkət etdiyi üçün şəhər nəqliyyatına aid edilir.

Şəhər nəqliyyatının inkişafına görə Azərbaycan şəhərləri MDB üzvü olan bir sıra respublikaların şəhərlərinin nəqliyyatından irəlidedir. Məsələn, tramvay xətlərinin uzunluğuna görə Azərbaycanın şəhərləri Rusiya Federasiyasından, Ukraynadan geri qaldığı halda, Gürcüstan, Ermənistan, Belorusiya, Moldova və digər Orta Asiya respublikalarından irəlidedir. Metropoliten yolunun uzunluğuna görə Gürcüstan, Belorusiyadan, Özbəkistandan irəlidiyə getdiyi halda, Rusiya federasiyası və Ukrayna respublikalarından geridə qalır.

Inkişaf etmiş bir sıra Avropa ölkələrinin təcrübəsi göstərir ki, tramvay, trolleybus və metropoliten şəhər nəqliyyatı kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Avtobus və taksi maşınlarının şəhərdaxili nəqliyyatda daha aktiv iştirakına baxmayaraq, şəhərlərin zəhərli qazlarla çirklənməsində və ekoloji tarazlığın pozulmasında təsir dairəsi daha çoxdur. Bu cür vəziyyət dünyanın daha nəhəng şəhərlərində müşahidə edilir. Ekoloji tarazlığın qorunması üçün müvafiq tədbirlərin görülməsi üçün məqsədyönlü işlər aparılır. Son ildə şəhər nəqliyyatı ilə 700 mln nəfərdən çox sərnişin daşınmışdır ki, bunun 53 %-i avtobus, 23 %-i metropoliten, 12 %-i taksi maşınları, 7 %-i tro-

leybus, 5 %-i tramvayın payına düşür. Respublikanın yuxarıda göstərilən şəhərləri üzrə 2000-ci ildə cəmi tramvay xəttinin uzunluğu 93 km, trolleybus xətlərinin uzunluğu 562 km, metropolitenin uzunluğu isə 28 km təşkil etmişdir. Həmin göstəricilərə müvafiq olaraq, tramvay üzrə sərnişin vaqonlarının 111 ədəd, trolleybus maşınlarının sayı 504 ədəd, metropoliten üzrə sərnişin vaqonlarının sayı isə 243 ədəd təşkil edir. Dünyanın inkişaf etmiş şəhərlərinin təcrübəsi göstərir ki, yuxarıda təhlil etdiyimiz şəhər nəqliyyatı rahat, sərnişin daşınmasında daha səmərəli hesab edilir. Bu cəhətinə görə inkişaf etmiş şəhərlərdə bu növ şəhər nəqliyyatı bütün illərdə dinamik inkişafdadır. Azərbaycan şəhərlərində isə tramvay xətlərinin uzunluğu ildən-ilə azalmağa meyl edir. Halbuki, relyef cəhəti nəzərə alınsa, tramvay nəqliyyat vasitəsi kimi ən əlverişli şəhər nəqliyyatı hesab edilir. Eyni zamanda tramvayla sərnişin daşınma son illərdə başqa şəhər nəqliyyatı ilə müqayisədə çox geridə qalır. Lakin tramvayla sərnişin daşınma digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə olduqca səmərəli hesab edilir. Şəhər nəqliyyatı üçün daha spesifik olan tramvay, trolleybus və metropoliten tarixi xarakter daşısa da respublikanın şəhərlərində eyni səviyyədə inkişaf etməmişdir. Lənkəran, Şəki şəhərlərində sərnişin daşınmada avtobus və taksi minik maşınlarından istifadə olunur.

Respublikanın mühüm şəhərləri üzrə şəhərdaxili sərnişin daşıyan nəqliyyat növlərinin iqtisadi göstəriciləri 6 №-li cədvəldə verilmişdir. Cədvəldən görüldüyü kimi son illərdə Bakı şəhəri üzrə trolleybus xətlərinin uzunluğu əvvəlki illərlə müqayisədə 2000-ci ildə 2 dəfə, Sumqayıtda - 1,5 dəfə, Gəncədə - 2 dəfə, Naxçıvanda - 2 dəfə, Mingəçevir şəhəri üzrə 2 dəfədən çox artmışdır.

Respublikanın şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturunun müasir vəziyyətini və gələcək inkişaf istiqamətini müəyyənləşdirmək məqsədilə şəhərlər üzrə nəqliyyatın təhlil olunmasını məqsəduyğun hesab edirik.

**Bakı şəhəri** - əlverişli nəqliyyat sistemə malik olub, dünyanın bir sıra şəhərlərinə xas olan nəqliyyat sahələrinin: tramvay, trolleybus, avtomobil və metropoliten nəqliyyatını özündə birləşdirməklə şəhərdaxili sərnişin daşınmasında xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda Bakı şəhərinin daxili və xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafında bir faktor kimi dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Buna baxmayaraq şəhər daxili sərnişindaşınmasında, şəhərin ənənəvi nəqliyyat sahələrindən geniş miqyasda istifadə olunur.

2000-ci ildə Bakı şəhərində daşınan sərnişinlərin 62%-i avtobus, 23,8%-i metropoliten, 8,2 %-i trolleybus, 6 %-i tramvay nəqliyyatının payına düşür. Şəhərin müəyyən tarixi inkişaf mərhələlərində şəraitə uyğun olaraq nəqliyyatın müxtəlif növü inkişaf etməklə, öz funksiyasını yerinə yetirməkdə mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Bakı şəhərinin bütün inkişaf mərhələsində əmək əhtiyatlarından səmərəli istifadə etməkdə və sərnişin daşınmasında avtobus aparıcı rola malik olmuş və bu günədək öz funksiyasını saxlamışdır. İldə şəhərdaxili və ətraf yaşayış qəsəbələrinə avtobusla 350-360 mln nəfər sərnişin daşınır. Son on ildə avtobusla sərnişin daşınma 60 % artmışdır. Eyni zamanda şəhərlə ətraf yaşayış qəsəbələri arasında magistral avtomobil yollarının salınması və yolların texniki dərəcəsinin yüksəldilməsi avtobusların intensiv hərəkətinə təsir etməklə, az yanacaq sərf olunmasına şərait yaratmışdır.

Son 30 ildə Bakı şəhəri ətrafında Əhmədli, Günəşli, Yasamal, Qaraçuxur, Hövsan, Primorsk kimi yeni yaşayış massivlərinin salınması şəhərdaxili avtobuslarla sərnişin daşınmasını daha da sürətləndirilmişdir. Aparılan təhlil nəticəsində aydın olur ki, Bakı şəhərində 8 minə yaxın avtobusla müxtəlif marşrutlarda sərnişin daşınması qeydə alınmışdır. Avtobusların şəhərdaxili sərnişin daşınmada əhəmiyyəti ilə yanaşı, onun mənfi cəhətləri də qeydə alınmışdır. Bakı şəhərinin ekologiyasının daha gərgin xarakter almasında şəhərdaxili hərəkətdə olan avtomobillərin təsir dairəsi olduqca genişdir. Bakı şə-

Azərbaycanın mühüm şəhərlərində nəqliyyat növləri ilə sərnişin daşınması<sup>1</sup>

Cədvəl 6

Şəhərlərin adı	Tramvay			Trolleybus			Metropoliten		
	Tramvay yolunun uzunluğunu (km)	Vaqonların sayı	Sərnişin daşınması (mln. nəf)	Trolleybus xətlərinin uzunluğunu (km)	Maşınların sayı, ədədlə	Sərnişinlərin daşınması (mln. nəf)	Metropoliten yolunun uzunluğunu (km)	Vaqonların sayı (ədədlə)	Sərnişin daşınması (mln. nəf.)
Bakı	71,2	94	10,1	353,2	264	17,2	28,0	243	172
Sumqayıt	22,0	17	2,2	49,0	60	8,5	-	-	-
Gəncə	-	-	-	113,0	94	15,8	-	-	-
Naxçıvan	-	-	-	22,0	29	1,0	-	-	-
Mingəçevir	-	-	-	25,0	17	1,8	-	-	-
Cəmi	93,2	12,3	12,3	562,2	444	44,3	28,0	243	172

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

hərinin çirklənməsinin 28 %-i avtobusların və taksi minik maşınlarının payına düşür. Hesablamalara görə ildə Bakı şəhərinə avtomobillərin buraxdığı zəhərli qazların ümumi miqdarı 1000 tondan çox təşkil edir ki, bunun 28 %-i şəhərə daxil olan təsirli qazların payına düşür. Yaxın gələcəkdə şəhərin ekoloji vəziyyətinin yaxşılaşdırılması məqsədilə şəhərdaxili nəqliyyat kimi avtobuslardan istifadəni tədricən azaltmaq, tramvay, trolleybuslardan və metropolitəndən intensiv istifadəni artırmaq məqsəduyğun hesab olunur.

Gələcəkdə avtobuslarla şəhərdaxili sərnişin daşınmasının xüsusi çəkisinin azaldılması yolu ilə zəhərli maddələrin qarşısını qismən azaltmaq mümkündür. Eyni zamanda taksi minik maşınlarından səmərəli istifadə etmək və hərəkət zamanı təsirli qazların qarşısını almaq üçün dünyanın inkişaf etmiş Yaponiya, ABŞ, Fransa və s. ölkələrin iş təcrübəsindən istifadə etmək məqsəduyğun olardı. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, son on il ərzində taksi minik maşınları ilə sərnişin daşınmasının xüsusi çəkisi iki dəfə artmışdır.

Şəhərdaxili sərnişin daşınmasında rahatlığı və ekoloji tarazlığın saxlanmasında əhəmiyyəti olan və tikintisi asanlıqla başa gələn nəqliyyat sahələrindən biri tramvaydır. İlk tramvay yolu Bakı şəhərində 1924-cü ildə istifadəyə verilmişdir.<sup>1</sup> Dünyada isə ilk dəfə XIX əsrin 80-ci illərində Almanyanın Halle şəhərində istifadəyə verilmişdir. 1970-ci ilə qədər Bakı şəhərində tramvay yolunun ümumi uzunluğu 100 km təşkil etdiyi halda, 2000-ci ildə həmin göstərici 71 km-ə enmişdir. İqtisadi göstəricilərdən görüldüyü kimi son illərdə Bakı şəhərində tramvay nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmanın xüsusi çəkisi xeyli miqdarda aşağı düşmüşdür. Halbuki, şəhər ətrafında yeni yaşayış massivlərinin salınması gələcəkdə şəhərin ənənəvi nəqliyyatı olan tramvaylardan daha geniş miqyasda istifadə etməyi tələb edir. Avropanın bir sıra ölkələrinin təcrübəsi göstərir ki, (Almaniya, İngiltərə, Fransa, Çexiya, Slovakiya, Polşa, Macarıstan və s.) tramvay bir nəqliyyat kimi şəhər ətrafı və şəhərdaxili sərnişin daşınmasında, başqa nəqliyyat növlərinə nisbətən üstünlük təşkil edir. Ekoloji cəhətdən

<sup>1</sup> А.И.Ахмедов, Ш.А.Везиров. Проблемы города. Б.1987, с.47.

tarazlığı pozulmuş Bakı şəhəri üçün Gələcəkdə bu nəqliyyat sahəsinə geniş yer verilməsi olduqca vacibdir.

Şəhər nəqliyyatının kompleks inkişaf proqramının hazırlanması XXI əsrin birinci on illiyinin başlıca tələbi kimi qarşıda durur.

Qeyd etmək lazımdır ki, son 20 il ərzində şəhər daxilində bir sıra yeni tikinti işlərinin aparılması nəticəsində bir neçə istiqamətdə 10 km-dək tramvay yolunun sökülüb sıradan çıxmasına səbəb olmuşdur. Nəticədə tramvay yolunun uzunluğu 40 km, vaqonların sayı 1,5 dəfə, sərnişin daşınması 3 dəfə azaldılmışdır. Bizim fikrimizcə Əhmədli, Günəşli, Yeni Yasamal, Qaraçuxur, Bakıxanov, Binəqədi və s. yaşayış qəsəbələrinə, şəhərlə həmin yaşayış qəsəbələrinə və massivlərinə əhalinin rahat daşınmasını təmin etmək üçün və şəhər nəqliyyatının konfigurasiyasını müasir tələblər səviyyəsində formalaşması məqsədilə həmin istiqamətlərdə 30-45 km uzunluğunda yeni tramvay yolunun yaxın gələcəkdə çəkilməsi mühüm məsələ kimi qarşıda durur. Bakı şəhərinin relyef şəraiti də buna imkan verir.

Bakı şəhərinin sərnişin daşınmasında trolleybus bir nəqliyyat növü kimi mühüm əhəmiyyətə malikdir. İlk dəfə trolleybus xətti Bakıda 1941-ci ildə istifadəyə verilmişdir. Trolleybus və tramvay başqa nəqliyyat növü kimi maye yanacaq növü tələb etmədən daha ucuz sərnişin daşınması üçün əlverişli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Bütün illərdə Bakı şəhərində trolleybus nəqliyyatı inkişafda olmuşdur. Son on il ərzində trolleybus xətti iki dəfə, maşınların sayı 2 dəfədən çox artaraq 300-ə çatmışdır. Sərnişinlərin sayı isə azalmağa meyl etmişdir. 2000-ci ildə trolleybus xəttinin uzunluğu Bakı şəhərində 353 km təşkil etməklə respublikanın digər şəhərlərində olan trolleybus xətlərinin 62 % təşkil edir. Trolleybus bir sıra spesifik xüsusiyyətinə görə digər şəhər nəqliyyatından fərqlənir. Birincisi trolleybus nəqliyyat vasitəsi kimi şəhərin havasını çirkləndirmir, hərəkət zamanı heç bir səs-küyə yol vermir, ilin bütün fəsilərində ritmik işləyir və intensiv sərnişin daşınmasına malik nəqliyyat sahəsidir.

Bakı şəhəri üçün müasir şəraitdə sərnişin daşınmasında daha səmərə verən nəqliyyat sahələrindən biri də metropolitendir. İlk dəfə 1967-ci ildə metropoliten istifadəyə verilmiş və başqa nəqliyyat sahələrinə nisbətən yeni nəqliyyat sahəsidir. Şəhərdaxili sərnişin daşınmada metropolitenin xüsusi çəkisi ildən-ilə artır. Son 20 il ərzində metropolitenlə sərnişindəşınma 4 dəfə artmışdır. Metropolitenin ümumi uzunluğu isə 2 dəfə, sərnişin vaqonlarının sayı 6 dəfə artmışdır. Hazırda Bakı metropolitenində 15 stansiya: Bakı Soveti, Sahil, 28 may, Gənclik, N.Nərimanov, Elmlər Akademiyası, İnşaatçılar, 20 yanvar, Memar Əcəmi və digər stansiyalar fəaliyyət göstərir. Yaxın gələcəkdə bir neçə metropoliten stansiyalarının tikilib istifadəyə verilməsi şəhərdaxili sərnişin daşınmasını intensivləşdirməklə, sosial-iqtisadi inkişafa müsbət təsir göstərəcəkdir.

Bakı şəhərinin ətraf yaşayış qəsəbələrindəki əhalinin şəhərlə əlaqəsində dəmir yolunun rolu böyükdür. Tikintisi müxtəlif dövrlərdə başa çatdırılmış Bakı-Sabunçı, Bakı-Sumqayıt, Bakı-Mərdəkan, Bakı-Bilgə, Bakı-Duvanlı və s. elektrikləşdirilmiş dəmir yolu 60-a yaxın yaşayış qəsəbələrini Bakı şəhəri ilə əlaqələndirir. İldə şəhər və şəhər ətrafı yaşayış məntəqlərində 20 mln. nəfərdən artıq sərnişin daşınır. Bakı şəhəri ətrafında yeni yaşayış qəsəbələrinin salınması və şəhər əhalisinin ildən-ilə artdığını nəzərə alaraq dəmir yolundan sərnişin daşınmada istifadənin gücləndirilməsi və onun ön plana çəkilməsi məqsədəuyğun sayılır. Eyni zamanda avtobusla sərnişin daşınmasının xüsusi çəkisi ildən-ilə artır. Buna baxmayaraq, rayonlararası Bakı şəhərini ətraf yaşayış qəsəbələri ilə əlaqələndirən 70-dən çox marşrutda avtobuslar işləyir. Hazırda dəniz nəqliyyatından şəhər əhalisinin gəzintisini təşkil etmək, həmçinin Hövsan, Əhmədli yaşayış massivlərinə əhalinin daşınmasında istifadə səmərəli hesab edilir. Gələcəkdə bu məsələlərin həllinə diqqətin artırılması vacib hesab edilir.

Sumqayıt şəhəri - nəqliyyat konfigurasiyasına görə Bakı şəhərindən bir qədər fərqlidir. Sumqayıt şəhəri avtobus, taksi minik maşınları, tramvay və trolleybus nəqliyyat sahələri ilə təmsil olunur.

Xüsusilə ətraf qəsəbələrə sərnişin daşınmada avtobus mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Şəhərdaxili yaşayış massivləri arasındakı tramvay və trolleybusdan geniş istifadə olunur. 2000-ci ildə şəhərdə ümumi tramvay yolunun uzunluğu 22 km, sərnişin vaqonlarının sayı 20 ədəd təşkil edir. Əvvəlki illərə nisbətən son ildə tramvay ilə 2 mln. nəfərdən çox sərnişin daşınmanın xüsusi çəkisi aşağı düşmüşdür. Halbuki, tramvay sumqayıt şəhəri üçün ön əlverişli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir və gələcəkdə bu nəqliyyat vasitəsindən şəhərdaxili sərnişin daşınmasında istifadənin gücləndirilməsi vacibdir.

Trolleybus isə tramvaydan fərqli olaraq bütün illərdə yüksək iqtisadi göstəricilərə və intensiv sərnişin daşınmaya malik olan nəqliyyat növüdür. Son ildə trolleybus ilə daşınan sərnişinlərin sayı 10 mln nəfərə yaxın olmuşdur. Trolleybus xəttinin uzunluğu isə 2 dəfə artmışdır.

Naxçıvan, Gəncə, Mingəçevir şəhərlərində şəhər nəqliyyatı funksiyasını trolleybus, avtobus və taksi minik nəqliyyat növləri yerinə yetirir.

Şəhər nəqliyyatının müasir təhlili göstərir ki, gələcəkdə şəhər-salma işlərində şəhər nəqliyyatının inkişafını müasir tələblər səviyyəsinə qaldırmaq, tramvay, trolleybus nəqliyyat növlərini təkmilləşdirilməli və yeni yaşayış massivlərinə tramvay-trolleybus xətlərinin çəkilməsinə xüsusi fikir verilməlidir. Eyni zamanda metropolitenə geniş miqyasda istifadə etmək məqsədilə yeni tikinti işlərinin aparılmasının sürətləndirilməsi ön plana çəkilməlidir. Şəhərin nəqliyyat şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsinə dair 2001-ci ildə bir sıra məqsədyönlü işlər həyata keçirilir. Bununla yanaşı daxili küçə yollarının şəhərin simmetriyasına uyğunlaşdırılması və sosial inkişafın beynəlxalq normalara yaxınlaşdırılması üçün tədbirlərin görülməsi vacibdir. Şəhərdaxili nəqliyyat problemlərinin həlli yalnız daxili sərnişin daşınması deyil, eyni zamanda əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunması, iqtisadi və sosial məsələlərin həllinə təsir göstərən mühüm faktor kimi qiymətləndirilməlidir.

### § 3. AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN DÜNYA NƏQLİYYAT SİSTEMİLƏ ƏLAQƏLƏRİ VƏ İNKİŞAF ETDİRİLMƏSİ YOLLARI.

Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində dünya ölkələri arasında gedən inteqrasiya proseslərində bir sıra sosial-iqtisadi amillərlə yanaşı, nəqliyyat iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan Azərbaycanın Avrasiya ölkələri arasında əlverişli geosiyasi vəziyyətdə olması, dünya ölkələrinin iqtisadi marağına səbəb olan nəqliyyat sahələrinin inkişaf etməsi onun beynəlxalq nəqliyyat sisteminə malik olmasına zəmin yaradıb ki, bu da bir sıra mühüm iqtisadi amillərlə əlaqədardır. Birincisi, XX əsrin sonunda dünyanın mühüm qlobal problemlərindən biri olan qədim "İpək yolu"nun Azərbaycanda mərkəzi mövqə tutması; İran körfəzi, Aralıq dənizi, qara dəniz hövzəsi ölkələrinin iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynayan dəniz nəqliyyatının respublika ərazisində kəşiməsi; Avropa-Asiya ölkələri arasında səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafına şərait yaradan Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin birbaşa respublika ərazisində mərkəzləşməsi; Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə İran - Rusiya və Orta Asiya respublikaları ilə iqtisadi əlaqələrin Azərbaycanda kəşiməsi.

İkincisi dünyanın bir çox dövlətləri arasında çox da kiçik əraziyə malik olmasına baxmayaraq, dünyanın nəqliyyat cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrinə xas olan beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyatın mühüm sahələrinin: dəmir yolu, dəniz, avtomobil, boru kəməri və hava nəqliyyatının inkişaf etməsi daxili və xarici yükdaşımalarda ən səmərəli yollarla həyata keçirilməsi üçün əlverişli iqtisadi şəraitin olmasıdır. Yuxarıda göstərilən amillərlə əlaqədar olaraq respublikanın nəqliyyat sahələri qarşısında duran müasir problemlər respublikanın yalnız daxili problemi kimi yox, dünya ölkələrinin problemləri kimi aşkar olunmuşdur. Bununla əlaqədar olaraq Avropa İttifaqı Birliyi tərəfindən qəbul edilmiş TASİS və TRASEKA proqramlarında Avrasiya ölkələri arasında gedən inteqrasiya proseslərinin yaxın gələcəkdə da-

ha intensiv xarakter daşıyacağı müəyyənləşdirilib. Avropa və Asiyanın bir çox ölkələrində olduğu kimi, yüklərin maneəsiz daşınmasını təmin etmək üçün respublikanın bütün nəqliyyat sahələrində dünya standartları səviyyəsinə çatdırılması və bu sahədə məqsədə yönli işlərin aparılması tələb olunur. Bütün dünya ölkələrində olduğu kimi Azərbaycanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində dəmir yolu nəqliyyatı indiki şəraitdə mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyi kimi, gələcəkdə də öz mövqeyini saxlamış olacaqdır. Avropa və Asiya ölkələri ekspertlərinin fikrincə Avrasiyada gedən iqtisadi əlaqələr prosesində Azərbaycanın "açıq qapı" roluna malik olması dəmir yolları ilə daşınan yüklərin tənzimlənməsində mühüm rol oynayacaq. Yəni avropa ölkələrindən dəmir yolu ilə daşılacaq yüklər "transqafqaz" nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycana dəmir yoluna verilməklə Asiya ölkələrinə, eyni zamanda əks istiqamətdə yüklərin daşınması həyata keçiriləcəkdir. Bu məqsədlə XXI əsrin əvvəlində Azərbaycan dəmir yolunda dünya standartlarına uyğun yenidənqurma işlərinin aparılması tələb olunur. Bu məqsədlə TRASEKA layihəsi əsasında Bakı - Əli-Bayramlı - Ağstafa dəmir yolunda beynəlxalq standartlara uyğun dəmir yollarında tikinti işlərinin aparılması məqsədilə Avropa Yenidənqurma İnkişaf Bankı (AYİB) tərəfindən 20 mln. ABŞ dolları həcmində kapitalın ayrılması müəyyənləşdirilmişdir.

Eyni zamanda Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizində dəmir yollarının normal inkişafını təmin etmək məqsədilə TRASEKA proqramına uyğun olaraq Gürcüstan və Orta Asiya respublikaları ərazisində fəaliyyət göstərən dəmir yollarında təkmilləşmə işlərinin aparılması məqsədilə Gürcüstan respublikasına 20 mln ABŞ dolları, Özbəkistan və Qazaxıstan respublikaları dəmir yollarının rekonstruksiyasına isə 100 mln ABŞ dolları həcmində kreditlər verilmişdir. Ümumiyyətlə Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin Avrasiya ölkələri arasında mühüm rol oynayan Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat sisteminə qoşulması bütün magistral dəmir yolu stansiyalarında yenidənqurma işlərinin aparılmasını tələb edir. Aparılan hesablamalara görə yalnız tranzit yüklərin Azərbaycan ərazisindən keçməsi respublika



üçün böyük gəlir mənbəyi hesab edilir. Təkcə bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, son ildə Avrasiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan dəmir yolundan daşınan yüklər hesabına 300,4 mln manat gəlir əldə olunmuşdur ki, bunun 8 % tranzit yüklərin hesabına olmuşdur.

Aparılan təhlildən belə nəticəyə gəlmək olur ki, Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatı müasir şəraitdə beynəlxalq nəqliyyat rolunu oynamaqla daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, respublikanın iqtisadi və sosial inkişafına təkan verən nəqliyyat "arteriyası" hesab edilir. Yaxın gələcəkdə dəmir yolunda beynəlxalq yük axınlarının intensivliyi ilə əlaqədar olaraq Azərbaycanın dəmir yolu tənzimləmə mövqeyində duran nəqliyyat vasitəsinə çeviriləcəkdir. Bu məqsədlə istər magistral, istərsə də köməkçi dəmir yolları üzərində yerləşən stansiyalarda mexanikləşmənin və sosial sferaların yaxşılaşdırılması beynəlxalq səviyyəli tədbirlərin həyata keçirilməsi vacib problem kimi qarşıda durur.

Yüklərin qərb və şərq ölkələri arasında maneəsiz daşınmasını təmin etmək üçün beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat sistemlərinin inkişaf etdirilməsinə zəmin yaratmışdır. Bu cür nəqliyyat sistemlərinə Avropa - Qafqaz - Asiya, "Trans Xəzər", "Trans Atlantika", nəqliyyat sistemlərini misal göstərmək olar. Şübhəsiz ki, regional istiqamətdə inkişaf etdirilən nəqliyyat sistemləri nəticə etibarilə vahid dünya nəqliyyat sistemlərinin formalaşmasına təsir göstərən faktor kimi qiymətləndirilməlidir.

TRASEKA proqramı çərçivəsində avrasiya ölkələrinin nəqliyyat sistemlərinin təkmilləşdirilməsi məqsədilə dəmir yolları və avtomobil yollarının bərpaasına 250 mln. ABŞ dollarının ayrılması planlaşdırılmışdır. Aparılacaq təkmilləşmə işləri dəniz və hava yollarına da aid edilir. Ümumilikdə Aralıq dənizi, Qara dəniz və Xəzər dənizi hövzəsi ölkələrində fəaliyyət göstərən limanların beynəlxalq standartlara uyğun şəkildə inkişaf etdirilməsi mühüm problem kimi irəli sürülmüşdür. Avropa və Asiya ölkələri arasında fəaliyyətdə olan quru yollarının texniki-iqtisadi göstəricilərinin dünya standartlarına yaxınlaşdırılması, ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin səmərələşdirilməsi

nə, səmərəsiz nəqliyyat xərclərinin aradan qaldırılmasına təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir.

Məlumdur ki, indiki şəraitdə olduğu kimi yaxın gələcəkdə də dəniz nəqliyyatı Avropa və Asiya ölkələri arasında tranzit yük axınına malik olan mühüm nəqliyyat vasitəsinə çevrilmiş olacaqdır. TRASEKA proqramına uyğun olaraq Aralıq dənizi, Qara dəniz hövzəsi limanları ilə yanaşı, Xəzər dənizinin istər Azərbaycan daxilində, istərsə də ümumi Xəzər hövzəsində fəaliyyət göstərən limanların dünya standartlarına uyğun şəkildə inkişafı öz əksini tapmalıdır. Bütün bu proseslər Xəzər dənizindən nəqliyyat vasitəsi kimi istifadəni sürətləndirməklə, iqtisadi-sosial sferalar sahəsində dünya standartlarına uyğun işlərin aparılmasını tələb edir. Eyni zamanda ölkələrin iqtisadi mənafeyinə uyğun daha səmərəli yolların müəyyən olunması mühüm iqtisadi əhəmiyyətə malikdir. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, Bakı - Türkmənbaşı arasında olan məsafə dəmir yolu ilə 5769 km olduğu halda, dəniz yolu ilə bu məsafə 340 mil təşkil edir ki, müqayisədə dəmir yoluna nisbətən dəniz yolu məsafəni 17 dəfə qısaltmış olur. Azərbaycanın istər Asiya ölkələri, istərsə də Avropa ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafında dəniz nəqliyyatı ən perspektivli sahələrdən hesab edilir.

Qeyd edilməlidir ki, Azərbaycan daxilində fəaliyyət göstərən limanların müasir vəziyyəti dünyanın qabaqcıl ölkələrinin limanları ilə müqayisədə geridə qalır. Yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi Azərbaycanın dünyanın Qərb və Şərq ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrinin inkişaf etdirilməsində Xəzər dənizi nəqliyyat vasitəsi kimi olduqca əhəmiyyət kəsb edir. Xüsusilə Volqa-Don kanalı Xəzər dənizindən gəmilərin dünya okeanına çıxmasında "açar" rolunu oynayır. Yəni gəmilər Xəzər dənizi vasitəsilə Volqa çayına, Volqa-Don kanalı ilə Azov və Qara dənizlərinə, oradan Bosfor və Dardanel boğazları vasitəsilə Aralıq dənizinə daxil olurlar. Aralıq dənizindən isə iki istiqamətdə olan çıxış yolları vasitəsilə dünya okeanlarına: Cəbəllütarik boğazı vasitəsilə Atlantik okeanı hövzəsi ölkələrinə; Babülməndəb boğazı, Qırmızı dəniz - Ədən körfəzi - Ərəbistan dənizi vasitəsilə

Hind okeanına daxil olmaqla Cənubi və Şərqi Asiya ölkələri, həmçinin Avstraliya ölkəsilə birbaşa iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malikdir. Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə Azərbaycan Türkiyə, İran, Fransa, Yunanıstan, Bolqarıstan kimi ölkələrlə iqtisadi əlaqələr saxlayır. İldə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə Bakı limanından xeyli miqdarda yuxarıda göstərilən ölkələrə neft və neft məhsulları ixrac olunur. Azərbaycan - İran əlaqələrində dəniz nəqliyyatı ön səmərəli hesab edilən nəqliyyat vasitəsidir.

Qədim "İpək yolu"nun bərpası və Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti nəticəsində dəniz nəqliyyatı ilə yüklərin dünya dövlətləri arasında o cümlədən Avrasiya ölkələri arasında daşınması daha da intensivləşəcəkdir. Məlumdur ki, "İpək yolu"na Aralıq dənizi, Qara dəniz və Xəzər dənizi hövzəsi ölkələri ilə yanaşı Transatlantika ölkələrinin qoşulması dəniz nəqliyyatı vasitəsilə bütün istiqamətlərdə yük daşınma əməliyyatlarının həyata keçirilməsinə təsir göstərmiş olacaqdır. Belə şəraitdə TRASEKA proqramına uyğun olaraq yuxarıda göstərilən dəniz hövzələrində fəaliyyət göstərən limanlarda dünya standartlarına uyğun tikinti işlərinin aparılması son dərəcə məqsədə uyğun hesab edilir. Bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, 2000-ci ildə Avrasiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə daşınmış yüklərin 25-26 %-ə qədəri dəniz nəqliyyatının payına düşmüşdür. Dəniz nəqliyyatında daşımaldan olan gəlirlərin miqdarı təxminən 90 milyon manatdan çox olmuşdur. Son illərdə dəniz nəqliyyatında tranzit yük axınları daha da intensivləşmişdir. İldə Azərbaycan daxilində fəaliyyət göstərən limanlar vasitəsilə 4 mln tonadək tranzit yüklər daşınılır. Şübhəsiz ki, tranzit yüklərdən gələn gəlir hesabına Xəzər dənizində limanların təkmilləşdirilməsi üçün çox iş görmək olar. Qeyd etmək lazımdır ki, yaxın gələcəkdə Avrasiya ölkələri arasında Transqafqaz nəqliyyat vasitələri ilə daşınan yüklərin Xəzər dənizində mərkəzləşməsi, Rusiya - İran əlaqələrinin dəniz nəqliyyatı vasitəsilə inkişaf etdirilməsi, həmçinin Orta Asiya və Qazaxıstan ölkələri ilə Rusiya və digər Qərbi ölkələri arasında dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilməsini nə-

zərə alaraq Xəzər dənizində kompleks tədbirlərin görülməsini tələb edir. Bu ilk növbədə yük axınlarını tənzimləşdirmək üçün yük tutumu daha yüksək olan yeni gəmi bərələrin: Həştərxan - Pəhləvi, Həştərxan - Türkmənbaşı, Bakı - Həştərxan, Bakı - Pəhləvi, Aktau - Həştərxan və sair istiqamətdə fəaliyyət göstərməsini təmin etmək; Xəzər dənizində gələcəkdə yük gərginliyinin qarşısının alınmasına və ölkələrarası yüklərin maneəsiz, səmərəli daşınmasına təsir göstərən global faktorlardan biri kimi qiymətləndirilməlidir. Ümumiyyətlə götürdükdə TRASEKA proqramı çərçivəsində fəaliyyət göstərən limanların bərpası üçün xeyli miqdarda kapitalın ayrılması planlaşdırılmışdır. Şübhəsiz ki, bu proqram daxilində aparılacaq işlər bütün Xəzər dənizi limanlarını əhatə etməklə, cənubi Avropa ölkələrində fəaliyyət göstərən limanları da öz əhatəsində birləşdirir. Artıq Xəzər dənizində fəaliyyət göstərən Aktau limanında yenidən quma işləri üçün 54 mln dollar kreditin ayrılması nəzərdə tutulmuşdur.

Yuxarıda göstərilən beşölkəli səviyyəli tədbirlərin həyata keçirilməsi ilə yanaşı, Azərbaycanın Xəzər dənizi sektorunda nəqliyyatla yanaşı, iqtisadi və sosial sferaya təsir göstərə bilən digər təbii resurslardan səmərəli istifadə olunması vacib problemlərdən hesab edilir. İlk növbədə Xəzər dənizi və onun ətraf hissələrində olan təbii ehtiyatlardan (neft, təbii qaz, kurort, turizm və sair) istifadəni gücləndirmək ilkin şərtlərdən hesab edilir. Yük və sərnişin axınlarını intensivləşdirmək üçün quruda və dənizdə olan yerli neft ehtiyatlarından istifadəni intensivləşdirmək üçün məqsədyönlü tədbirlər görülməlidir. Turizm məqsədilə Bakı - Nabran, Bakı - Lənkəran, Bakı - Neft daşları, Bakı buxtası ilə hövsən, Bakı - Sumqayıt istiqamətində yeni gəzinti marşrutlarının açılması iqtisadi cəhətdən xeyli səmərə verə bilər.

Eyni zamanda Azərbaycanın müstəqil dövlət kimi dəniz yollarının iqtisadi səmərəliliyini artırmaq, həmçinin daxili və xarici iqtisadi əlaqələrdə mühüm əhəmiyyət kəsb edən yerli dəniz limanlarının vəziyyətini yaxşılaşdırmaq məqsədilə yeni tikinti işlərinin apa-

rılması tələb olunur. Azərbaycanın xarici ölkələrlə iqtisadi əlaqələrinin inkişafı hazırda olduğu kimi, gələcəkdə də dəniz nəqliyyatından geniş miqyasda istifadə olunmasını tələb edir. Gələcəkdə respublikaya dəniz nəqliyyatı ilə daşınacaq yükləri normal şəkildə tənzim olunmasını nəzərə alaraq yerli limanların Hövsan, Sumqayıt, Ələt körpüsü müasir layihələr əsasında yenidən qurulması məqsədəuyğun hesab edilir. Xüsusilə Bakı limanından xalq təsərrüfatı yüklərinin Sumqayıt şəhərinə dəmir yolu ilə daşınması qısa məsafədə səmərəsiz nəqliyyat xərclərini artırır. Buna görə də Sumqayıt limanının tikintisi məqsədəuyğun hesab edilməklə mühüm iqtisadi və strateji əhəmiyyət daşıyır.

Gələcəkdə Azərbaycan ərazisində dəniz nəqliyyatının normal inkişafını təmin etmək üçün gəmiqayırma kimi mühüm sənaye müəssisəsinin yaradılması vacibdir. Bu mühüm müəssisənin təməlinin inddən qoyulması gələcəkdə Azərbaycanda gəmiqayırmanın inkişafında müsbət nailiyyətlər qazanmasına səbəb olar.

Aparılan təhlildən belə nəticəyə gəlmək olar ki, Xəzər dənizi Azərbaycan üçün istər daxili, istərsə də xarici iqtisadi əlaqələrdə mühüm nəqliyyat "arteriyası" olmaqla bərabər zəngin təbii ehtiyatlara malikdir. Bu ehtiyatlardan səmərəli istifadə olunarsa, Azərbaycanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatının rolu yüksəlməklə bərabər, daha yüksək səviyyədə gəlir əldə etmək imkanları vardır.

Azərbaycanın dünya nəqliyyat sistemində yerini müəyyən edən ən mühüm faktorlardan biri avtomobil yollarının müasir dünya standartlarına uyğun inkişaf etdirilməsidir.

Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin, həmçinin "İpək yolu"nun Azərbaycanda mərkəzi mövqə tutması yaxın gələcəkdə yük daşımının intensivliyi və yük gərginliyini aradan qaldırmaq və avtomobil yollarında yüklərin maneəsiz daşınmasını təmin etmək məqsədilə ilk növbədə beynəlxalq əhəmiyyətli Bakı - Xudat, Bakı - Qazıməmməd - Yevlax - Gəncə - Aqstafa, Bakı - Yevlax - Balakən, Bakı - Əli-Bayramlı - Sabirabad - İmişli - Zəngilan - Naxçıvan

magistral avtomobil yollarının beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması tələb olunur. Digər tərəfdən "İpək yolu"nun inkişafı bütün Avrasiya ölkələrində olduğu kimi, respublikamızın da ümumilikdə daxili yol şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsini tələb edir. Aparılan təhlillər göstərir ki, respublikanın daxilində fəaliyyət göstərən beynəlxalq və respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının kateqoriyalar üzrə iqtisadi göstəricilərinin yüksəldilməsi və beynəlxalq standartlar səviyyəsinə çatdırılması üçün müvafiq tədbirlərin görülməsi vacib məsələlərdən hesab edilir.

Azərbaycanın dünya ölkələri arasında yerini müəyyən edən ən mühüm amillərdən biri tarixən neft sənayesinin inkişafı ilə əlaqədar olaraq boru kəmərlə nəqliyyatının inkişafıdır. XX əsrin son onilliyində respublikada istehsal edilən nefti boru kəmərlə nəqliyyatı vasitəsilə xarici ölkələrə nəql olunması boru kəmərlə nəqliyyatının coğrafiyasını daha da təkmilləşdirmiş olacaq. Eyni zamanda neft istehsalının artırılması ilə əlaqədar olaraq ilk dəfə beynəlxalq əməkdaşlıq şəraitində Azərbaycanda neft istehsalının həyata keçirilməsinə dair beynəlxalq müqavilə 1994-cü ilin sentyabrında Bakı şəhərində imzalanmışdır. "Əsrin kontraktı" kimi tarixə daxil olan bu müqavilədə 8 xarici ölkəni təmsil edən 12 kompaniyanın iştirakı müəyyənləşdirilir. Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti (ABƏŞ) tərəfindən həyata keçirilən bu müqavilə əsasında ilkin olaraq Azəri, çıraq və Günəşli neft yataqlarının istismarı nəzərdə tutulur. Son ilin məlumatına görə Azərbaycana dünyanın 12 ölkəsini təmsil edən 20 aparıcı neft kompaniyası cəlb olunmuşdur. Həmin kompaniyalar yuxarıda göstərilən yataqlarla yanaşı, respublikanın digər ərazilərində neftin və təbii qazın istehsalı ilə əlaqəli lahiyələr və yeni müqavilələr həyata keçirir. Bu lahiyələrlə bağlı olan ümumi investisiyaların həcmi təxminən 30 mln ABŞ dolları həcmində müəyyən olunmuşdur. Azərbaycan ərazisində beynəlxalq neft müqavilələrinə əsasən və həmin müqavilənin iştirakçıları tərəfindən istehsala cəlb olunacaq neft yataqlarının göstəriciləri aşağıdakı 7 №-li cədvəldə verilmişdir.

Azərbaycanın beynəlxalq müqavilələr əsasında  
beynəlxalq kompaniyalar tərəfindən istifadə  
olunacaq neft yataqlarının strukturu.<sup>1</sup>

Cədvəl 7

Bağlanmış müqavilələr	İştirakçı kompaniyalar	Kontraktın vəziyyəti	Qısa mə'lumat
1	2	3	4
Azəri-Cıraq - Günəşli	ARDNŞ - 10% AMOKO - 17% YUNOKAL - 10,1% Penzoyl - 4,8% Eksn - 8,0% BP - 17,1% Ramko - 2,1% Statoyl - 8,5% Lukoyl - 10% TPAO - 6,7% İtocu - 3,9% Delta - 1,7%	Kəşfiyyat hasilat	Müqavilə imzalanıb 20.09.1994 M M təsdiq edib: 12.12.1994 Konsorsiumun adı Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şir- kəti (ABƏŞ) Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 11,5 mlrd. dollar
Qarabağ	ARDNŞ - 7,5% Penzoyl - 30% Lukoyl - 12,5% Açip - 5% LUK Açip - 45%	Aşkar edilmiş ehtiyatlar Kommersiya baxımdan sərfəli olmadığı üçün ləğv edilib.	Müqavilə, imzalanıb 10.11.1995 M M təsdiq edib: Konsorsiumun adı: Xəzər Beynəlxalq Neft Şirkəti (XBNS) investisiyalar 1,7 mlrd. dollar

<sup>1</sup> Qeyd. İqtisadi göstəricilər Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkətinin, Azərbaycanın  
İqtisadi İcmah (rüblük bülleteyn-1999) materialları əsasında verilmişdir.

Şahdəniz	ARDNŞ - 10% BP - 25,5% Statoyl - 25,5% Lukoyl - 10% Elf - 10% TPAO - 9% Olek - 10%	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 04.06.1996 MM təsdiq edib: 17.11.1996 Konsorsiumun adı: BP Şahdəniz Opereyting Limitid Əməliyyat şirkəti. Layihə üzrə çəmi investisiyalar - 4,0 mlrd dollar.
1	2	3	4
Əsrəfi - Dan Ulduzu Lənkəran - Dəniz, Talış dəniz	ARDNŞ - 20 % AMOKO - 30% YUNOKAL - 25,5 % İTOCU - 20 % Delta - 4,5 %	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 25.02.1997. MM təsdiq edib: 07.03.1997. Konsorsiumun adı: Şimali Abşeron Əməliyyat Şirkəti (ŞAƏŞ). Layihə üzrə çəmi investisiyalar 1,5 mlrd dollar.
Lənkəran - Dəniz, Talış dəniz	ARDNŞ - 25 % Elf - 40% Total - 10 %	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 10.01.1997 MM

	Olek - 10% Fina - 5 % Demineks - 10%		30.06.1997. Layihə üzrə çəmi investisiyalar - 1,5 mlrd dollar.
D - 222	ARDNŞ - 40% Lukoyl - 60%	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 03.07.1997 MM təsdiq edib: 05.12.1997. Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 2,0 mlrd dollar
Abşeron	ARDNŞ - 50% Şevron - 30% Total - 20 %	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 01.08.1997 MM təsdiq edib: 05.07.1997. Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 3,5 mlrd dollar.
Oğuz	ARDNŞ - 50% Mobil - 50%	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 01.08.1997 MM təsdiq edib: 05.07.1997. Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 1,5 mlrd dollar.
Naxçıvan	ARDNŞ - 50%	Kəşfiyyat	Müqavilə

	Ekson - 50%		imzalanıb: 01.08.1997 MM təsdiq edib: 05.07.1997. Layihə üzrə çəmi investisiyalar - 5,0 mlrd dollar.
Kürdaşi	ARDNŞ - 50% Açip - 25 % Mitsui - 15% TPAO - 5 % Repsol - 5 %	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 02.06.1998 MM təsdiq edib: 07.07.1998. Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 2,0 mlrd dollar.
1	2	3	4
Çənub-Qərbi Qobustan	ARDNŞ - 20% Kommonvels - 40% Yunion-Teksas - 40%	Kəşfiyyat reabilitasiya  Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 02.06.1998 MM təsdiq edib: 08.11.1998. Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 0,8 mlrd dollar.
Kürsəngi və Qarabağ	ARDNŞ - 50% Frontyera Resurs - 30% Deltaoyl və Hes - 20 %	Kəşfiyyat reabilitasiya	Müqavilə imzalanıb: 02.06.1998
İnam	ARDNŞ - 50%	Kəşfiyyat	Müqavilə

	AMOKO - 25% Monument Oyl və Qaz - 12,5% Mərkəzi Yanaçaq Şirkəti - 12,5 %		imzalanıb: 21.07.1998 Layihə üzrə çəmi in- vestisiyalar - 3,8 mlrd dollar.
Muradxanlı, Çəfərli, Zərdab	ARDNŞ - 50% Ramko - 50%	Kəşfiyyat reabilitasiya	Müqavilə imzalanıb: 21.07.1998 Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 1,2 mlrd dollar.
Araz, Alov Şərq	ARDNŞ - 40% BP/Statoyl - 30% Xarici neft şirkətləri - 20% TPAO - 10%	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 21.07.1998 Layihə üzrə çəmi investisi- yalar - 9,0 mlrd dollar.
Atəşgah, Yanan Tava	ARDNŞ - 50% Yapon Konsorsiumu - 50%	Kəşfiyyat	Müqavilə imzalanıb: 25.12.1998 Layihə üzrə çəmi investisi- yalar -

Bağlanmış müqavilələrə görə Azərbaycanda XXI əsrin birinci on illiyi ərzində təxminən ildə 30-50 milyon ton neftin istehsalı müəyyənləşdirilmişdir. Şübhəsiz ki, bu qədər nefti dünya bazarına nəql etmək üçün beynəlxalq əhəmiyyətli yeni boru kəmərinin tikintisi planlaşdırılmışdır. Həmin boru kəmərləri: Bakı - Tbilisi - Ceyhan; Bakı - Novorosiysk kəmərlərindən ibarətdir. Bakı - Ceyhan boru kə-

mərinin ümumi uzunluğu 1730 km təşkil edir. Bunun 468 km - Azərbaycan, 225 km - Gürcüstan, 1037 km - Türkiyənin ərazisindən keçəcəkdir. Ümumi boru kəmərinin tikintisi üçün 2,5 mlrd ABŞ dolları həcmində vəsait planlaşdırılmışdır.

Digər tərəfdən "Trans-Xəzər" nəqliyyat sisteminin Avropa - Qafqaz - Asiya magistral nəqliyyat sistemləri ilə birləşdirilməsi başqa nəqliyyat sahələrində olduğu kimi, boru kəməri nəqliyyatı vasitəsilə daha intensiv neft ixracına şərait yaratmış olacaqdır. Yuxarıda göstərilən beynəlxalq əhəmiyyətli boru kəməri nəqliyyatının istifadəyə verilməsi dəmir yolu və digər nəqliyyat vasitəsilə çox da əlverişli olmayan qiymətə neftin xarici bazara çıxarılmasının qarşısını almaqla yanaşı, ölkələrin iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olacaqdır. Eyni zamanda Azərbaycanda istehsal edilən təbii qazın dünya bazarına nəqlini təmin etmək üçün Bakı - Tiflisi - Ərzurum qaz kəmərinin tikintisi planlaşdırılmışdır. Ümumi uzunluğu 1050 km olan bu beynəlxalq əhəmiyyətli qaz kəmərinin 490 km-i Azərbaycanın, 180 km-i Gürcüstanın və 280 km-i Türkiyə respublikasının ərazisindən keçəcəkdir. Bu kəmərlərin inkişafı Azərbaycanın beynəlxalq səviyyədə nəqliyyat sisteminin inkişafına müsbət təsir göstərmiş olacaqdır. Azərbaycanın boru kəməri nəqliyyatının inkişafı daxili neftlə yanaşı, Asiyanın bir qrup ölkələrinin neft məhsullarını dünya bazarlarına daşımaq üçün əlverişli şərait yaratmış olacaqdır. Respublikanın dünya nəqliyyat sistemində yerini müəyyən edən amillərdən biri də hava nəqliyyatının inkişafıdır. Azərbaycanın müstəqilliyi ilə əlaqədar olaraq dünya ölkələri ilə hava əlaqələri daha geniş miqyasda formalaşmışdır. Yaxın gələcəkdə dünyanın inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan şəhər və regionları ilə yeni hava marşrutlarının açılması və fəaliyyət göstərməsi, respublikanın beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat sistemində malik olması ilə yanaşı, dünya iqtisadiyyatında yerini müəyyənləşdirən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir.

Azərbaycanın dünya nəqliyyat sistemində yerini müəyyən edən mühüm faktorlardan biri XXI əsrdə fəaliyyətə başlamış olacaq qədim "İpək yolu"nun bərpası olacaqdır.

Dünya ölkələri tarixin bütün inkişaf mərhələlərində ticarət əlaqələri vasitəsilə iqtisadi münasibətlərə girmiş bu yolla yüksək səviyyədə mədəni və iqtisadi inkişafa nail olmuşdur. Şübhəsiz ki, ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafına təkan verən amillərdən biri əlverişli yolların olmasıdır. Əlverişli yolların müəyyən olunması üçün dünya okeanlarından, dənizlərdən, quruda isə keçilməz meşəliklərdən, səhralardan və dağlardan keçməklə uzun illər axtarışlar aparılmış, insanların mədəni və ticarət əlaqələri üçün yollar müəyyən etmişlər. Həmin qədim tarixi yollardan biri Avrasiya ölkələri arasında tarixən mühüm ticarət yolu sayılan "İpək yolu" olmuşdur. Vaxtilə quru yollarla Avropa və Asiya ölkələrini əlaqələndirən "İpək yolu" zaman-zaman ticarətin inkişafına təkan vermiş, həmin ölkələrin xalqlarını biri-birinə yaxınlaşdırmışdır. O dövrdə nəqliyyatın müasir növləri inkişaf etmədiyindən sadə ticarət əməliyyatları dəvə karvanları vasitəsilə Avrasiya ölkələrinin bazarlarına yol tapırdı. Bir neçə əsr bundan əvvəl Avrasiya ölkələri arasında ticarət əlaqələrində mühüm rol oynayan Qədim "İpək yolu" XX əsrin son illərində dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafına təkan verə bilən qlobal bir problem kimi aşkar olundu. Əvvəllər xalqlar arasında sadə ticarət yolu ilə insanları və ölkələri bir-birinə yaxınlaşdıran "İpək yolu" XX əsrin sonunda geniş miqyasda bərpa olunmağa başlanılır. XXI əsrdə yenidən fəaliyyətə başlayacaq "İpək Yolu" daha geniş miqyaslı olmaqla, xalqlar arasında dostluq körpüsünə çevriləcək və Avrasiya ölkələri ilə yanaşı, Transatlantika ölkələrini öz ətrafında birləşdirməklə əsl sərvət yolu kimi tarixin yeni mərhələsində fəaliyyət göstərəcəkdir. "İpək Yolu"nun bərpası Qərb və Şərqlə Transatlantika ölkələrinin və müxtəlif mədəniyyətə, qədim sivilizasiyaya malik ölkələrin təcrübəsini daha geniş miqyasda digər ölkələr tərəfindən yiyələnməsinə şərait yaratmaqla, qazanılmış nəliyyətlərdən bütün bəşəriyyət bəhrələnməsinə olacaqdır.

Tarixdə böyük tarixi şəxsiyyətlər daima keçmişə müraciət etmiş, ən yaxşı və tarixdə qalan ənənələrdən bəhrələnməyə səy göstərmişdir. Vaxtilə qədim "İpək Yolu"nun Azərbaycan ərazisindən keçməsi

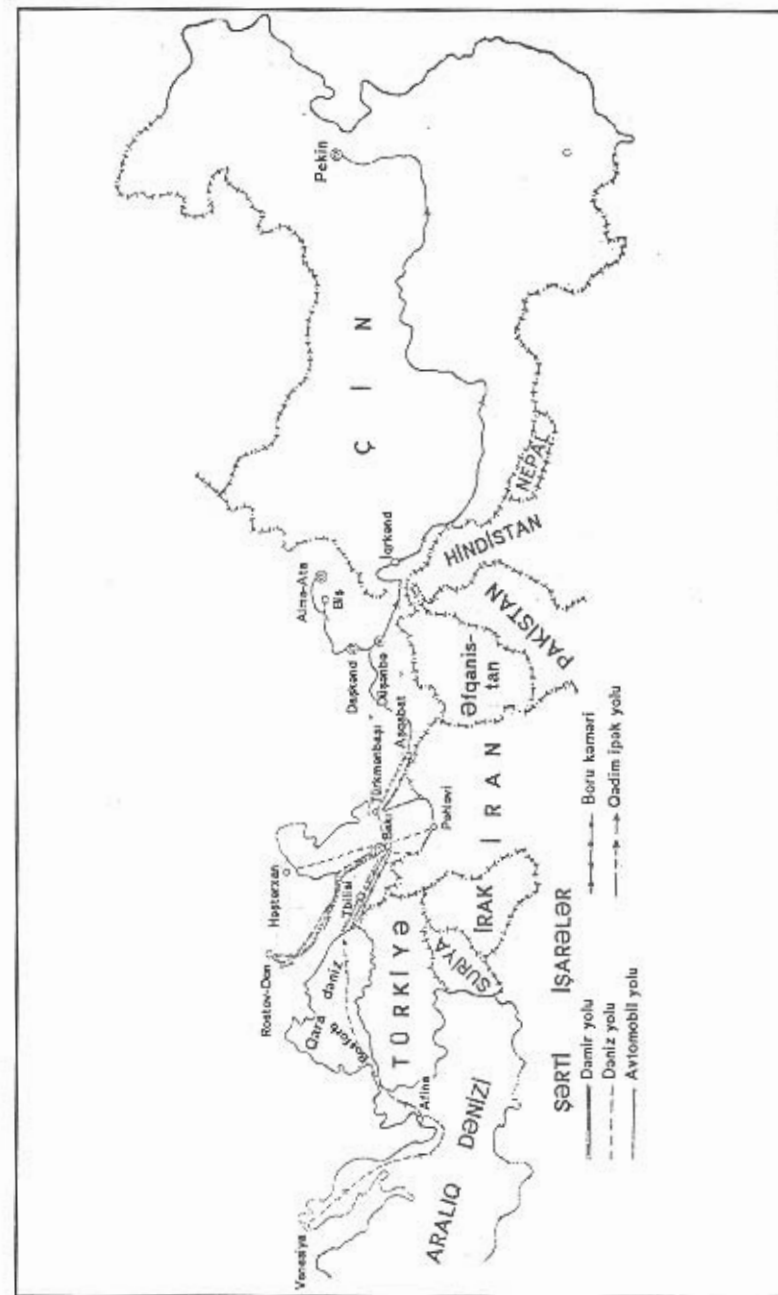
bu qədim diyarın əlverişli təbii şəraiti haqqında Qərb və Şərqlə ölkələrinə ətraflı məlumatların çatdırılmasına imkan vermişdir. Əvvəllər olduğu kimi, Qədim "İpək Yolu"nun keçdiyi Azərbaycan artıq XXI əsrin əvvəllərində həmin yolun mərkəzinə çevrilmişdir. Lakin XX əsrin sonu və XXI əsrin əvvəllərində mövcud olan "İpək Yolu" əvvəlki primitiv quru yolu yox, bütün nəqliyyatın müasir sahələrini özündə cəmləşdirən və dünya ölkələrinin daim iqtisadiyyatına töhvələr verəcək yollar sistemindən ibarət olacaqdır. Tarixi "İpək Yolu"nun inkişafı ilə əlaqədar olaraq beynəlxalq miqyaslı proqramlar qəbul olunmuş və konfranslar keçirilmişdir. 1993-cü ildə Brüsseldə Avropa İttifaqı Birliyi üzvü olan ölkələr tərəfindən TASİS və TRASEKA proqramlarının qəbul olunması (Azərbaycandan iştirakçı akademik Z.Ə.Səmədzadə olmuşdur) "İpək Yolu"nun inkişafına təkan verə bilən Avropa və Asiya ölkələrinin iqtisadiyyatında mühüm rol oynayan Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin, Transxəzər nəqliyyat sisteminin kompleks inkişafına dair proqramların işlənməsi, həmçinin Aralıq dənizi hövzəsi ölkələrinin "İpək Yolu" ətrafında birləşməsinə təmin etmək üçün dəniz nəqliyyatının inkişafı ilə əlaqədar yeni layihələrin TRASEKA proqramı çərçivəsində işlənməsi öz əksini tapdı. Eyni zamanda xalqlar arasında sülhü, əminamanlığın qorunub saxlanmasında böyük əhəmiyyət kəsb edəcək Qədim "İpək yolu"nun inkişafına həsr olunmuş beynəlxalq səviyyəli konfrans 1998-ci ilin sentyabrında Bakı şəhərində keçirildi. Qədim "İpək yolu"nun tarixi əhəmiyyətindən danışarkən Azərbaycan Respublikasının prezidenti Heydər Əliyev demişdir: "Əminəm ki, Tarixi Böyük "İpək Yolu"nun bərpası məsələlərinin müzakirəsi, konfransımızın nəticələri və yekunları milli regional nəqliyyat strukturlarının, beynəlxalq iqtisadi əməkdaşlığın, inkişafın, Avrasiya məkanında sülhün, sabitliyin və tərəqqinin möhkəmləndirilməsi üçün böyük əhəmiyyət kəsb edəcəkdir".

Bu baxımdan Azərbaycanın dünya ölkələri arasında əlverişli geosiyasi mövqedə olması və dünya ölkələrinin iqtisadi marağına səbəb olan nəqliyyat sahələrinin inkişaf etməsi, həmçinin beynəlxalq nəq-

liyyat sisteminə malik olması "İpək Yolu"nun reallaşmasında mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir. Bu bir sıra mühüm iqtisadi amillərlə əlaqədardır. Birincisi Avrasiya məkanında Qədim "İpək Yolu"nun Azərbaycanda mərkəzi mövqə tutması; İran görfəzi, Aralıq dənizi, Qara dəniz hövzəsi ölkələrinin iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynayan dəniz nəqliyyatının respublika ərazisində kəsişməsi: Avropa - Asiya ölkələri arasında "İpək yolu"nun inkişafına və səmərəli iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına şərait yaradan Transqafqaz nəqliyyat dəhlizinin bir başa respublika ərazisində kəsişməsi; dəniz nəqliyyatı vasitəsilə İran - Rusiya və Orta Asiya respublikaları ilə iqtisadi əlaqələrin Azərbaycanda kəsişməsi.

İkincisi dünyanın bir çox dövlətləri arasında çox da kiçik əraziyə malik olmasına baxmayaraq, dünyanın nəqliyyat cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrinə xas olan beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyatın mühüm sahələrinin: dəmir yolu, dəniz, avtomobil və hava nəqliyyatının inkişaf etməsi daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin daha səmərəli yollarla həyata keçirilməsinə və ölkələr üçün əlverişli gəlir mənbəyi olmasına şərait yaratmış olacaqdır (bax sxem 2).

"İpək yolu"nun inkişafı ölkələr üçün "açıq qapı" rolunu oynamaqla inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan dövlətlərin iqtisadi və sosial inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, ən əlverişli yollarla iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaratmış olacaqdır.



Sxem 2. Azərbaycanın Avrasiya ölkələri arasında nəqliyyat əlaqələrinin xəritə-sxemi.



### III FƏSİL. NƏQLİYYAT QOVŞAQLARININ FORMALAŞMASI VƏ YÜKDAŞIMA İMKANLARI.

#### § 1. NƏQLİYYAT QOVŞAQLARININ İNKİŞAFININ ZƏRURİLİYİ VƏ QANUNAUYĞUNLUQLARI.

Nəqliyyat qovşaqları hər bir ölkənin nəqliyyat kommunikasiyasından, istehsalın ixtisaslaşmasından və inkişafın səviyyəsindən, yük daşınmanın intensivliyindən asılı olaraq əmələ gələrək inkişaf edir. İndiki bazar iqtisadiyyatı şəraitində ölkələr arasında gedən inteqrasiya prosesləri, həmçinin beynəlxalq yükdaşımaların ildən-ilə sürətlə artması hər bir ölkənin nəqliyyat sistemindən səmərəli istifadə etməklə, nəqliyyat qovşaqlarının müasir şəraitə uyğun formalaşması qanunauyğunluqlarının aşkar olunmasını tələb edir. Nəqliyyat qovşağı əlbəttə yeni fikir deyildir, lakin o ölkələrin inkişaf səviyyəsindən, nəqliyyat sistemindən asılı olaraq formalaşır. Adətən iqtisadi və iqtisadi-sosial coğrafi baxımdan bir neçə nəqliyyat növünün kəsişdiyi ərazilərdə yerləşən iri stansiyaları nəqliyyat qovşağı adlandırmaq qəbul olunmuşdur.<sup>1</sup> Lakin tədqiqatlar göstərir ki, müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində nəqliyyat qovşaqlarının formalaşması yük və sərnişin daşınmanın intensivləşməsindən, həmçinin beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına təsir göstərən nəqliyyat növlərinin qarşılıqlı fəaliyyətindən asılı olan amillərdən daha çox asılıdır. Başqa formada desək nəqliyyat qovşaqlarının formalaşması daxili və xarici yük daşınmanın tənzimlənməsində mühüm rol oynayan bir neçə nəqliyyat növlərinin kəsişdiyi stansiyalarda əmələ gəlməsinə şərait yaradır. Xüsusilə XXI əsrin əvvəlində dünya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesləri bir sıra iqtisadi sosial amillərlə yanaşı, ölkələr arasında əlverişli nəqliyyat sahələri üzrə yüklərin daşınmasını müəyyənləşdirməklə, hər bir ölkənin qarşısında duran qlobal nəqliyyat problemlərinin həllini tələb edir.

Tarixən dünyanın bir sıra nəhəng ölkələrində sənayenin sürətli inkişafı, sənaye qovşaqları ilə yanaşı, bilavasitə həmin şəhərlərin iq-

<sup>1</sup> Э.Б.Алаев. Социально Экономическая география. М. 1983, с.215.

tisadi və sosial inkişafına təsir göstərən, eyni zamanda inkişaf etmiş nəqliyyat qovşaqlarının əmələ gəlməsinə zəmin yaratmışdır. Bu cür nəqliyyat qovşaqları daxili yük axınlarını tənzimləməklə yanaşı, bilavasitə ölkələrarası tranzit yük axınlarının ötürülməsinə xidmət göstərir. Nəqliyyat qovşaqlarının inkişafı hər bir qovşaq daxilində yerli əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadəsinə, iqtisadi və sosial sferanın inkişafına təsir göstərən faktorlardan hesab edilir. Nəqliyyat qovşaqlarının inkişafına Avropa ölkələri içərisində Fransa, Almaniya, ABŞ, Rusiya Federasiyası, Ukrayna və Şərqi Avropanın digər ölkələri, həmçinin Şərq ölkələri içərisində inkişaf etmiş nəqliyyat kommunikasiyasına malik olan Çin Xalq Respublikası, Qazaxıstan və s. ölkələri misal göstərmək olar.

Azərbaycan Respublikası nəqliyyat kommunikasiyasına görə Avrasiya ölkələri arasında mərkəzi mövqə tutduğundan, həmçinin Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycanda kəşifməsi, qərb və şərq ölkələri arasında yüklərin təhlükəsiz və səmərəli daşınmasını təmin etmək amilləri, respublikada beynəlxalq səviyyəli nəqliyyat qovşaqlarının yaradılması imkanlarını aşkar etmişdir. Nəqliyyat qovşaqlarının formalaşması metodologiyası müasir şəraitdə istər ölkə, istərsə də dünya nəqliyyatının qarşısında duran müasir qlobal problemlərin həllinin həyata keçirilməsi ilə əlaqədar olaraq dəyişir və inkişaf edir. Müasir şəraitdə yük daşınmalarının intensivliyindən asılı olaraq iki-üç, üç-dörd və daha çox nəqliyyat növlərinin kəsişdiyi ərazilərdə nəqliyyat qovşaqlarının formalaşmasına zəmin yaranır.

Başqa cür desək dəmir yolu ilə avtomobil, dəmir yolu - dəniz, çay, avtomobil - dəmir yolu, yaxud dəniz, hava, boru kəmərləri nəqliyyatının fəaliyyət göstərdiyi ərazilərdə nəqliyyat qovşaqları inkişaf edə bilər. Nəqliyyat sahələrinin yük daşınmalarının inkişaf səviyyəsindən asılı olaraq nəqliyyat qovşaqlarını üç kateqoriyada vermək mümkündür: a) yüksək səviyyədə inkişaf etmiş nəqliyyat qovşağı; b) inkişaf etməkdə olan nəqliyyat qovşağı; v) inkişafa başlamış nəqliyyat qovşaqları. Bu qovşaqların hər birinin inkişaf sə-

viyyəsinə müəyyənləşdirmək təbii-iqtisadi amillərlə yanaşı yük və sərnişin yaradan mənbələrin aşkar olunması mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir.

Qeyd etməliyik ki, dünyanın bir sıra ölkələrində, həmçinin MDB ölkələri çərçivəsində nəqliyyat qovşaqlarının formalaşması xüsusiyyətlərini aşkar edən qovşaqların tədqiqinə dair bir sıra əsərlər yazılısa da, bu günədək Azərbaycan Respublikasında nəqliyyatın çoxsahəli fəaliyyət göstərməsinə baxmayaraq nəqliyyat qovşaqlarının xüsusiyyətlərini əks etdirən tədqiqat işləri aparılmamışdır. Halbuki nəqliyyat qovşaqlarının inkişafı özlüyündə sənaye qovşaqlarına, şəhər və qəsəbələrin əmələ gəlməsinə və onların iqtisadi inkişafına təsir göstərən mühüm məsələlərdən hesab edilir.

XXI əsrin əvvəlində "İpək Yolu"nun inkişaf etdirilməsi və onun Azərbaycanda mərkəzləşməsi şübhəsiz ki, respublika daxilində beynəlxalq səviyyəli qovşaqların inkişafına təsir göstərmiş olacaqdır. Bu baxımdan Azərbaycanın ərazisində fəaliyyət göstərən bir çox dəmir yolu stansiyalarının yaxın gələcəkdə səmərəli fəaliyyəti nəticəsində həmin stansiyalar qovşaq roluna aid imkanlara malik olacaqdır. Həmin qovşaqlar şübhəsiz ki, tranzit yük axınlarını tənzimləmək üçün yeni köməkçi yolların salınmasını, yükvurma və boşaltma əməliyyatlarının mexanikləşdirilməsi üçün beynəlxalq normalara uyğun tədbirlərin görülməsini, həmin qovşaqlarda sosial sferanın müasir tələblərə uyğun qurulmasına dair məsələlərin həllini tələb edir.

Yeri gəlmişkən qeyd etməliyik ki, istər MDB respublikaları, istərsə də Azərbaycan Respublikasında sənaye qovşaqlarının metodologiyasına dair bir sıra əsərlər yazılıb nəşr edilmişdir. Lakin aparılan tədqiqatlar və təhlillər göstərir ki, hər hansı ərazi daxilində nəqliyyat qovşağı mahiyyət etibarilə sənaye qovşağının inkişafına təsir göstərir və sənaye sahəsində istehsal olunan məhsulları tənzimləyir, istehsal prosesini tamamlamaqla istehsalçı ilə istehlakçı arasında əlaqələrin yaradılmasına xidmət göstərir. Fikrimizcə nəqliyyat qovşaqlarının inkişaf səviyyəsindən asılı olaraq, nəqliyyat qovşaqlarının sərhəddi sənaye qovşaqlarının sərhəddinə uyğun gəlir. Əgər sənaye qovşaqları

rı ərazi üzrə maddi istehsal sahələrinin səmərəli təşkili və məhsuldar qüvvələrin yerləşdirilməsinə, istehsal prosesinin başa çatdırılması üçün lazım olan avadanlıqları xammalı sənaye müəssisələrinin potensial imkanlarına uyğun olaraq inkişaf etdirilməsi funksiyasını yerinə yetirdiyi halda, nəqliyyat qovşaqları mahiyyət etibarilə, son dərəcə mürəkkəb ictimai iqtisadi problemlərin həllini özündə birləşdirir. İstər respublika, istərsə də hər bir regionda nəqliyyat qovşaqlarının inkişaf imkanları və formalaşma xüsusiyyəti maddi istehsal sahələrinin ərazi üzrə paylanması, yük axınlarının tənzimlənməsi və səmərəli təşkilinin ifadəsidir. Çünki, maddi istehsal sahələrinin inkişafında bu və ya digər nəqliyyat növünün təsir dairəsi özünü qabarıq şəkildə biruzə verir. Nəqliyyat qovşağı özünün inkişaf mərhələlərində ətraf ərazilərdə əhalinin maddi həyat səviyyəsinin yüksəldilməsinə, işlə təmin olunmasına, xidmət sferasının yaxşılaşmasına idxal və ixrac proseslərinin səmərəli həyata keçirilməsinə, xalq təsərrüfatı yüklərinin vaxtında sənaye rayonlarına və mərkəzlərinə çatdırılmasına şərait yaradır. Deməli, nəqliyyat qovşaqları bilavasitə ərazi daxilində məhsuldar qüvvələrin, sənayenin, kənd təsərrüfatının inkişaf səviyyəsindən asılı olaraq formalaşır. Şübhəsiz ki, yuxarıda qeyd olunan sferaların formalaşmasının və maddi bazasının əsasını nəqliyyat sferası təşkil edir. Azərbaycan şəraitində nəqliyyatın bütün sahələri inkişaf etmiş, yük və sərnişin daşınmasında, həmçinin məskunlaşmanın aparılmasında, təbii resursların istifadəsində, hər bir region daxilində yük və sərnişin əmələ gətirən mənbələrin aşkar olunmasında hər bir nəqliyyat növü öz funksiyasını yerinə yetirməklə, bir sıra nəqliyyat qovşaqlarının və mərkəzlərinin formalaşmasına zəmin yaradır.

Nəqliyyat qovşaqları formalaşma və inkişaf səviyyəsinə görə müxtəlifdir. Formalaşma səviyyəsinə və nəqliyyat sahələri arasında əlaqələndirilməsinə görə nəqliyyat qovşaqları nəqliyyat mərkəzlərindən daha çox üstünlüyə malikdir. Aparılan təhlildən sonra belə nəticəyə gəlmək olur ki, illik yük daşınması 1 mln. ton və ondan artıq bir və bir neçə nəqliyyatın kəsişdiyi stansiyaları nəqliyyat qovşaqları adlandırmaq məqsədəuyğun hesab edilir. Bu baxımdan res-

publika ərazisində nəqliyyat sahələrinin inkişafından və yük axınlarının formalaşmasından asılı olaraq nəqliyyat qovşaqları müəyyən olunmuşdur. Nəqliyyat qovşaqları içərisində nəqliyyat konfigurasiyasına, xalq təsərrüfatı yükləri və sərnişin daşınmasına görə mürəkkəb quruluşa malik olan qovşaqlar aşağıdakılar hesab edilir: Bakı, Gəncə, Əli-Bayramlı, Culfa, Naxçıvan, Lənkəran-Astara. Bu qovşaqlardan müxtəlif növ yük və sərnişin daşınmasına baxmayaraq hər biri spesifik xüsusiyyətinə görə formalaşmış nəqliyyat qovşaqları sistemində aid olunur.

Inkişaf etmiş nəqliyyat qovşaqları eyni zamanda formalaşmış sənaye qovşağı kimi fəaliyyət göstərir. Sənaye qovşağına verilən təriflər istehsal sahələrinin ərazi üzrə mərkəzləşməsinin nəzəri-metodoloji məsələlərinin və istehsal münasibətlərinin tələblərinə müvafiq olaraq təhlilə görə deyil, mövcud qovşaqların iqtisadi-coğrafi təhlilindən alınan nəticələrə əsaslanır. Məlum səbəblər üzündən bir sıra mürəkkəb istehsal sahələrinin yuxarıda göstərilən qovşaqlar daxilində təmərküzləşməsi qovşaq daxili və qovşaqlararası gərgin sərnişin və yük daşınmalarına səbəb olmuşdur. Əgər sənaye qovşaqları ümumiyyətlə ərazi üzrə məhsuldar qüvvələrin inkişaf səviyyəsini müəyyən edirsə, nəqliyyat qovşaqları isə həmin qovşaq daxilində yerləşən sənaye müəssisələrinin istehsal əlaqələrinin tamamlanmasına, yəni istehsalçı ilə istehlakçı arasında, xammal mənbəyindən tutmuş hazır məhsulun istehlakçıya çatdırılmasınadək olan prosesi tamamlamış olur. Belə nəticəyə gəlmək olar ki, nəqliyyat qovşaqları mahiyyətcə sənaye qovşaqları ilə qarşılıqlı şəkildə inkişaf edir və formalaşır. Eyni zamanda nəqliyyat qovşağı sənaye qovşağından fərqli olaraq sərnişin və yük daşınmasına görə həmin qovşaq ətrafında yerləşən nəqliyyat mərkəzlərini eləcə də məntəqələrini lazımı xalq təsərrüfatı məhsulları ilə təmin etmək imkanlarına malikdir. Yuxarıda göstərilən nəqliyyat qovşaqlarının daşınan yüklərin quruluşuna, texniki vəziyyətinə və yerləşdiyi coğrafi mühitdən asılı olaraq təhlilini məqsəduyğun hesab edirik.

## § 2. NƏQLİYYAT QOVŞAQLARININ MÜASİR TEXNİKİ VƏZİYYƏTİ VƏ ONLARIN YÜKDAŞIMA QABİLİYYƏTİNİN TƏHLİLİ.

Müasir şəraitdə dünya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesləri bir sıra sosial-iqtisadi amillərlə yanaşı, yük daşınmalarının intensivləşməsinə təsir göstərmişdir. Yük daşınmanın tənzimlənməsini təmin etmək üçün hər bir nəqliyyat növündən səmərəli istifadə olunmaqla yanaşı, hər bir qovşağın və iri stansiyaların yük tutumunun, ötürücülük qabiliyyətinin və texniki iqtisadi göstəricilərinin müəyyən olunması mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Xüsusilə Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizində tranzit yük daşınmanın intensivləşməsi ilə əlaqədar olaraq dəhlizə aid edilən bütün qovşaqların potensial imkanlarının müəyyənləşdirilməsi vacibdir. Bu baxımdan Azərbaycan ərazisində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sahələri və qovşaqların bilavasitə Avrasiya ölkələri arasında mərkəzi mövqə tutduğunu nəzərə alıb mühüm nəqliyyat qovşaqlarının texniki iqtisadi göstəricilərinin müəyyənləşdirilməsi və təhlilinin aparılmasını məqsəduyğun hesab edirik.

Azərbaycanın nəqliyyat qovşaqları içərisində Bakı nəqliyyat qovşağı Abşeron iqtisadi rayonuna daxil edilməklə əlverişli coğrafi mühitdə yerləşir. Nəqliyyat konfigurasiyasına, yük və sərnişin daşınmasına görə respublikanın digər nəqliyyat qovşaqlarından fərqlənir. Bakı nəqliyyat qovşağı dəmir yolu, dəniz, avtomobil, boru kəməri və hava nəqliyyatının inkişafı nəticəsində formalaşmışdır. Aparılan təhlil nəticəsində aydın olur ki, bütün illərdə Bakı nəqliyyat qovşağı intensiv yük və sərnişin axınlarına malikdir. Ümumiyyətlə respublika dəmir yolu ilə daşınan cəmi yüklərin 45 %-i, dəniz nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin 60 %-i Bakı qovşağının payına düşür. Bakı nəqliyyat qovşağında yük yaradan əsas mənbələr istehsal edilən neftin və təbii qazın, maşınqayırma və metal emalı məhsulları, tikinti materialları, kimya və neft kimya, meşə və ağac emalı, həmçinin yüngül yeyinti məhsulları hesabındadır. Sənaye sahələrinin qovşaq daxilində tarixən

çoxsahəli inkişafı intensiv iqtisadi əlaqələrə zəmin yaratmış və daşınan xalq təsərrüfatı yüklərinin çoxsahəli olmasına öz təsirini göstərmişdir. Bakı nəqliyyat qovşağı respublikadaxili yük və sərnişin daşınması funksiyasını yerinə yetirməklə bərabər, beynəlxalq yük daşınmanın tənzimlənməsində mühüm "arteriya" hesab edilir. Bütün istiqamətlərdə dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı və dəniz nəqliyyatı ilə qovşağa daxil olan ümumi yüklərin 16,3 % - kimya məhsulları, mineral gübrələr, 29 % - çörək məhsulları, 4 % - yeyinti sənaye məhsulları, 6 % - meşə materialları, 9,7% - isə digər sənaye məhsulları təşkil edir. Qovşağın əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi daxili və xarici yük əməliyyatlarını yerinə yetirilməsində yük gərginliyinə məruz qalır. Halbuki, yaxın gələcəkdə indiki yük axınlarına nisbətən, yük daşınmanın xüsusi çəkisi 2 - 3 dəfə artmış olacaqdır. Xüsusilə respublikanın müstəqilliyə malik olması, dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına daha da təkan vermişdir. Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin işə düşməsi və onun Azərbaycan ərazisində, o cümlədən Bakı nəqliyyat qovşağında mərkəzləşməsi bütün nəqliyyat sahələrinin intensiv fəaliyyətini tələb edir. Mühüm dəmir yolu məntəqələrində yüklərin doldurulub boşaldılması üçün mexanikləşdirmənin müasir tələblər səviyyəsində aparılması vacibdir. Eyni zamanda qovşağın yük götürmə səviyyəsini yüksəltmək məqsədilə dəniz nəqliyyatının mütərəqqi üsullarından istifadə etmək üçün məqsədyönlü işlərin görülməsi tələb olunur. İndiki şəraitdə Bakı - Türkmənistan, Bakı - Bektaş arasında bir çox gəmi, bərələri fəaliyyət göstərir. Şübhəsiz ki, hər ton yükün gəmi bərə ilə daşınma xərci normal şəraitdə adi gəmi ilə daşınma xərcinə nisbətən 2 dəfə ucuz başa gəlir. Bakı ilə digər limanlar arasında yeni gəmi bərələrin istifadəyə verilməsi Bakı nəqliyyat qovşağının fəaliyyətini artırır. Digər tərəfdən qovşaq daxilində gəmi bərələrin üstünlüyü ondan ibarətdir ki, yüklərin təkrar yüklənilməsinə yol verilmədən səmərəli nəqliyyat xərclərinə şərait yaradılır. Bakı nəqliyyat qovşağının spesifik xüsusiyyətindən biri də hava nəqliyyatı vasitəsilə daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsidir. Yaxın gələcəkdə Avro-

pa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin daha intensiv fəaliyyəti Bakı qovşağının beynəlxalq nəqliyyat qovşağı roluna malik olması üçün zəmin yaratmışdır. Bu baxımdan Bakı nəqliyyat qovşağında fəaliyyət göstərən nəqliyyat infrastrukturunda kompleks şəkildə təkmilləşmə işlərinin aparılması mühüm problem kimi qarşıda durur. Qovşağın nəqliyyat konfigurasiyasının beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin geniş miqyaslı formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir.

Respublikanın qərb bölgəsində fəaliyyət göstərən mühüm nəqliyyat qovşaqlarından biri də Gəncə nəqliyyat qovşağıdır. Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizində Gəncə nəqliyyat qovşağı quru nəqliyyat vasitələri ilə yük axınlarının tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Həmçinin qovşaqda iqtisadi, sosial və xidmət sferalarının yaxşılaşdırılması üçün müvafiq tədbirlərin görülməsi vacibdir.

Gəncə nəqliyyat qovşağı coğrafi cəhətdən əlverişli mövqedə yerləşmiş daxili və xarici yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində aktiv iştirak edir. Qovşaq Bakı - Böyük kəşik magistral dəmir yolu və eyni istiqamətdə respublika əhəmiyyətli magistral avtomobil yolları üzərində formalaşmışdır. Tarixən qovşağın yerləşdiyi ərazi daxilində Bakı - Batum neft kəməri çəkilmişdir. Hal-hazırda Bakı - Gəncə - Ağstafa qaz kəməri təhlil edilən ərazidən keçməsi qovşağın iqtisadi və sosial sferalarının formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Gəncə nəqliyyat qovşağının inkişafı ümumilikdə Gəncə şəhərinin, o cümlədən ətraf inzibati rayonların iqtisadi inkişafında mühüm rol oynamışdır. Respublikada dəmir yolu ilə daşınan yüklərin 16%-i Gəncə qovşağının payına düşür. Xüsusilə yerli xammal ehtiyatlarının istehsal dövriyyəsinə cəlb olunması qovşaqdaxili yük daşınmanı intensivləşdirmişdir. Tarixən Gəncə nəqliyyat qovşağının yük daşınmasında üç əsas ənənəvi sənaye məhsulları yüngül, yeyinti və əlvan metallurgiya sənaye məhsulları üstünlük təşkil etmişdir. Ümumiyyətlə Gəncə nəqliyyat qovşağının səmərəli fəaliyyəti qovşaq ətrafı istehsal sahələrinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Son ildə istehsal sahələrinin inkişafı üçün qovşağa daxil olan yükün əsas hissəsini əlvan metal mə-

mulatları (28 %), meşə materialları, yeyinti və sənaye məhsulları təşkil edir. Eyni zamanda qovşaqdan göndərilən yüklərin əsasını mineral tikinti materialları (21 %), kənd təsərrüfatı məhsulları, qalan faizini sair sənaye məhsulları təşkil edir. Gəncə nəqliyyat qovşağında fəaliyyət göstərən mühüm nəqliyyat sahələrindən biri də hava nəqliyyatıdır. Hava nəqliyyatı ümumiyyətlə qovşağın əlaqə imkanlarını, daha da genişləndirmişdir. Gəncə hava limanı vasitəsilə respublikanın daxili regionları ilə yanaşı, MDB məkanında yerləşən müstəqil respublikaların şəhərləri ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək imkanları yaradılmışdır. Gəncə şəhəri ilə xarici ölkələrin şəhər və regionları arasında iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək üçün beynəlxalq hava yollarının yaxın gələcəkdə açılması məqsəduyğun hesab edilir.

Yaxın gələcəkdə "İpək yolu"nun fəaliyyəti ilə əlaqəli olaraq Azərbaycanın qərb rayonlarının nəqliyyat sistemi daha intensiv şəkildə tranzit yük daşımalarına məruz qalacaqdır. Xüsusilə Aralıq dənizi, Qara dəniz hövzəsi ölkələrində su nəqliyyatı ilə daşınan yüklər quru nəqliyyat sahələrinə verilməklə Gürcüstan ərazisindən Azərbaycana ötürülməklə, şərq ölkələrinə daşınmış olacaqdır. Eyni zamanda həmin marşrutla qərb ölkələrinə yüklərin daşınması prosesi baş verəcəkdir. Kütləvi şəkildə daşınacaq yüklərin tənzim olunmasında Gəncə nəqliyyat qovşağı mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olacaqdır. Bu baxımdan qovşaqda fəaliyyət göstərən stansiya daxili dəmir yolunun artırılması, yük vurma və boşaltma əməliyyatlarını mexanikləşdirilməsi üçün beynəlxalq standartlara uyğun işlərin görülməsi ön plana çəkilməlidir. Eyni zamanda qovşaqda iqtisadi və sosial xidmət sferasının yaxşılaşdırılması məqsədilə işlərin görülməsi tələb olunur. Dəmir yolunda vaqonların və teplovozlarnın sazlığını təmin etmək üçün təmir müəssisələrinin yaradılması vacibdir. Bu məsələlərin həlli qovşağ daxilində yeni iş yerlərinin açılmasına şərait yaratmaqla əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadəsinə zəmin yaradılar.

Azərbaycanın mərkəzi regionunda yük və sərnişin daşınmasında mərkəzi mövqə tutan qovşaqlardan biri Yevlax Nəqliyyat Qovşağıdır. Yevlax nəqliyyat qovşağı Gəncə dəmir yolu şöbəsinə daxil ol-

maqla, dəmir yolunun və avtomobil yollarının kəsişməsindən əmələ gəlmişdir. Bakı - Ağstafa dəmir yolu və avtomobil yollarının mərkəzində yerləşmişdir. Qovşaqdan yuxarı və düzən Qarabağın rayonlarına ayrılan Yevlax - Ağdam - Xankəndi, Yevlax - Mingəçevir dəmir yollarının çəkilməsi Yevlax dəmir yolu stansiyasının nəqliyyat qovşağı kimi formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Qovşağın əlverişli coğrafi mövqedə olması sənayenin və kənd təsərrüfatının inkişafına öz müsbət təsirini göstərmişdir. Ümumiyyətlə Yevlax rayonu ərazisində yerli istehsal sahələrində ümumi məhsulun çox hissəsini yüngül və yeyinti sənaye məhsulları təşkil edir. Qovşaqdan respublikanın müxtəlif rayonlarına göndərilən məhsullar içərisində bu çeşiddən olan məhsullar üstünlük təşkil edir.

Aparılan təhlil göstərir ki, Gəncə dəmir yolu şöbəsi üzrə daşınan yükün 5%-i bu qovşağın payına düşür. Yevlax bir nəqliyyat qovşağı kimi düzən Qarabağın bir sıra inzibati rayonlarını və Mingəçevir şəhərinin sosial-iqtisadi inkişafında, sərnişin və yük daşınmasında mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Ətraf inzibati rayonların hesabına qovşağa daxil olan yükün həcmi göndərilən yüklərə nisbətən 3 dəfə çox olur. Qovşağa dəmir yolu ilə daxil olan yükün əsas hissəsini neft məhsulları (27 %-i), mineral tikinti materialları (28 %-i), yeyinti məhsulları (14 %-i) təşkil edir. İldə qovşaqdan 1 mln tondan artıq müxtəlif çeşidli xalq təsərrüfatı yükləri daşınılır. Qovşağ daxilində yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunur. Xüsusilə avtomobil, boru kəmərlər və hava nəqliyyatının qovşağ daxilində formalaşması yük daşınmanın intensivləşməsinə müsbət təsir göstərir. Azərbaycanın TRASEKA proqramına qoşulması Bakı - Yevlax - Gəncə - Ağstafa magistral dəmir yolunda yenidənqurma işlərinin aparılmasını planlaşdırmışdır. Mühüm qovşaqlarda beynəlxalq standartlara uyğun işlərin görülməsi, xüsusilə yük daşımalarını tənzimləmək üçün qovşağdaxili dəmir yollarının sayının artırılması, mexanikləşdirmənin gücləndirilməsi, qovşaqda çalışan işçi qüvvəsinin sosial həyat tərzinin yaxşılaşdırılması və xidmət sferasının yüksəldilməsi üçün tədbirlərin görülməsi vacibdir.

Respublikanın mərkəzi regionunda yük və sərnişin daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edən qovşaqlardan biri də Əli Bayramlı nəqliyyat qovşağıdır. Qovşağın iqtisadi coğrafi cəhətdən əlverişli mövqedə yerləşməsi və səmərəli nəqliyyat kommunikasiyasına malik olması intensiv yük və sərnişin daşınmasına zəmin yaratmışdır. Başqa formada desək Əli Bayramlı nəqliyyat qovşağı Bakı - Şərur, Bakı - Astara dəmir yolu və avtomobil yollarının düyünündə yerləşir. Eyni zamanda Əli Bayramlı dəmir yolu stansiyasının bir nəqliyyat qovşağı kimi formalaşmasında 20 ildən artıq müddət ərzində Əli Bayramlı şəhəri və onun ətrafında intensiv şəkildə neftin istehsal olunması və bir sıra yüngül və yeyinti sənaye sahələrinin inkişafı mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Qovşaqdan ildə 3 mln tondan çox müxtəlif çeşidli xalq təsərrüfatı yükləri daşınır. Ümumi daşınmada 80 %-ə qədər qovşağa daxil olan yüklər, 20 %-i isə qovşaqdan göndərilən yüklər təşkil edir. Əli Bayramlı nəqliyyat qovşağının formalaşmasında burada güclü energetika bazasının olması müsbət təsir göstərmişdir. İstər şəhər nəqliyyatının, istərsə də qovşağ ərazisində fəaliyyət göstərən dəmir yolunun elektrikləşdirilməsində energetika sənayesi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Qovşağa daxil olan yükün əsas hissəsini çörək məhsulları (30 %), mineral tikinti materialları (23 %), kənd təsərrüfatı məhsulları təşkil edir. Son illərdə Əli Bayramlı şəhərində ixac xarakterli məhsulların xüsusi çəkisinin aşağı düşməsi qovşaqdan göndərilən məhsulların çəkisinin azalmasına da öz təsirini göstərmişdir.

Əli Bayramlı nəqliyyat qovşağı mərkəzləşdirilmiş qayda ilə Muğan - Salyan iqtisadi rayonuna daxil olan inzibati rayonların yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində aktiv iştirak edir. Əli Bayramlı ilə Hacıqabul stansiyası arasında əlaqələndirici köməkçi dəmir yolunun olması qarşılıqlı şəkildə yüklərin daşınmasına şərait yaratmışdır. Əli Bayramlı nəqliyyat qovşağından səmərəli istifadə etmək məqsədilə qovşağ daxili yolların təkmilləşdirilməsi, xidmət sferasının yaxşılaşdırılması üçün məqsədyönlü işlərin aparılması tələb olunur.

Azərbaycanın qərb bölgəsində daxili və xarici yük daşınmanın tənzimlənməsində mühüm rol oynayan qovşaqlar içərisində Culfa və

Naxçıvan nəqliyyat qovşaqları mühüm əhəmiyyətə malikdir. Hər iki qovşağ Naxçıvan Muxtar Respublikası ərazisindən keçən Bakı - Culfa - Şərur dəmir yolunun və eyni istiqamətdə olan magistral avtomobil yollarının kəsişməsindən əmələ gəlmişdir. Culfa nəqliyyat qovşağı mühüm strateji əhəmiyyətə malikdir. Qovşağ əsasən İran İslam Respublikası ərazisində fəaliyyət göstərən (İran Culfası) dəmir yolu ilə qarşılıqlı yük daşınma əməliyyatları ilə əlaqəli şəkildə formalaşmışdır. Culfa nəqliyyat qovşağı ərazisində sənayenin və kənd təsərrüfatının zəif inkişaf etməsinə baxmayaraq nəqliyyatın coğrafi vəziyyətindən asılı olaraq aktiv yük daşıma qabiliyyətinə malikdir. Əsas yük dövriyyəsinə tranzit yükdaşıma təşkil edir. Culfa qovşağından ildə hər iki istiqamətdə 1,5 mln ton müxtəlif tərkibli xalq təsərrüfatı yükləri daşınır. Həmin yüklərin 90 %-dən çoxu İran dövlətinə daşınan yüklərin payına düşür. Lakin son 10 il ərzində, ümumiyyətlə erməni işğalçıları tərəfindən Azərbaycan torpaqlarının 20 %-nin işğal olunması nəticəsində Naxçıvan MR blokada şəraitinə düşmüşdür. Naxçıvanın Respublikanın digər rayonları arasında dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı ilə yük daşınmanın qarşısı müvəqqəti alınmışdır. Yalnız İran və Türkiyə dövlətlərinin Naxçıvanla müvafiq nəqliyyat vasitəsilə iqtisadi əlaqələri vardır. Azərbaycanın digər rayonları ilə əlaqələri Bakı - Naxçıvan hava nəqliyyatı vasitəsilə yük və sərnişin daşınması həyata keçirilir. Şübhəsiz ki, bu cür şəraitdə Culfa və Naxçıvan nəqliyyat qovşaqlarının normal fəaliyyəti mümkün deyildir.

Naxçıvan nəqliyyat qovşağı - Muxtar Respublikanın iqtisadi və sosial inkişafında həlledici əhəmiyyətə malikdir. Muxtar Respublikanın digər inzibati rayonları ərazisində fəaliyyət göstərən istehsal müəssisələrinə lazım olan xammal və digər müxtəlif çeşidli məhsullar mərkəzləşdirilmiş qayda ilə bu qovşaqdan daşınır. Naxçıvan nəqliyyat qovşağından dəmir yolu ilə ildə bir milyon tondan çox müxtəlif çeşidli yüklər daşınır. Ümumi daşınan yüklərin 60%-dən çoxu Muxtar Respublikaya daxil olan, qalan 40 %-i isə göndərilən yüklər təşkil edir. Tarixən Muxtar Respublikanın istehsal sahələri içərisində yüngül və yeyinti sənaye məhsulları üstünlük təşkil etdiyini

dən ixrac əməliyyatlarında həmin məhsulların xüsusi çəkisi yüksəkdir. Başqa cür desək qovşaqdan göndərilən məhsulların 60 %-i yeyinti məhsulları təşkil edir. Naxçıvan MR-in Culfa və Naxçıvan nəqliyyat qovşaqları ilə İran və Türkiyə dövlətləri arasında daşınan yüklərin quruluşu dəyər hesabı ilə 8 №-li cədvəldə verilmişdir.

Naxçıvan və Culfa qovşaqları ilə İran Türkiyə ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin quruluşu. (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>

Cədvəl 8

Daşınan məhsulların sahə quruluşu	İran				Türkiyə			
	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə
Energetika	320	3,9	-	-	-	-	-	-
Əlvan və gara metallurgiya	350	4,2	-	-	340	3,6	200	20,2
Tikinti materialları	800	9,8	-	-	2500	26,7	180	18,2
Məşə və ağacların emalı	720	8,8	-	-	700	7,5	120	12,1
Maşın və avadanlıq	660	8,0	35	6,8	1800	19,5	-	-
Yeyinti məhsulları	2700	33,9	180	35,3	2120	22,7	210	21,2
Yüngül sənaye məhsulları	1100	13,6	60	11,7	800	8,6	80	8,1
Kənd təsərrüfatı məhsulları	750	9,2	115	22,6	280	2,9	120	12,1
Sair məhsullar	700	8,6	120	23,6	800	8,5	80	8,1
Çəmi:	8160	100	510	100	9340	100	990	100

<sup>1</sup> Cədvəl Naxçıvan MR 2000-çi ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Aparılan təhlil göstərir ki, hər iki qovşağa daxil olan yüklərin əsasını, yeyinti, yüngül, kənd təsərrüfatı məhsulları təşkil edir. Naxçıvan nəqliyyat qovşağının İran və Türkiyə dövlətləri arasında əlverişli coğrafi mövqedə olması hər iki ölkə arasında nəqliyyat iqtisadi əlaqələrin inkişafında müasir şəraitdə olduğu kimi gələcəkdə də mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olacaqdır.

Xüsusilə Naxçıvanla Türkiyə, Culfa ilə İran arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafı hər iki qovşağın gələcəkdə yük dövriyyəsinin artmasına təsir göstərəcəkdir. Bu prosesi nəzərə alaraq gələcəkdə qovşaqdaxili köməkçi yolların artırılması, mexanikləşdirmənin səviyyəsinin yüksəldilməsi yük axınlarının tənzimlənməsinə müsbət təsir göstərmiş olar.

Azərbaycanın cənub bölgələrində yerləşən mühüm nəqliyyat qovşaqlarından biri Lənkəran və Asrata nəqliyyat qovşaqlarıdır. Hər iki qovşaq Bakı - Osmanlı - Astara magistral dəmir yolu və avtomobil yolları üzərində yerləşmişdir. Bu qovşaqların Xəzər dənizinə çıxış yolunun olması dəniz nəqliyyatından yük daşınmasında istifadəsinə zəmin yaratmışdır. Tarixən qovşağın yerləşdiyi inzibati rayonlar yüksək səviyyədə inkişaf etmiş kənd təsərrüfatı rayonu olduğundan, hər iki qovşaqdan göndərilən yüklər içərisində yeyinti məhsullarının xüsusi çəkisi yüksək olmuşdur. Yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Dəmir yolu istər dəniz, istərsə də avtomobil nəqliyyatı ilə əlaqələrin formalaşmasında mühüm rol malikdir. İqtisadi rayon üzrə dəmir yolu ilə göndərilən ümumi yükün 12 %-i, gətirilən yükün isə 13,3 %-i Lənkəran, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq 23,8 - 15,9 %-i Astara nəqliyyat qovşağının payına düşür. Astara nəqliyyat qovşağı bir başa İran dövləti ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafında və yük daşınmalarının tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Lənkəran nəqliyyat qovşağı avtomobil, dəniz yolları ilə yükdaşınma əməliyyatının yerinə yetirilməsi nəticəsində formalaşmışdır. Lakin son vaxtlar dəniz nəqliyyatından səmərəli istifadə olunmadığından qovşağın ümumi yük tutumu aşağı səviyyədə ol-

muşdur. Qovşağa daxil olan yüklərin əsas hissəsini tikinti materialları, qara metallar, meşə materialları təşkil edir. Qovşaqdan göndərilən yüklərin çox hissəsini kənd təsərrüfatı məhsulları (55%), qalan faizini digər məhsullar təşkil edir.

Hər iki qovşaq respublikanın iqtisadiyatında mühüm rol oynamaqla, beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Yaxın gələcəkdə yük axınlarının intensivləşməsi, qovşaq daxilində beynəlxalq normalara uyğun işlərin aparılması, dəmir yolu stansiyalarında daxili yolların təkmilləşdirilməsi, avtomobil yollarının TRASEKA proqramı çərçivəsində inkişafı, qovşaqda sosial infrastrukturunu təkmilləşdirmək üçün tədbirlərin həyata keçirilməsi vacib məsələlərdən biri hesab edilir.

Azərbaycanın nəqliyyat qovşaqlarının inkişafı daxili və xarici yükdaşımını tənzimləməklə yanaşı, yeni xidmət sferalarının formalaşmasına təsir göstərmiş olacaqdır. Həmçinin qovşaqların inkişaf etdirilməsi ətraf rayonların əhalisinin işlə təmin olunmasına və iqtisadi sosial inkişafa müsbət təsir göstərməklə yanaşı, mühüm faktorlardan əsası hesab ediləcəkdir.

#### IV FƏSİL: NƏQLİYYAT SİSTEMİNİN İQTİSADİ RAYONLAR ÜZRƏ TƏHLİLİ VƏ İNKİŞAFI.

##### §1. ABŞERON İQTİSADİ RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (AİRNS).

Abşeron iqtisadi rayonu nəqliyyat kommunikasiyasına və yerləşdiyi coğrafi mühitə görə respublikanın digər rayonlarından fərqlənir. İnzibati cəhətdən iqtisadi rayonun tərkibinə nəqliyyatın kompleks inkişaf etdiyi Bakı və Sumqayıt şəhərləri, Abşeron və Xızı inzibati rayonları daxildir. Respublikanın ərazisinin 5,9 %, əhalisinin 30,7 %, ümumi dəmir yolunun 18 %, avtomobil yollarının 2,2 %, bu iqtisadi rayonun payına düşür. Ərazi cəhətdən kiçik olmasına baxmayaraq, sənaye və nəqliyyat infrastrukturasının mərkəzi hesab edilən bu iqtisadi rayon daxilində nəqliyyatın bütün sahələri inkişaf etmişdir. Rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında respublikanı təmsil edən mühüm nəqliyyat rayonu kimi qiymətləndirmək olar.

İqtisadi rayonun nəqliyyat iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasında, xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatı daha böyük rol oynayır. Rayon daxilində magistral dəmir yolunun ümumi uzunluğu 373 km, köməkçi dəmir yolu 400 km təşkil edir.

Hər 1000 kv km əraziyə orta hesabla 2,2 km, hər 1000 nəfərə isə 0,2 km dəmir yolu düşür. Əraziyə və əhaliyə görə dəmir yolunun təmin olunmasına görə Abşeron iqtisadi rayonu respublikanın başqa rayonlarından nisbətən geri qalır. Bu ondan irəli gəlir ki, rayon magistral dəmir yollarının mərkəzi olmasına baxmayaraq ərazi cəhətdən kiçik olduğundan ümumi dəmir yolunun çox az hissəsi bu ərazidən keçir. Lakin yük daşınmanın gərginliyinə görə respublikanın bütün iqtisadi rayonlarından irəlidədir. Abşeron iqtisadi rayonu daxilində 18 mühüm iqtisadi və strateji əhəmiyyət kəsb edən dəmir yolu stansiyası yerləşir. Respublika üzrə daşınan cəmi yüklərin 41 %-i bu stansiyaların payına düşür. Xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınma çəkisinə görə stansiyalar tutduğu mövqedən asılı olaraq bir-birindən fərqlənir. İqtisadi rayon üzrə göndərilən yüklərin 41,7 %, gətirilən yüklərin isə



16,7 % Bakı stansiyasının payına düşür. Həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Keşlə stansiyası 16,9-44,2%, Güzdek 17,2-0,1%, Qaradağ 11,3-8,4%, Biləcəri 1,3-4,3%, Xırdalan 1,2-5,1%, Sanqaçal 1,5-0,6%, Puta 2,3-0,5%, Pırşağa 0,1-0,5%, Hövsan 0,3-0,4%, Heybət 0,3-0,5%, Nəvahi - 0,3% təşkil edir.

Nəqliyyat infrastrukturunu mərkəzi olduğu kimi, bir sıra sosial infrastrukturuları da özündə mərkəzləşdirən iqtisadi rayon olduğundan dəmir yolu ilə daşınan xalq təsərrüfatı yükləri quruluşuna görə bir-birindən fərqlənir.

Abşeron iqtisadi rayonundan göndərilən ümumi yükün əsasını: 53,4%-i neft və neft məhsulları, 23,5%-i tikinti materialları, 5,9% qara metal məhsulları təşkil edir. İqtisadi rayona daxil olan yüklərin çox hissəsini tikinti materialları - 42,9 %, qara metal - 13,1 %, maşınqayırma məhsulları - 7,6 %, kənd təsərrüfatı məhsulları - 8,2 % təşkil edir. Aparılan təhlil göstərir ki, Xırdalan, Qaradağ, Binə, Nəvahi, Duvanı, Nasosni, Ələt stansiyalarından daşınma prosesindən səmərəli istifadə olunması və yük tutumlarının artırılması Bakı və Keşlə stansiyalarını yük gərginliyindən qismən azad etmiş olar. Bir sıra Avropa ölkələrinin təcrübəsi (Çexiya, Slovakiya, Polşa, Rumıniya və s.) göstərir ki, şəhərin ekoloji tarazlığının qorunmasını təmin etmək və şəhər əhalisinin nəqliyyat səmindən azad etmək üçün yük qəbulu stansiyaları mərkəzi şəhərlərin kənarlarında yerləşdirilir və mərkəzləşdirilmiş qaydada yüklər istehlakçılara çatdırılır. Bu baxımdan Abşeron iqtisadi rayonunda yuxarıda göstərilən tədbirlərin həyata keçirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olur.

İkinci mühüm məsələ Bakı bərəsi ilə Sumqayıt şəhəri arasında səmərəsiz yüklərin daşınmasının qarşısını almaqdır. Kənar ölkələrdən xüsusilə dəniz nəqliyyatı ilə Sumqayıt şəhərinə daşınan yüklər əvvəlcə Bakı limanına daxil olur, sonradan isə quru nəqliyyatı vasitəsilə 40 km məsafədə Sumqayıt şəhərinə daşınır. Bu hesabla ildə Bakı limanından Sumqayıta 2 mln ton xalq təsərrüfatı yükləri daşınır. Eyni zamanda Sumqayıtdan su yolu ilə göndəriləcək yüklər eyni qayda ilə Bakı limanına, oradan isə istehlak rayonlarına göndərilir. Belə daşın-

ma prosesində şübhəsiz ki, dəmir yolu xərcləri iki dəfədən çox artmaqla yanaşı, Bakı - Sumqayıt arası yük gərginliyinə səbəb olur. Bu gərginlik nəticə etibarilə vaqonların yük altında səmərəsiz dayanmasına boşdayanma və nəqliyyat xərclərinin artmasına səbəb olur.

Bunları nəzərə alaraq, Bakı, Sumqayıt arası dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasını azaltmaq və Bakı limanının yük tutumunu tənzimləmək məqsədilə Sumqayıt limanının tikintisinin başa çatdırılması məqsəduyğundur. Bu məsələnin həlli Sumqayıt şəhərinin iqtisadi əlaqələrini yaxşılaşdırmaqla yanaşı, Abşeron iqtisadi rayonunda nəqliyyatın ritmik işləməsinə şərait yaratmış olar. Eyni zamanda Hövsan və Ələt körpüsü limanlarının təkmilləşdirilməsi üçün tədbirlərin görülməsi vacib hesab edilir. İqtisadi rayon daxilində yük və sərnişin əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində dəmir yolu stansiyaları mühüm iqtisadi əhəmiyyətə malikdir.

Bu baxımdan rayon üzrə dəmir yolu stansiyalarının kələcəkdə ritmik işləməsinə təmin etmək üçün bir sıra mühüm stansiyaların təhlilini vacib hesab etmək olar.

Bakı dəmir yolu stansiyası - mühüm nəqliyyat qovşağı olmaqla daha çox yük və sərnişin daşınır. Respublika üzrə dəmir yolu ilə göndərilən xalq təsərrüfatı yükünün 21 %-i, gətirilən yükün isə 5,5 %-i bu stansiyanın payına düşür. Bakı şəhərində əhalinin sayının gündən-günə artması ilə əlaqədar olaraq bir sıra infrastrukturaların yenidən qurulması şəhər daxilində ağır yük tutumları funksiyasını yerinə yetirən stansiyaların (Bakı, Keşlə, Montin və s.) tədricən yük qəbulunun azaldılması məqsəduyğun sayılır. Bununla əlaqədar şəhəratrafi stansiyaların qəbul yollarının sayının artırılması vacibdir. Həmçinin gələcək yük daşınmanın intensivliyini nəzərə alaraq stansiyada mexanikləşdirmə işlərinin müasir tələblər səviyyəsində aparılması vacibdir.

Keşlə stansiyası yük tutumuna görə iqtisadi rayonun mühüm stansiyalarından biri olub, Bakı stansiyasından 14 km aralı yerləşir. İqtisadi rayon üzrə göndərilən yükün 16 %-i, gətirilən yüklərin isə 44 %-i bu stansiyanın payına düşür. Stansiyaya daxil olan yüklərin çox hissəsini tikinti materialları (46 %), qara metal məlumatları (15 %) və qa-

lan hissəsini digər sənaye sahələri məhsullarına aid edilir. Göndərilən məhsullar içərisində qara metal məhsulları (29 %), tikinti materialları (16 %), neft və neft emalı məhsulları (7,4 %) təşkil edir. Gələcəkdə Keşlə stansiyasının yükünü azaltmaq və bu stansiya ağır tonnajlı yük qatarlarının daxil olmasını azaltmaq məqsəduyğun sayılır.

Biləcəri stansiyası iqtisadi rayonun bütün yük qatarlarının rayonlar üzrə seçilməsində və hazırlanmasında mühüm nəqliyyat mərkəzi kimi fəaliyyət göstərir. Xüsusilə Biləcəri - Böyük kəsik, Biləcəri - Astara, Biləcəri - Ərəblinka, Biləcəri - İmişli - Naxçıvan yük qatarları bu stansiyada çeşidlənir. Eyni zamanda Biləcəri stansiyası müxtəlif xalq təsərrüfatı yüklərinin qəbulu və göndərilməsində aktiv stansiyalardan biri hesab edilir. İqtisadi rayon üzrə göndərilən yüklərin 1,3 %-i, gətirilən yüklərin isə 4,3 %-i bu stansiyanın payına düşür. Çeşidinə görə yüklər bir-birindən fərqlənir. Ümumiyyətlə göndərilən cəmi yükün 52 %-i qara metal, maşın və avadanlıqlar, 6 %-i meşə materialları, qalan faizini digər materiallar təşkil edir. Stansiya daxil olan yüklərin oksər hissəsini tikinti materialları, qara metal məmulatları (61 %), meşə materialları (10 %), qalan faizi digər sənaye məhsullarının payına düşür. "İpək yolu"nun fəaliyyəti və Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin işə düşməsi yaxın gələcəkdə Biləcəri stansiyasında beynəlxalq standartlara uyğun mexanikləşdirmə işlərinin intensiv surətdə aparılmasını tələb edir.

Ələt stansiyası intensiv yük daşımaları qrupuna aid olan stansiyalardandır. Ələt körpüsü dəniz limanının bu stansiya yaxın olması gələcəkdə bu stansiyanın mühüm nəqliyyatın mərkəzi kimi yük daşınmanın formalaşmasına müsbət təsir göstərir. Stansiyadan ildə göndərilən yüklərin çəkisi gətirilənə nisbətən 5 dəfə azdır. Ələt stansiyasının nəqliyyat cəhətdən əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi (dəniz, dəmir yolu, avtomobil yolları dünyündə olması) mühüm nəqliyyat mərkəzi kimi formalaşmasına imkan verir. Dəmir yolu nəqliyyatının müasir təhlili göstərir ki, Abşeron iqtisadi rayonu respublikanın ağır yük tutumlu bir sıra strateji əhəmiyyət kəsb edən stansiyalarını özündə birləşdirməklə, respublikanın daxili iqtisadi əlaqələri-

nin inkişafında mühüm rol oynayan nəqliyyat rayonudur. Yük daşınmanın intensivliyini nəzərə alaraq gələcəkdə dəmir yolu stansiyalarından səmərəli istifadə etmək üçün yükləmə və boşaltma əməliyyatlarının müasir tələblərə uyğun mexanikləşdirilməsi vacibdir.

İqtisadi rayonun daxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında avtomobil nəqliyyatı mühüm əhəmiyyətə malikdir. Magistral avtomobil yollarının uzunluğu 573 km təşkil edir. Bütün avtomobil yollarının 52 %-i respublika, 48 %-i yerli əhəmiyyətli yollar təşkil edir. Hər 1000 kv km əraziyə orta hesabla 11,2 km, hər 1000 nəfərə isə 0,2 km avtomobil yolu düşür. Rayon üzrə avtomobil yollarının 36,4 %-i asfalt beton, 47,6 %-i qara örtüklü, 16 %-i isə çınqıl örtüklü yolların payına düşür.

Avtomobil yollarının texniki cəhətdən yüksək səviyyədə inkişafı daxili yük və sərnişin daşınmasını intensivləşdirməklə yanaşı, iqtisadi-sosial infrastrukturaların formalaşmasında mühüm rol oynayır. Bakı və Sumqayıt şəhərlərində şəhər nəqliyyatı yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir. Ona görə də avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəriciləri respublikanın digər rayonlarından kəskin şəkildə fərqlidir. Respublika əhəmiyyətli mühüm magistral yollarından olan Bakı-Rostov avtomobil yolunun 101 km, o cümlədən Siyəzən - Giləzi (30 km), Giləzi - Sumqayıt (45 km), Sumqayıt - Bakı (25 km), Bakı - Astara magistral avtomobil yolunun (46 km), Bakı - Primorsk (25 km), Primorsk - Qobustan (21 km), Sanqaçal - çelidağ (24 km) Abşeron iqtisadi rayonun payına düşür. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları iqtisadi rayonda fəaliyyət göstərən ümumi yolun 48 %-ni təşkil edir. Bu tip yollar əsasən şəhərlə ətraf yaşayış qəsəbələrini və kəndləri, həmçinin kəndlə rayon mərkəzlərini əlaqələndirməklə rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərir. Yerli əhəmiyyətli yollar əsasən Abşeron və Xızı inzibati rayonları ərazisində formalaşmış bir sıra infrastrukturaların əmələ gəlməsinə öz təsirini göstərir. Hər 100 hek. əkin sahəsinə Abşeron rayonu daxilində 0,3 km, hər 1000 nəfər kənd əhalisinə isə 10 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları düşür.

Yerli yolların inkişaf səviyyəsi respublikanın digər iqtisadi rayonlarına nisbətən inkişaf etmiş, asfaltbeton, qara çınqıl və çınqıl örtüklü yollardan ibarət olub, dördüncü-beşinci texniki dərəcəli yol qrupuna aid edilir. Aparılan təhlildən aydın olur ki, gələcəkdə yüklərin və sərnişinlərin daşınmasında avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi yüksək olacaqdır. Bunu nəzərə alaraq yerli əhəmiyyətli yolların texniki dərəcəsinin yüksəldilməsi mühüm məsələlərdən biri hesab edilməlidir.

İqtisadi rayon ərazisində hava və boru kəmərlər nəqliyyatı inkişaf etmiş və iqtisadi cəhətdən səmərəli hesab olunan nəqliyyat sahələrindəndir. Boru kəmərlər nəqliyyatı Abşeron iqtisadiyyatında təsir edici amil hesab edilir.

Bu ilk növbədə ərazidə qədimdən neft və qaz hasilatı ilə əlaqədar olaraq inkişaf etmişdir. İlk dəfə olaraq Abşeron neftinin ucuz qiymətə boru kəmərlər nəqliyyatı vasitəsilə kənar ölkələrə nəql edilməsi Bakı - Batumi magistral neft kəməri vasitəsilə həyata keçirildi. Eyni zamanda neft emal edən zavodlar ilə neft hasilatı rayonları arasında bir sıra neft kəmərləri çəkilib istifadəyə verilmişdir. 1950-ci illərdən başlayaraq maye yanacaq olan tələbatı ödəmək məqsədilə Abşeronda bir sıra mühüm qaz kəmərləri çəkilib istifadəyə verildi. Ümumiyyətlə Abşeron iqtisadi rayonunda qaz kəmərləri daxil edilməklə boru kəmərlər nəqliyyatını inkişaf xüsusiyyətinə görə aşağıdakı mərhələlərə ayırmaq olar:

- birinci mərhələ 1930-1960-cı illəri əhatə edir. Bu illərdə şəhər-daxili neft kəmərləri ilə yanaşı 26 Bakı komissarı - Krasin adına DRES - 3 km uzunluğunda olan qaz kəməri, Orconikidze - Kotlı DRES (19 km), Orconikidze - Əmircan gölü (3 km), Buzovna - Qala (9 km), Köhnə və Təzə çaxnaqlar (7 km), Artyom - Qala (23 km), Zirə - Artyom - Qala (10 km), DRES - Böyük Şor (11 km), Buzovna DRS - Şimali DRES (8 km);

- ikinci mərhələ 1960-1970-ci illəri əhatə edir. Bu illərdə Sumqayıt DRES - Kərpic zavodu (2 km), Siyözən şəhər qaz kəməri (18 km), Yaşma - Sumqayıt (24 km), Xırdalan - Biləcəri (4,2 km), Pəsçanı Kotlı DRES (49 km);

- üçüncü mərhələ 1970-1990-cı illəri əhatə edir. Bu illərdə Əlibayramlı - Kiçik Talış (23 km), Xırdalan - Tbilisi şossesi (6,2 km) magistral qaz kəmərləri çəkilib istifadəyə verildi. Ümumiyyətlə bu tarixi dövrlərdə Abşeron iqtisadi rayonu üzrə nəqliyyatın kompleks şəkildə formalaşması öz əksini tapmışdır. Abşeron iqtisadi rayonunun sosial-iqtisadi inkişafında bir sıra mühüm sənaye müəssisələrinin maye yanacaq olan tələbatının ödənilməsində boru kəmərlər nəqliyyatı mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Gələcəkdə rayonun iqtisadi və sosial infrastrukturunun inkişafı ilə yanaşı nəqliyyatın müasir tələblər səviyyəsində təkmilləşdirilməsi, daşınmanın nəqliyyat sahələri arasında optimal şəraitdə paylanması mühüm problemlərdən əsası hesab edilir. Eyni zamanda iqtisadi rayon daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sahələrinin iqtisadi səmərəliliyini təmin etmək üçün nəqliyyatın sahələrarası əlaqələndirilməsi mühüm məsələlərdən hesab olunur.

## § 2. GƏNCƏ İQTİSADİ RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (GİRNS).

Gəncə iqtisadi rayonu respublikanın qərbində yerləşməklə əlverişli coğrafi təbii-iqtisadi şəraitə malikdir. Rayonun ərazisində nəqliyyatın mühüm sahələri inkişaf etməklə yanaşı rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Respublika ərazisinin 5,9 %, əhalisinin 7,2 %-i, dəmir yolunun 6,2 %-i (124 km), avtomobil yollarının 6,1%-i (1590 km) bu iqtisadi rayonun payına düşür. Bakı - Ağstafa iki xətlə elektrikləşdirilmiş dəmir yolunun 90 km-i, hava yollarının xeyli hissəsi Gəncə iqtisadi rayonunun ərazisinə düşür. Xüsusilə, Gəncə iqtisadi rayonu ərazisində tarixən dəmir və əlvan filiz yataqlarının olması və onların istismara verilməsi bu ərazidə respublikanın digər bölgələrindən fərqli olaraq kanat nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Gəncə iqtisadi rayonunun iqtisadi əlaqələrində yük və sərnişin daşınmasında dəmir yolu mühüm yer tutur. İqtisadi rayon üzrə ümumi dəmir yolunun 37,8 %-i Daşkəsən, 33,4%-i Goranboy, 28,8%-i Xanlar inzibati rayonlarının payına düşür. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv. km əraziyə 1,7 km, hər 1000 nəfərə isə 0,2 km dəmir yolu düşür. Əlverişli iqtisadi-coğrafi mövqedə olmasına baxmayaraq respublikanın başqa rayonları ilə müqayisədə, iqtisadi göstəriciləri aşağı səviyyədədir. Bu da rayon ərazisinin çox hissəsinin dağlıq olması, Daşkəsən və Tərtər rayonu ərazilərində dəmir yolunun zəif inkişafı ilə əlaqədardır. Ərazi üzrə dəmir yolu təminatı Goranboy rayonunda hər 100 kv km əraziyə 1,6 km, hər 1000 nəfərə isə 0,3 km, Daşkəsən rayonunda həmin göstəricilərə müvafiq olaraq 3,4-1,2 km, Xanlarda 1,0-0,3 km-dir. Mühüm dəmir yolu stansiyaları Gəncə, Zazalı, Zəyəm, Soyuqbulaq, Dəllər və Quşçu mostu, Gürükçay hesab edilir. Dəmir yolu ilə iqtisadi rayon üzrə göndərilən ümumi yükün 38 %-i Quşçular, 34 %-i Gəncə, 23,8 %-i Dəllər, 1,4 % Zazalı, qalan faizi digər stansiyaların payına düşür. İqtisadi rayondan göndərilən yüklərin əsas hissəsini əlvan metallurgiya, tikinti materialları təşkil edir. Gəncə və Quşçular stansiyası yükdaşınma əməliyyatlarında xüsusi çəkisinə görə yüksəkdir. Quşçular stansiyasında daşınmanın yüksək olmasının səbəbi Daşkəsən dəmir filizinin bu stansiya vasitəsilə

müxtəlif istiqamətlərdə daşınmasıdır. Son illərdə filiz istehsalının xüsusi çəkisinin aşağı düşməsi ilə əlaqədar stansiyadan göndərilən yüklərin çəkisinin xeyli miqdarda aşağı düşməsinə səbəb olmuşdur.

Əraziyə daxil olan yükün 90 %-i Gəncə stansiyasının payına düşür. Yuxarıda göstərilən digər stansiyaların payına isə 10 % düşür. Daxil olan ümumi yükün 60 %-i əlvan metallar və tikinti materialları təşkil edir. Gələcəkdə Daşkəsən filiz yataqlarının səmərəli istifadəsi Quşçular stansiyasının mövqeyini yaxşılaşdırmaqla, yük daşınmanın inkişafı üçün əlverişli şərait yaradacaqdır.

Rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında avtomobil nəqliyyatının rolu çox böyükdür. Respublika üzrə ümumi avtomobil yollarının 6,1%-i bu rayonun payına düşür. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv km əraziyə orta hesabla 30 km, hər 1000 nəfərə isə 3,2 km avtomobil yolu düşür. Ümumi avtomobil yollarının 51 %-i respublika əhəmiyyətli, 49%-i Yerli əhəmiyyətli yollar təşkil edir. Ümumi avtomobil yollarının rayon üzrə 20,4%-i Gəncə, 38,5%-i Xanlar, 30%-i Goranboy, 11,1%-i Daşkəsən rayonunun payına düşür. (bax şəkil 4) Respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının 45,5%-i Xanlar rayonunun payına düşür (bax cədvəl № 9).

Gəncə iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının quruluşu.<sup>1</sup>

Cədvəl 9

Rayonların adı	Umumi avtomobil yolunun uzunluğu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	O cümlədən			
			Respublika əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Yerli əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi çəkisi %-lə
Gəncə şəhəri	324	20,4	21,6	26,5	108	13,8
Xanlar	613	38,5	369	45,5	244	31,4
Goranboy	476	30,0	194	24,0	282	36,2
Daşkəsən	177	11,1	32	4,0	145	18,6
Cəmi	1590	100	811	100	179	100

<sup>1</sup> Cədvəl respublika avtomobil yolları şirkəti və Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Gəncə iqtisadi rayonunda əraziyə və əhaliyə görə avtomobil yolları ilə təmin olunmasında inzibati rayonlar bir-birindən kəskin sürətdə fərqlənir. Əraziyə və əhaliyə görə təminatda hər 100 kv km əraziyə Gəncə şəhəri üzrə 324 km, hər 1000 nəfərə isə 1,1 km avtomobil yolu düşür. Həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Xanlarda 25,5-6,9 km, Goranboyda 26,4-0,5 km, Daşkəsəndə 17,0-17,7 km təşkil edir (bax cədvəl № 10, şəkil 4).

Gəncə iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının əraziyə və əhaliyə görə təminatı.<sup>1</sup>

Cədvəl 10

Rayonlar	Umumi avtomobil yolunun uzunluğu (km)	Ərazisi min kv km	Əhalisi min nəfərlə	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
Gəncə şəhəri	324	0,1	281	32,4	1,1
Xanlar	613	2,4	88,1	25,5	6,9
Goranboy	476	1,8	92,0	25,4	0,5
Daşkəsən	177	1,0	27,1	17,0	1,6
Cəmi	1590	5,3	488,2	30,1	3,2

Respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının yerli yollara nisbətən azlıq təşkil etməsinə baxmayaraq, keyfiyyətə və xalq təsərrüfatı yükləri daşınmasında avtomobillərin intensivliyinə və yük ötürməsinə görə daha böyük üstünlüklərə malikdir. Respublika əhəmiyyətli yollar dəmir yolu boyunca əksər hallarda paralel getməsi və mühüm yaşayış mərkəzlərini əlaqələndirdiyi üçün gərginliyə məruz qalır.

Gəncə iqtisadi rayonu daxilində fəaliyyət göstərən respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları Goran - Naftalan (18 km), Gəncə - Daşkəsən - Xaçbulaq (47 km), Zurnabad - Çaylı (41 km), Gəncə - Yenikənd

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin və Avtomobil yollar Şirkətinin 2000-ci ilin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

(68 km), Borsunlu - Goranboy - Tərtər (48 km) və s. aid edilir. Eyni zamanda Goran - Naftalan respublika əhəmiyyətli avtomobil yolu Naftalan kurort şəhərini Bakı - Ağstafa magistral dəmir yolu ilə əlaqələndirir. Həmin yolun 3 km-i II, 15 km-i isə III kateqoriyalıdır. Avtomobillərin sutkalıq hərəkəti 20820 təşkil edir. Mühüm sərnişin və yük mənbələri Naftalan kurort rayonu və ətraf yaşayış qəsəbələri, kəndləri hesab edilir. Eyni zamanda Gəncə - Daşkəsən - Xaçbulaq avtomobil yolu yaşayış məntəqələrini, həmçinin dağ mədən kombinatını əlaqələndirir. Texniki dərəcələrinə görə ümumi avtomobil yolunun 42 km-i IV, 5 km-i V kateqoriyalı yollara aid edilir. Örtük vəziyyətinə görə həmin yolun 89 %-i asfalt beton, 11 %-i qara çınqıl örtüklüdür.

Gəncə iqtisadi rayonu üzrə daxili yüklərin daşınmasında, rayon mərkəzləri ilə kənd yaşayış məntəqələri arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafında yerli əhəmiyyətli yollar mühüm əhəmiyyət kəsb edir. İqtisadi rayon üzrə ümumi yerli avtomobil yolları 1124 km olub respublika üzrə ümum yolun 6,9 %-ni təşkil edir. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv km əraziyə 21,2 km hər 1000 nəfərə isə 5,9 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu düşür. (bax şəkil 4) Ümumi avtomobil yollarının 34,5 %-i asfalt beton, 22,2 %-i qara çınqıl örtüklü, 15 %-i isə qrunt yollardan ibarətdir. Rayonun avtomobil yollarının örtük tipləri aşağıdakı 11 №-li cədvəldə verilmişdir.

Gəncə iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının örtük tiplərinin quruluşu (2000-ci ilə görə).

Cədvəl 11

Rayonların adı	Çəmi yolların uzunluğu (km)	Asfalt beton örtüklü (km)	Qara çınqıl örtüklü (km)	Çınqıl örtüklü (km)	Qrunt yollar (km)
Gəncə	308	208	60	40	-
Xanlar	244	84	52	108	-
Goranboy	427	96	110	115	106
Daşkəsən	145	-	28	55	62
Cəmi	1124	388	250	318	168

İnzibati rayonlar üzrə avtomobil yolları örtük səviyyəsinə görə fərqlənir. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, Gəncə şəhəri üzrə qara çınqıl örtüklü yollar 60 km, Xanlarda 52 km, Goranboyda 110 km, Daşkəsəndə 28 km təşkil etməklə xüsusi çəkisi aşağıdır. Halbuki, çınqıl örtüklü yollar hər rayon üzrə 60 %-ni təşkil etməlidir. çınqıl örtüklü və qrunut yollar cəmi yolun 43 %-ni təşkil edir.

Avtomobil yollarının texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi avtomobillərin intensivliyinə təsir etməklə yanaşı, az yanacaq istifadə etməklə daha çox xalq təsərrüfatı yükləri və sərnişin daşımağa imkan verir. İqtisadi rayon üzrə əraziyə və əhaliyə görə yerli əhəmiyyətli yolların təmin olunması aşağıdakı 12 №-li cədvəldə verilmişdir.

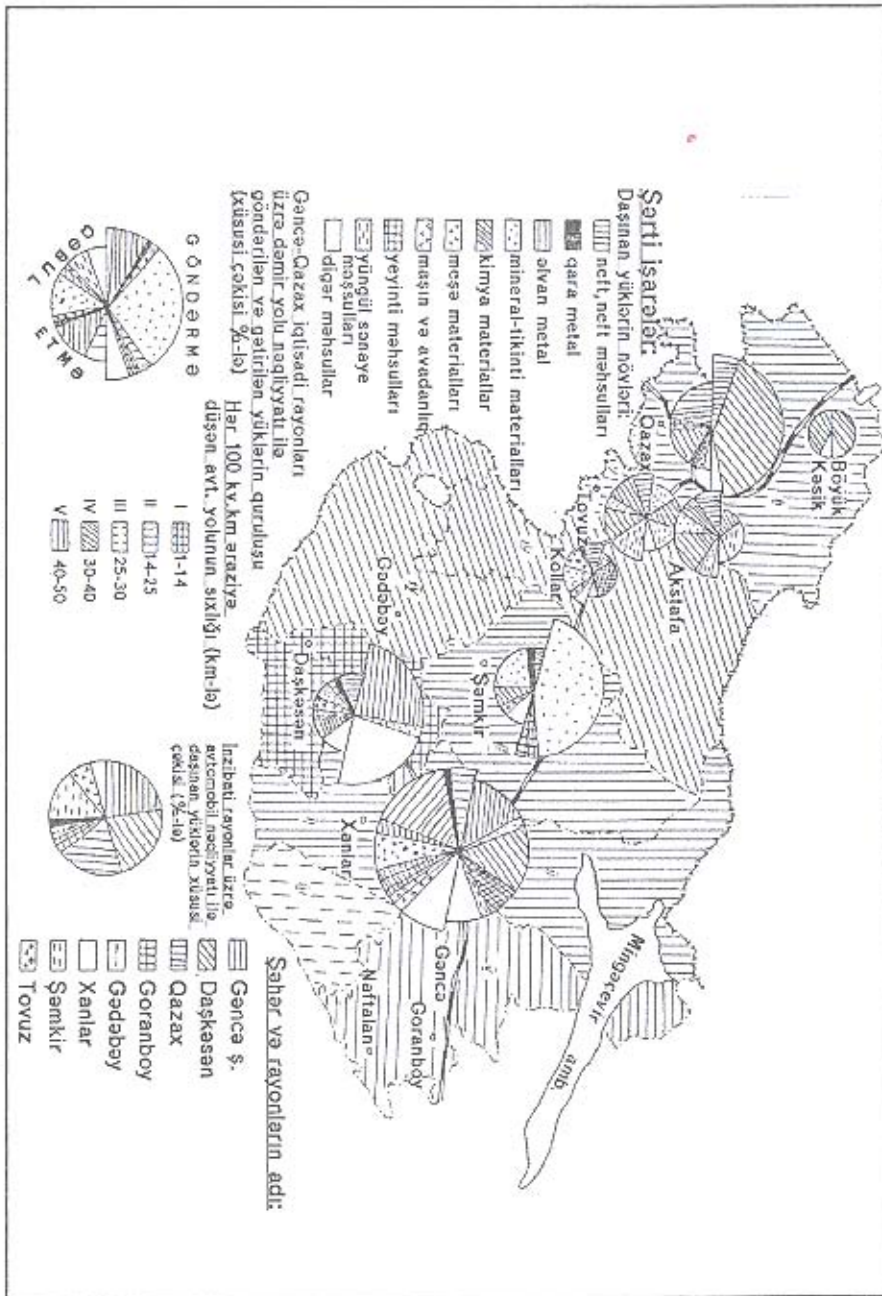
Gəncə iqtisadi rayonu üzrə yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının quruluşu (2000-ci ilə görə).

Cədvəl 12

Rayonların adı	Ümumi avtomobil yolu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol km	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
Gəncə	308	27,4	30,8	5,1
Xanlar	244	21,6	10,1	17,2
Goranboy	427	38,0	89,7	5,9
Daşkəsən	145	13,0	14,5	3,4
Cəmi	1124	100	21,2	5,9

Yerli avtomobil yolları əsasən rayonların mövcud təsərrüfatlarını, müvafiq sənaye müəssisələri və yaşayış məntəqələrini əlaqələndirir. Yerli yolların inkişaf etdirilməsi mahiyyət etibarilə kəndin sosial-iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir.

Gəncə şəhəri üzrə hər 100 kv km əraziyə 30,8 km, hər 1000 nəfərə 5,1 km yerli əhəmiyyətə malik avtomobil yolu düşdüyü halda, Xanlarda həmin göstəricilərə müvafiq olaraq 10,1-17,2 km, Goran-



Şəkil 4. Gəncə - Qazax iqtisadi rayonunun nəqliyyat təminatının xəritə-sxemi.

boyda 89,7-5,9 km, Daşkəsəndə 14,5-3,4 km təşkil etmişdir. Buna baxmayaraq, tədqiq edilən ərazi əsasən dağlıq olduğundan yerli yolların texniki səviyyəsi son dərəcə aşağıdır. Bu da kəndlə rayon mərkəzləri arasında əhalinin daşınmasını və eləcə də yüklərin daşınmasını çətinləşdirir, avtomobillərin amortizasiyasının o cümlədən digər hissələrinin qısa müddətdə aradan çıxmasına şərait yaradır. Daha çox yanacaq tələb edir və əlavə xərcləri artırır. Həmin əlavə xərcləri aradan qaldırmaq məqsədilə rayonlar üzrə yerli yolların təkmilləşdirilməsi vacib məsələ kimi qarşıda durur. Xüsusilə intensiv yük və sərnişin daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edən yolların, Xanlar rayonu üzrə: Gəncə - Əli Bayramlı (15 km), Gəncə - Daşkarxanası - Bərə (23 km), Bərə - Yenikənd - Qırmızı Samux (11 km); Goranboy rayonu üzrə: Gəncə - Yevlax (40 km), Goran - Borsunlu (26 km), Goran - Balayurd - Tərtər (20 km), Gəncə - Borsunlu - Yevlax (14 km); Daşkəsən rayonu üzrə: Quşçu - çovdar (15 km), Xaçbulaq - Qabaqtəpə (10 km), Əmirvar - Alunitdağ (13 km), Əhmədli - Dəstəfur (7 km) yerli əhəmiyyətli yolların örtük səviyyəsinin yüksəldilməsi rayon və kəndlərinin sosial-iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərmiş olar.

Yerli yolların inkişafı taxıl, tərəvəz və s. kənd təsərrüfatı məhsullarının itkisiz daşınmasına şərait yaradır. Gəncə iqtisadi rayonu əsasən dağlıq əraziyə malik olduğundan, ərazidə yerləşən kənd yaşayış məntəqələrinin rayon mərkəzləri ilə əlaqəsini təmin etmək üçün kənd yollarının adi çınqılla örtülməsi sərnişinlərin qısa vaxt ərzində yaşadığı əraziyə çatdırılması və nəqliyyatın səmərəli işləməsinə şərait yaradır. Ərazi daxilində yerli əhəmiyyətli yolların əsas hissəsi V kateqoriyalı olub, çınqıl və qrunut yollardan ibarətdir. Yol sisteminin təkmilləşdirilməsi eyni zamanda avtomobil yollarının texniki və iqtisadi göstəricilərinin yüksəldilməsinə təsir edən amillərdən biri kimi qiymətləndirmək olar.

Ərazinin dağlıq olması kanat nəqliyyatı hava yollarının inkişafına da zəmin yaratmışdır. Kanat nəqliyyatı hava yollarının inkişafı üçün əsas zərurət bu ərazinin filiz yataqlarının eləcə də digər təbii sərvətlərlə zəngin olmasıdır. İlk kanat xətti Azərbaycanda 1954-cü

ildə Hacıkənd - Xanlar arasında 6 km uzunluğunda istifadəyə verilmişdir. Bu xəttin istifadəyə verilməsində əsas məqsəd turizmin inkişafına təsir etmək və Daşkəsən Filiz yataqlarının mədənlər arasında daşınmasını təmin etmək idi. Həmçinin çirakidzorda istehsal olunmuş mis kolçedanını avtomobillər vasitəsilə Hacıkəndə oradan isə kanat yolu vasitəsilə vaqonlarda Xanlar dəmir yolu stansiyasına daşınırdı. Kanat yolunun əksər hissəsi cənub və şimal istiqamətdə dağlıq ərazilərdən, müəyyən hissəsi isə düzənliklərdən keçir.

Daşkəsən Filiz yataqlarında üç əsas istiqamətdə kanat xəttindən istifadə olunur.

1. Uzunluğu 14 km olan üç xətli kanat hava yolu çəkilmişdir. Yarım fabrikat halında istehsal olunan xammalı kanat yolu vasitəsilə fabrikdən Quşçular dəmir yolu stansiyasına daşınır.

2. Emal fabriki ilə mədənlər arası 1,5 km uzunluğunda olan bir xətli kanat hava yolu.

3. Uzunluğu 2 km olan iki xətli kanat hava yolu qazma qurğuları ilə şimal şərq və şimal qərb şöbələri və emal fabriki arasında əlaqə yaradır.

Kanat yolu Gəncə rayonu ərazisində perspektiv əhəmiyyətə malik olan mühüm yollardan hesab edilir. Hazırda kanat yolu ancaq Dağmədən məhsullarının daşınmasına xidmət edir. Halbuki, bu ərazi respublikanın mühüm kurort rayonu olmaqla, turizmin inkişafı üçün olduqca əlverişlidir. Ona görə də, kurort-turizm məqsədilə həmçinin rayonun sosial-iqtisadi inkişafını sürətləndirmək üçün kanat nəqliyyatından istifadə rayon üçün mühüm gəlir mənbəyi ola bilər. Bu məqsədlə yəni kanat xətlərinin Gəncə - Xanlar, Gəncə - Hacıkənd, Hacıkənd - Göygöl və s. istifadəyə verilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olar.

Neft-qaz boru kəməri nəqliyyatı rayonun iqtisadiyyatında müsbət rol oynayır. Xüsusilə Bakı - Ağstafa magistral qaz kəmərinin ərazidən keçməsi rayonun iqtisadi inkişafında əhəmiyyəti böyükdür. Qaz kəməri vasitəsilə maye qazın nəql olunması 60-cı ildən həyata keçirilmişdir.

İqtisadi rayonun daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında hava nəqliyyatı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Hava nəqliyyatı Gəncə hava limanı ilə təmsil olunur.

Hava nəqliyyatı vasitəsilə respublika daxili və MDB ölkələrinin şəhər və regionları ilə sərnişin və yük daşınma əməliyyatları aparılır. İldə hava nəqliyyatı vasitəsilə 100 mindən çox sərnişin daşınır ki, bunun 60 %-i respublika daxilində, 40 %-i respublikadan kənara daşınan sərnişinlər təşkil edir. Respublika daxili hava yolları Gəncə - Bakı arasında YAK - 40, TU - 134 sərnişin təyyarələri fəaliyyət göstərir. Azərbaycanın müstəqillik qazanması başqa nəqliyyat sahəsində olduğu kimi Gəncə hava limanının xarici əlaqələr coğrafiyasını genişləndirmişdir. Hava nəqliyyatı ilə xarici ölkələrlə sərnişin və yük daşınmada yükün 26,8 %-i, sərnişinlərin 50,3 % Gəncədən göndərilən, müvafiq olaraq 49,7-23,7 % gətirilənin payına düşür. Gəncə iqtisadi rayonunda kurort turizmin inkişafı üçün əlverişli təbii iqtisadi şəraitin olması yeni marşrutların açılmasını tələb edir.

İqtisadi rayon üzrə nəqliyyatın sistemli təhlili göstərir ki, rayondaxili nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi təbii ehtiyat mənbələrindən səmərəli istifadə olunmasına, maddi istehsal sahələrinin inkişaf etdirilməsinə və nəqliyyat infrastrukturunun formalaşmasına zəmin yaratmaqla, rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin bazar iqtisadiyyatının tələblərinə uyğun şəkildə qurulmasına şərait yaratmış olar.

### § 3. QAZAX İQTİSADI RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (QİRNS).

Qazax iqtisadi rayonu respublikanın qərbində yerləşməklə əlverişli nəqliyyat sistemində malikdir. Təbii iqtisadi şəraitin əlverişli olması QİR ərazisində nəqliyyatın bir sıra mühüm sahələrinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Həmin nəqliyyat sahələri əsasən dəmir yolu, avtomobil, boru kəməri və hava nəqliyyatından ibarətdir. Hər bir nəqliyyat sahəsinin iqtisadi rayonun iqtisadi və sosial inkişafında təsir edici əhəmiyyəti vardır. İnzibati cəhətdən iqtisadi rayonun tərkibinə Ağstafa, Qazax, Tovuz, Şəmkir və Gədəbəy rayonu daxil edilir. QİR-in ərazisində Bakı - Gəncə - Ağstafa magistral elektrifikasiya edilmiş dəmir yolu, eyni istiqamətdə magistral avtomobil yolu, Bakı - Batumi neft kəməri Qaradağ - Ağstafa qaz kəmərləri bu ərazidən keçməklə, rayonun sosial-iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. QİR-in ərazisində dəmir yolunun ümumi uzunluğu 148 km təşkil edir ki, bunun 40,5 % - Qazax, 27,0 % - Şəmkir, 18,9 % - Tovuz, 13,6 % - Ağstafa rayonlarının payına düşür. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv km əraziyə 2,1 km, o cümlədən Qazax inzibati rayonu üzrə müvafiq olaraq 2,7 km, Şəmkirdə 2,3 km, Tovuzda 1,4 km, Ağstafada 1,2 km dəmir yolu düşür. İqtisadi rayon ərazisində 9 dəmir yolu stansiyası fəaliyyət göstərir. Bu stansiyalar yük tutumuna və strateji mövqeyinə görə mühüm əhəmiyyətə malikdir. QİR ərazisində son ildə 1,5 mln ton xalq təsərrüfatı yükləri daşınmışdır ki, bu da respublika ərazisində daşınan cəmi yükün 9 %-ni təşkil edir. İqtisadi rayon ərazisində dəmir yolu ilə daşınan yükün 26 % əraziyə daxil olan yüklər təşkil edir. Gətirilən yükün əsas hissəsini tikinti materialları (43 %), neft və neft məhsulları (19 %), qalan faizi yeyinti və digər sənaye, kənd təsərrüfatı məhsullarının payına düşür. Yük daşınma əməliyyatlarında aktiv stansiyalar Qazax, Alabaşlı, Şəmkir stansiyalarıdır.

Qazax dəmir yolu stansiyası coğrafi vəziyyətinə görə başqa stansiyalardan fərqlənir. Bu stansiya vasitəsilə Qazax rayonuna lazım olan bütün yüklər mərkəzləşdirilmiş qaydada daşınır. İqtisadi rayon



daxilində daşınan yüklərin 31 %-i bu stansiyanın payına düşür. Stansiyadan göndərilən yüklərin 90 %-dən çoxu tikinti materiallarının payına düşür. Daxil olan yükün çox hissəsini mineral tikinti materialları, meşə materialları (29 %), neft məhsulları (20 %) təşkil edir. Bundan başqa əlvan, qara metal, kənd təsərrüfatı, yüngül və yeyinti məhsulları daşınır. Stansiyadan Daş Salahıya 12 km uzunluğunda dəmir yolu çəkilmişdir. İqtisadi rayon daxilində Qazax stansiyası daha çox yük daşınma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsinə baxmayaraq yük vurma və boşaltma əməliyyatlarında mütərəqqi mexanikləşdirmə qaydalarından istifadə olunmur. Nəticədə vaqonların yük altında səmərəsiz dayanmaları əlavə xərçələri daha çox artırır.

Ağstafa dəmir yolu stansiyasında başqa dəmir yolu stansiyaları ilə müqayisədə az yük daşınır. Bu dəmir yolu stansiyası Ağstafa rayonuna aid olub Bakı - Tbilisi magistral dəmir yolu üzərində yerləşir. Rayondaxili iqtisadi əlaqələrin inkişafında və formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. İqtisadi rayon daxilində dəmir yolu ilə daşınan yüklərin 8 %-i bu stansiyanın payına düşür. Stansiya kənd təsərrüfatı rayonu ərazisində yerləşdiyindən stansiyadan göndərilən yükün çox hissəsini (54 %) kənd təsərrüfatı məhsulları və yeyinti məhsulları təşkil edir. (bax şəkil 4)

Stansiyaya daxil olan xalq təsərrüfatı yüklərinin əsas hissəsini tikinti materialları (31 %), neft və neft məhsulları təşkil edir. Yaxın gələcəkdə Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizi vasitəsilə yük axınlarının Avrasiya ölkələri arasında intensiv hal alması şübhəsiz ki, respublikanın qərb bölgələrində fəaliyyət göstərən dəmir yolu stansiyalarında yüklərin ötürülməsini təmin etmək üçün stansiyalar daxili dəmir yolunun təkmilləşdirilməsi və mexanikləşdirmənin geniş miqyaslı tətbiqi həyata keçirilməlidir. Eyni zamanda həmin stansiyalarda tranzit yük daşınma da artmış olacaqdır. Tranzit yük daşınmanı tənzimləmək üçün təhlil olunan stansiyaların potensial imkanlarından səmərəli istifadə olunmalıdır. Yuxarıda təhlili aparılan stansiyalarla yanaşı Qovlar, Alabaşlı, Tovuz, Poylu, Şəmkir və Böyük Kəsik stansiyalarında müasir tələblər səviyyəsində məqsədyönlü işlər aparılmalıdır.

QİR-in ərazisində daxili və kənar regionlarla nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrin inkişafında avtomobil nəqliyyatı mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Respublikada fəaliyyət göstərən ümumi avtomobil yollarının 8,6 %-i, bu iqtisadi rayonun payına düşür. Avtomobil yollarının texniki-iqtisadi göstəricilərinin yüksək olması iqtisadi əlaqələrə və yük daşınmaya müsbət təsir göstərən amillərdən hesab edilir.

İqtisadi rayon üzrə ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 2241 km təşkil edir. Ümumi yolun 34,1 %-i Tovuz, 41,2 %-i Şəmkir, Gədəbəy, 24,7 %-i isə Qazax və Ağstafa rayonlarının payına düşür (bax cədvəl №13). Hər 100 kv km əraziyə 30,2 km, hər 1000 nəfərə isə 4,5 km avtomobil yolu düşür (bax şəkil 4). İqtisadi rayon daxilində əraziyə və əhaliyə görə təmin olunmanın iqtisadi göstəriciləri ümumi respublika göstəricilərinə yaxındır.

Qazax iqtisadi rayonunun avtomobil yolları ilə təmin olunması.  
(2000-ci ilin məlumatına görə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 13

İnzibati rayonlar	Ümumi avtomobil yolunun uzunluğu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Ərazisi min kv km	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə düşən avtomobil yolu (km)
Qazax	555	24,7	2,5	22,2	4,0
Şəmkir	461	20,6	1,7	27,1	3,0
Tovuz	765	34,1	1,9	40,2	5,9
Gədəbəy	460	20,6	1,3	35,3	6,1
Cəmi	2241	100	7,4	30,2	4,5

Ərazidə fəaliyyət göstərən yollar örtük quruluşuna görə bir-birindən fərqlidir. Ümumi avtomobil yollarının 14,8 %-ni asfalt beton, 19,4 %-ni qara örtüklü, 43,2 %-ni çınqıl, 22,6 %-ni qrunq yolları təşkil edir. Asfalt

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan avtomobil yolları tikinti şirkətinin 2000-ci ilin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

beton yollar ən çox Şəmkir və Qazax inzibati rayonlarında inkişaf tapmışdır. Avtomobil yollarının örtük səviyyəsinin yüksək iqtisadi göstəricilərə malik olması eyni zamanda yolların texniki kateqoriyalarına təsir göstərir. Məsələn: Qazax rayonunda ümumi yolun 40 % I-II kateqoriyalı yol qrupuna aid olduğu halda, 60 % III-IV-V kateqoriyalı avtomobil yollarının payına düşür. İqtisadi rayon üzrə avtomobil yollarının örtük quruluşu aşağıdakı 14 №-li cədvəldə verilmişdir.

Qazax iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının texniki səviyyəsi (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>

Cədvəl 14

İnzibati rayonlar	Ümumi avtomobil yolunun uzunluğu (km)	Asfalt beton (km)	Qara örtüklü (km)	Çınqıl örtüklü (km)	Qrunt yollar (km)
Qazax	555	149	104	169	133
Şəmkir	461	104	54	242	61
Tovuz	765	59	217	239	250
Gədəbəy	460	20	60	320	60
Cəmi	2241	332	435	970	504
Cəmə görə %-lə	100	14,8	19,4	43,2	22,6

İqtisadi rayon üzrə mövcud olan avtomobil yolları öz funksiyasına görə respublika və yerli əhəmiyyətlidir.

Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları 997 km, yaxud rayon üzrə avtomobil yollarının 44,4 %-ni təşkil edir. QİR üzrə respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları daxili regionları əlaqələndirən magistral avtomobil yollarından ibarətdir. Respublika əhəmiyyətli yolların 5 %-i I kateqoriyalı, 70 %-i II kateqoriyalı, 25 %-i III-IV kateqoriyalı yol qrupuna daxildir. Respublika əhəmiyyətli yolun 300 km

<sup>1</sup> Cədvəl Avtomobil yolları tikinti şirkətinin və müvafiq rayonların yol tikinti idarələrinin materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

asfalt beton, 400 km qara örtüklü, 297 km çınqıl örtüklüdür. Başqa iqtisadi rayonlarla müqayisədə bu iqtisadi bölgənin respublika əhəmiyyətli yolları yüksək səviyyəli təmin olunmuş texniki göstəricilərə malikdir. Bu səbəbdən də rayondaxili yüklərin daşınmasında, xüsusilə kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması zamanı az itkiyə yol verilir, avtomobillərin intensivliyi daha aktivdir. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları Ağstafa - Bakı (36 km), Qazax - Ermənistan sərhədi (14 km), Yenikənd - Poylu (60 km), Novosaratovka - Şınix (12 km), Kovlar - Novosaratovka - Novoivanovka (62 km), Tovuz - Əlibəyli - Ermənistan sərhəddinədək (60 km), Tovuz - Böyük Qışlaq (60 km), Qazax - Ağstafa - Ermənistan sərhəddinədək (30 km), Poylu stansiyası - Sadıxlı (40 km), Şəmkir - Sallerdağ - Ceir (27 km) təşkil edir. Magistral avtomobil yollarında sutqa ərzində avtomobillərin intensivliyi 3100 - 6900 arasında dəyişir. O cümlədən 3400 yük, 320 yüngül, 300 avtobuslar təşkil edir. Eyni zamanda respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları mühüm yaşayış məntəqələrini rayon mərkəzləri və respublikanın digər mühüm şəhər və rayonları ilə əlaqələndirir. İqtisadi rayon üzrə respublika əhəmiyyətli yollar məskunlaşmanın aparılmasında və şəhərlərin, qəsəbələrin salınmasında mühüm faktor kimi qiymətləndirilir.

Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları - kənd əhalisinin məskunlaşmasında, kəndin sosial-iqtisadi inkişafında, kənd əhalisinin rayon mərkəzləri ilə əlaqələndirilməsində mühüm yer tutur. İqtisadi rayon üzrə yerli əhəmiyyətli yollar 1244 km olub ümumi avtomobil yollarının 55,6 %-ni təşkil edir. Cəmi yerli yolların 24,1 %-i III - kateqoriyalı, 61 %-i IV - kateqoriyalı, 14,9 %-i V - kateqoriyalı və kateqoriyasız yollar təşkil edir. Ümumi yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının inzibati rayonlar üzrə 23 %-i Qazax, 19,1 %-i Şəmkir, 13,3 %-i Tovuz, 19,6 %-i Gədəbəy rayonunun payına düşür. İqtisadi rayon üzrə hər 100 hektar əkin sahəsinə 0,4 km və hər 1000 nəfər kənd əhalisinə 3,3 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu düşür. Əkin sahələrinə və kənd əhalisinin yerli yollarla təminatı aşağıdakı 15 №-li cədvəldə verilmişdir.

Qazax iqtisadi rayonu üzrə əkin sahələrinin və kənd əhalisinin yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları ilə təminatı (2000 - ci ilə görə).

Cədvəl 15

Rayonların adı	Çəmi yerli əhəmiyyətli avtomobil yolunun uzunluğu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Hər 100 hektar əraziyə düşən yol km	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
Qazax	287	27,4	30,8	5,1
Şəmkir	236	21,6	10,1	17,2
Tovuz	477	38,0	89,7	5,9
Gədəbəy	244	13,0	14,5	3,4
Cəmi	1244	100	21,2	5,9

İqtisadi rayonun yerli əhəmiyyətli yolların texniki vəziyyətinin müasir təhlili göstərir ki, kifayət qədər müasir tələblərə cavab vermir. Bu cəhətdən də əhalinin, xüsusilə dağ kəndlərində yaşayan əhalinin rayon mərkəzlərinə gedişi çətinləşir, hətta dağ kəndlərində qış aylarında əlaqələr müəyyən vaxt ərzində kəsilir. Halbuki, yerli əhəmiyyətli yolların inkişaf səviyyəsi kəndlərin inkişafı ilə eyni səviyyədə getməli və kəndin sosial tələblərinin yerinə yetirilməsi üçün əsas vasitələrdən biri olmalıdır. Yerli əhəmiyyətli yolların müasir təhlili göstərir ki, elə kəndlər vardır ki, rayon mərkəzlərindən 40-50 km aralı məsafələrdə yerləşir. Yerli yolların isə texniki-iqtisadi göstəriciləri müasir tələblər səviyyəsində olmadığından daşınma prosesini ləngidir və sərnişin daşınma imkanlarını minimuma endirir. Bunu nəzərə alaraq iqtisadi inkişafı təmin etmək üçün gələcəkdə təsərrüfatlararası mühüm əhəmiyyət kəsb edən bir sıra yerli əhəmiyyətli yolların texniki vəziyyətinin yaxşılaşdırılması üçün tədbirlərin görülməsini vacib bilir. Tovuz rayonu üzrə: Düz çırdaxan - Cəmilli (6 km), Böyük Qışlaq - Qaradaş (12 km), Böyük Qışlaq - Novosaratovka (61 km), çeşməli - Lopaxçılar (7 km), Koçdərə - Kəpikənd

(12 km), Şəmkir rayonu üzrə: Zəyəm - Qabaqkənd (20 km), Morul - Saler (20 km), Zəyəm - Qatırlı (40 km), Saler - Novosaratovka (13 km); Qazax rayonu üzrə: çaylı - Komuna (8 km), Əli-Bayramlı - Daş Karxanası (15 km), Şose - Daş Salahlı (5 km), Şosse - Qarayazı (7 km), Cəfərli - Dəmirçilər (5 km) və s.

Gədəbəy rayonu üzrə: Slavyanka - Samanlıq (30 km), Gədəbəy - Novosaratovka - Orconikidze (32 km), R.Əliyev - Parakənd - Kiçik Qaramurad (22 km), Kiçik Qaramurad - Qaraməmmədli (10 km), Kiçik Qaramurad - Arıqıran (16 km), Göydərə - İnekboğan - Arıqıran (18 km), Novosaratovka - Başkənd (18 km) və s. mühüm strateji əhəmiyyət kəsb edən yolların örtük səviyyəsinin çınqıl və qara örtüklü yol qrupları ilə əvəz olunması vacibdir. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, Gədəbəy rayonu üzrə ümumi yerli yolun 45,7 %-i çınqıl, 54,3 %-i qunt, Qazax rayonunda 2 %-i asfaltbeton, 12,5 %-i qara çınqıl örtüklü, 74,2 %-i çınqıl, 11,3 %-i qunt; Şəmkir rayonu üzrə 20,3 %-i qara çınqıl, 59,7 %-i çınqıl, Tovuz rayonu üzrə 30 %-i qara çınqıl, 51,1 %-i çınqıl, 19 %-i qunt yollardan ibarətdir. Yuxarıda adları qeyd olunan rayonlar respublikanın mühüm kənd təsərrüfatı rayonları olmaqla yanaşı, müxtəlif filiz və qeyri filiz təbii sərvətləri, tikinti materialları, mineral sularla zəngindir. Bilavasitə həmin resursların istehsal dövrünə cəlb olunmasında, istehsalın səviyyəsinin yüksəldilməsində yerli əhəmiyyətli yolların təkmilləşdirilməsi çox mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Xüsusilə təsərrüfatlardan alınmış məhsulların itkisiz daşınmasında, rayonların infrastrukturunda müsbət dəyişikliklərə nail olmaq bütün kateqoriyalardan olan yolların inkişafını təmin etmək mühüm məsələ kimi qarşıda durur. Bu sahədə rayonlarda fəaliyyət göstərən fermerlərin gücündən səmərəli istifadə olunmalıdır. QİR əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi yuxarıda göstərilən nəqliyyat sahələri ilə yanaşı, boru kəməri nəqliyyatının inkişafına zəmin yaratmışdır. Yaxın gələcəkdə beynəlxalq əhəmiyyətli Bakı - Tbilisi - Ceyhan boru kəmərinin təhlil edilən ərazidən keçməsi, şübhəsiz ki, rayonun sosial-iqtisadi inkişafında da müsbət dəyişikliklərə səbəb olacaqdır. İqtisadi rayonun istər rayon mərkəzlərinin, is-

tərsə də kənd yaşayış məntəqələrinin maye yanacaq olan tələbatının ödənilməsində Qaradağ - Ağstafa qaz kəmərinin ərazidən keçməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda Bakı şəhəri ilə əhalinin əlaqəsini yaxşılaşdırmaq məqsədilə Bakı - Ağstafa istiqamətində hava laynerləri fəaliyyət göstərir. Qeyd etmək lazımdır ki, inzibati rayonların bir sıra dağ kəndlərində maye yanacaq olan tələbatı ödənilmir. Gələcəkdə Gədəbəy, Qazax, Tovuz rayonlarının bir sıra dağ ətəyi və dağlıq kəndlərinin sosial-iqtisadi vəziyyətini yaxşılaşdırmaq məqsədilə maye yanacaq olan tələbatın ödənilməsi, mühüm məsələ kimi qarşıda durur.

#### § 4. MİL-QARABAĞ İQTİSADI RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (MQİRNS).

Mil-Qarabağ iqtisadi rayonu coğrafi cəhətdən Kür-Araz ovalığında yerləşməklə əlverişli nəqliyyat sistemə malikdir. Respublika ərazisinin 6,8 %-i, əhalisinin 8,1 %-ni özündə birləşdirir. İqtisadi rayonun ərazisində nəqliyyatın ümumilikdə bir çox sahələri; dəmir yolu, avtomobil, hava və boru kəmərləri nəqliyyatı inkişaf etmiş rayonlardaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ərazinin və əhalinin nəqliyyatla təmin olunmasına görə Mil-Qarabağ iqtisadi rayonu respublikanın digər iqtisadi rayonlarından müsbət mənada fərqlidir. Rayonun ərazisində yük və sərnişin daşınmasında, rayonlararası iqtisadi əlaqələrdə dəmir yolu başqa nəqliyyat növlərinə nisbətən daha aktivdir. Rayondaxilində dəmir yolunun ümumi uzunluğu 198 km olub, respublikanın ümumi dəmir yolunun 9,6 %-i təşkil edir. Ərazidən Bakı - Ağstafa, Yevlax - Ağdam - Xankəndi dəmir yolu keçir. Başqa sözlə desək 2000-ci ilin məlumatına görə ümumi dəmir yolunun 66 %-i Yevlax, 14%-i Ağdam, 9,8 %-i Bərdə, 8,2 %-i Mingəçevir, 7,2 %-i Tərtər rayonunun payına düşür. Hər 100 kv km əraziyə düşən dəmir yoluna görə rayonlar bir-birindən fərqlənir. Aparılan təhlil göstərir ki, hər 100 kv km əraziyə Mingəçevir şəhərində 16 km, Tərtərdə - 3,5 km, Yevlaxda - 7,3 km, Bərdədə - 2,7 km, Ağdamda - 2,4 km, ümumi rayon üzrə isə 100 kv km-ə 3,1 km dəmir yolu düşür.

Əhaliyə görə dəmir yolu ilə təmin olunmasında MQİR başqa rayonlarla müqayisədə aşağı göstəriciyə malikdir. İqtisadi rayon üzrə hər 1000 nəfərə - 0,3 km dəmir yolu düşür. Əhalinin tarixən məskunlaşmasında, təsərrüfat sahələrinin formalaşmasında dəmir yolunun təsir dairəsi özünü daima göstərmişdir. Rayon üzrə yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində bir sıra mühüm dəmir yolu stansiyaları: Mingəçevir, Yevlax, Bərdə və Ağdam stansiyaları xüsusilə seçilir. İqtisadi rayon üzrə fəaliyyət gös-

tərən dəmir yolu stansiyaları Gəncə dəmir yolu şöbəsinə aid edilir. Son ildə bu stansiyalardan 1,5 mln ton xalq təsərrüfatı yükləri daşınır ki, bu da respublika üzrə dəmir yolu ilə daşınan cəmi yüklərin 3,2 % təşkil edir. Dəmir yolu ilə daşınan yüklərin 34 %-i iqtisadi rayon ərazisindən göndərilən, 66 %-i isə bu əraziyə daxil olan yüklərin payına düşür. Ümumiyyətlə rayon ərazisindən başqa kənar regionlara göndərilən məhsullar içərisində kənd təsərrüfatı və digər yeyinti sənaye məhsulları mühüm yer tutur. İqtisadi rayon ərazisində dəmir yolu ilə gətirilən yüklərin içərisində tikinti materialları (36%), neft və qaz məhsulları (21%), çörək məmulatları, meşə materialları təşkil edir. Yük dövriyyəsinə görə ən mühüm stansiya Yevlax dəmir yolu stansiyası hesab edilir. Yevlax stansiyası eyni zamanda respublika ərazisində beynəlxalq nəqliyyat qovşağına malikdir. Bu cəhətdən istər dəmir yolu və digər nəqliyyat xətlərinin kəsişməsinə, istərsə də yük daşınmasına görə digər stansiyalardan kəskin şəkildə fərqlənir. Yevlax dəmir yolu stansiyası tranzit daşınmalarda və daxili yük daşınmanın tənzim olunmasında bir növ mərkəz rolunu oynayır. Bir daha bu amillər Yevlax dəmir yolu stansiyasının qovşaq kimi formalaşmasını sübut edir. Bir nəqliyyat qovşağı kimi Yevlax eyni zamanda Mingəçevir - Yevlax sənaye qovşağının formalaşmasında, yəni həmin qovşaqlarda fəaliyyət göstərən sənaye müəssisələrinin xamalla təmin olunmasında mühüm faktor sayılır. Aparılan təhlil göstərir ki, rayon daxilində dəmir yolu ilə daşınan cəmi yükün 33 %-i, o cümlədən kənara göndərilən yüklərin 21 %-i gətirilən yüklərin isə 49 %-i Yevlax stansiyasının payına düşür. Son illərdə istehsal sahələrinin tam gücü ilə işləməsi məhsul istehsalının xüsusi çəkisini aşağı salmaqla yük daşımalarına da mənfi təsir göstərir.

Yevlax dəmir yolu stansiyası Mingəçevir stansiyasına yüklərin ötürülməsində əlaqələndirici rola malikdir. Mingəçevir şəhərinə Yevlax dəmir yolu stansiyasından ildə 90 min tona qədər müxtəlif çeşidli yüklər ötürülür. Yüklərin əsas hissəsini neft və neft məhsulları, tikinti materialları təşkil edir. Stansiya daxili yo-

lun az olması vaqonların vaxtında stansiyaya daxil olmasına, yükvurma və boşaltma əməliyyatlarının sürətləndirilməsinə mane olur. Nəticədə vaqonların vaxtından çox dayanmalarına səbəb olmaqla, səmərəsiz xərcləri artırmasına şərait yaradır. "İpək yolu"nun, Avropa - Qafqaz - Asiya dəhlizinin yaxın gələcəkdə tam potensial gücü ilə işləməsi bu stansiyalarda yenidənqurma işlərinin aparılması, beynəlxalq normalara uyğun mexanikləşdirmənin tətbiqini tələb edir.

Ağdam stansiyası Yevlax - Xankəndi dəmir yolu üzərində yerləşir. Ümumiyyətlə iqtisadi rayon daxilində Ağdam stansiyası mərkəz rolunu oynayır. Yəni ətraf rayonlara mərkəzləşdirilmiş qayda ilə yüklərin daşınması prosesini həyata keçirir. Lakin Erməni işğalçıları Ağdam rayonunun ərazisinin çox hissəsini işğal etməsi nəticəsində dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasının qarşısı alınmışdır. Şübhəsiz ki, Ağdam rayonu işğaldan azad olduqdan sonra Yevlax - Ağdam dəmir yolu iqtisadi rayonda "arteriya" roluna malik olacaqdır.

Mil-Qarabağ iqtisadi rayonunun daxili iqtisadi əlaqələrində avtomobil nəqliyyatı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Respublika üzrə ümumi avtomobil yolunun 7,7 %-i bu iqtisadi rayonun payına düşür. İqtisadi rayon üzrə cəmi avtomobil yollarının uzunluğu 1999 km təşkil edir. Bu cür yolların 37 %-i respublika, 63 %-i yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları təşkil edir. İqtisadi rayonda ümumi avtomobil yollarının 38,4 %-i Bərdə, 19,1 %-i Ağdam, 14,7 %-i Yevlax, 14,4 %-i Ağcabədi, 13,4 %-i Tərtər rayonlarının payına düşür. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarına gəldikdə isə 28,3 %-i Bərdə, 25,5 %-i Yevlax, 21,8 %-i Ağdam qalan faizini digər inzibati rayonlar təşkil edir (bax cədvəl №16).

Mil-Qarabağ iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının texniki xarakteristikası (2000-ci ilə görə).

Cədvəl 16

İnzibati rayonlar	Umumi avtomobil yolunun uzunluğu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	O cümlədən *			
			Respublika əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Yerli əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi çəkisi %-lə
Yevlax	294	14,7	189	25,5	105	8,3
Ağcabədi	289	14,4	123	16,6	166	13,2
Ağdam	380	19,1	160	21,8	220	17,5
Bərdə	768	38,4	210	28,3	558	44,3
Tərtər	268	13,4	58	7,8	210	16,7
Cəmi	1999	100	740	100	1259	100

İqtisadi rayonun avtomobil yolları üzrə mühüm göstəricilərindən biri əraziyə və əhaliyə görə təmin olunmasıdır. Bu xüsusiyyətinə görə iqtisadi rayon digər rayonlardan fərqlidir. Hər 100 kv km əraziyə iqtisadi rayon üzrə 33,2 km, hər 1000 nəfərə isə 4,1 km avtomobil yolu düşür (bax cədvəl № 17).

Mil-Qarabağ iqtisadi rayonu üzrə əraziyə və əhaliyə görə avtomobil yollarının təminatı (2000-ci ilin göstəricilərinə əsasən).<sup>1</sup>

Cədvəl 17

Rayonların Adı	Umumi avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Ərazisi min kv (km)	Əhalisi min nəfər	Hər kv km-ə düşən avtomobil yolu (km)	Hər 1000 nəfərə düşən avtomobil yolu (km)
Yevlax	294	1,6	95,3	18,3	3,0
Ağcabədi	289	1,8	92,0	16,0	3,1
Ağdam	380	1,1	132,9	34,5	2,8
Bərdə	768	1,0	110,6	76,8	6,9
Tərtər	268	0,4	55,2	67,0	4,8
Yekun	1999	5,9	486,0	33,8	4,1

Hər 100 kv km əraziyə Yevlax rayonunda 18,3 km, hər 1000 nəfərə isə 3,0 km avtomobil yolu düşdüyü halda, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Ağcabədidə 16,0-3,1 km, Ağdamda 34,5-2,8 km, Bərdədə 76,8-6,9 km, Tərtərdə 67,0-4,8 km təşkil edir. Əhaliyə görə təminat bütün rayonlarda aşağı səviyyədədir. Qeyd edilməlidir ki, respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının inkişafı yerli yolların bilavasitə təkmilləşdirilməsi nəticəsində artır. Bu baxımdan yerli yolların inkişafı zərurət kimi aşkar olunmaqla, iqtisadi və sosial əhəmiyyət kəsb edir. Eyni zamanda rayon mərkəzləri ilə kənd yaşayış məntəqələri arasında əlaqələrin yaxşılaşdırmaqla, təbii və əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunmasına əlverişli şərait yaradan mühüm faktorlar aşkar edilir.

MQİR avtomobil yolları üzrə örtük səviyyəsinə görə cəmi avtomobil yolunun 23,6 %-i asfalt beton, 18,1 %-i qara çınqıl, 52,6% çınqıl, 5,7 %-i qrunut yollarından ibarətdir. İqtisadi rayon üzrə yolların örtük quruluşu aşağıdakı 18 №-li cədvəldə verilmişdir.

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin və avtomobil yolları tikinti şirkətinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Mil-Qarabağ iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının örtük tipinə görə quruluşu.<sup>1</sup>

Cədvəl 18

Rayonların adı	Umumi avtomobil yollarının uzunluğu (km)	O cümlədən			
		Asfalt beton (km)	Qara çınqıl (km)	Çınqıl yolu (km)	Qrunt yolu (km)
Yevlax	294	156	30	105	3
Ağcabədi	289	40	101	133	15
Ağdam	380	105	50	210	15
Bərdə	768	109	153	445	61
Tərtər	268	62	28	158	20
Cəmi	1999	472	362	1051	114

Cədvəldən görüldüyü kimi iqtisadi rayon üzrə asfalt beton yolun 33,1 %-i Yevlax, 23,2 %-i Bərdə, 22,2 %-i Ağdam, 13,1 %-i Tərtər, 8,4 %-i Ağcabədi rayonunun payına düşür. Asfalt beton örtüklü avtomobil yolu iqtisadi rayonun müasir tələbatına kifayət qədər cavab vermir. Xüsusilə Ağdam inzibati rayonunun erməni işğalçıları tərəfindən işğal olunması bütün avtomobil yolları ilə birlikdə təsərrüfat sistemi, yaşayış məntəqələri dağıdılmış, iqtisadi əlaqələr kəsilmiş, rayona milyard manatlarla zərər vurmuşlar. Ona görə də rayon erməni işğalçılarından azad olunduqdan sonra sosial struktura sferası yəni-dən və müasir tələblər səviyyəsində qurulmalıdır.

Qara çınqıl örtüklü ümumi avtomobil yolunun 42,2 %-i Bərdə, 27,9 %-i Ağcabədi, çınqıl örtüklü yolun 42 %-i Bərdə, 20 %-i Ağdam, 15 %-i Tərtər, qrunt yolun isə 53,5 %-i Bərdə, 17,6 %-i Tərtər rayonlarının payına düşməklə üstünlük təşkil edir.

Iqtisadi rayonda texniki kateqoriyalar üzrə ümumi avtomobil yolunun 4,9 % - III kateqoriya, 44,7 % - IV kateqoriya, 39,6 % - V kateqoriya, 10,8 % isə kateqoriyasız yol qrupuna aiddir.

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl respublika avtomobil yolları tikinti şirkətinin müvafiq materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Avtomobil yollarında hərəkətin orta intensivliyi sutqa ərzində 800 avtomobil təşkil edir. Lakin rayondaxili yükdaşınmada inkişaf dinamikası aşağı səviyyədə olmuşdur. Ən çox yük daşınma respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarında müşahidə edilir.

Eyni zamanda respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları rayondaxili və rayonlararası yük daşınmaları zamanı gərginliyə daha çox məruz qalır. Yuxarıda göstəriləyi kimi yolların texniki kateqoriyasının aşağı səviyyədə olması avtomobillərin daha çox texniki nasazlığa məruz qalmasına, daha çox yanacağın sərf olunmasına şərait yaradır. Respublika əhəmiyyətli mühüm avtomobil yolların: Haçı Həsənli - Varvara - Salahlı (16 km), Yevlax - Ağcabədi (81 km), Tərtər - Hindarx (41 km), Ağdam - Ağcabədi (48 km), Bərdə - Alpout Nəzirli (26 km) və s yolların təkmilləşdirilməsi iqtisadi əlaqələrə müsbət təsir göstərən amil kimi hesab edilir.

Hacı Həsənli - Varvara - Salahlı avtomobil yolu iqtisadi rayon daxilində bir sıra yaşayış məntəqələrini, rayon mərkəzlərini əlaqələndirilməklə yük və sərnişin daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Texniki ölçülərinə görə III kateqoriyalı yol olub asfalt beton örtüklüdür. Avtomobillərin sutqalığ hərəkət intensivliyi 1000 avtomobil təşkil edir. Yevlax - Ağcabədi avtomobil yolu rayonun iqtisadiyyatında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bərdə, Ağcabədi, Yevlax rayonlarının daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında, həmçinin bir sıra yaşayış məntəqələrinin rayon mərkəzləri ilə əlaqələndirir.

Əsas sərnişin və yük toplanan məntəqələr Yevlax şəhəri, Ağcabədi və həmin rayonların təbii resursları, kənd təsərrüfatında emal olunan məhsullar təşkil edir.

Iqtisadi rayonun təbii resurslarının mənimsənilməsində və təsərrüfat sahələrinin formalaşmasında, yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının təsir dairəsi daha da aktivləşir.

Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları ümumi avtomobil yollarının 63 %-ni təşkil edir. Bütün inzibati rayonlarda kəndlə rayon mərkəzləri arasında və təsərrüfat sahələri ilə emal müəssisələri arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafında əhəmiyyəti böyükdür. Ümumiyyətlə yerli yolların inkişafı kəndin iqtisadi-sosial həyat tərzinin əks etdirən mühüm göstəricidir.

İqtisadi rayon üzrə cəmi yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının 44,3 %-i Bərdə, 17,5 %-i Ağdam, 16,7 %-i Tərtər, 13,2 %-i Ağcabədi, 8,3 %-i Yevlax rayonunun payına düşür.

İqtisadi rayon üzrə hər 100 hektar əkin sahəsinə 0,3 km, hər 1000 nəfər kənd əhalisinə isə 3,6 km avtomobil yolu düşür. İqtisadi rayon ərazisində fəaliyyət göstərən yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları əsasən V kateqoriyalı olub çınqıl və qrunnt yollardan ibarətdir. Təcrübə göstərir ki, respublikanın mühüm taxılçılıq, tərəvəzçilik rayonlarında qrunnt yolların adi çınqilla örtülməsi yük daşınma prosesində baş verən itkinin qarşısını almaqla, səmərəsiz daşınmaya şərait yaradır. Mil-Qarabağ iqtisadi rayonu respublikanın mühüm kənd təsərrüfatı (pambıqçılıq, üzümçülük, taxınçılıq, heyvandarlıq və s) rayonu olduğundan təsərrüfat sahələri ilə yaşayış məntəqələri arasında əlaqələr daha çox sıxdır. Yəni sutqa ərzində avtomobillərin gedişi daha çoxdur. Odur ki, yolun texniki quruluşu aşağı səviyyədə olmasını nəzərə alıqda yük daşınma prosesində daha çox itkiyə yol verildiyini hiss edərək.

Mil - Qarabağ iqtisadi rayonu üzrə yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının əraziyə və əhaliyə görə təminatı 19 № - li cədvəldə verilmişdir.

Yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının iqtisadi rayon üzrə əraziyə və əhaliyə görə təminatı.<sup>1</sup>

Cədvəl 19

İnzibati rayonlar	Yerli əhəmiyyətli yolun uzunluğu (km)	Hər 100 hektar əkin sahəsinə düşən yol (km)	Hər 100 nəfər kənd əhalisinə düşən yol (km)
Yevlax	105	0,2	2,4
Ağcabədi	166	0,2	2,5
Ağdam	220	0,2	2,1
Bərdə	731	0,9	9,2
Tərtər	268	0,7	6,3
Yekunu	1222	0,3	3,6

<sup>1</sup> Cədvəl Avtomobil Yolları Tikinti Şirkətinin və müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları iqtisadi rayon daxilində səmərəli və yük daşınma əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alaraq aşağıdakı mühüm yaşayış məntəqələrini rayon mərkəzləri ilə əlaqələndirən avtomobil yollarının təkmilləşdirilməsi məqsəduyğun hesab edilir: Bərdə - Nəzirli (32 km), Bərdə - Yeniayrıca (16 km), Yevlax - Hacavlı (8km), Məşədi İbişli - Nəzirli (10 km), Piyadalar - Soğanverdikilər - Kanaroy (15 km), Şosse - Lənbəran (12 km), Qafarlı - Otuzikilər (14 km), Bərdə rayonu üzrə, Şərəfxanlı - Böyük - Kəkrizli - Küdabad (10 km), Şosse - Şənlik (10 km), Şosse - Mehrablı Üzeyir kənd (30 km); Ağcabədi rayonu üzrə: Ağdam - Bərdə - Həsənli (30 km), Ağdam - Bərdə - Dadaşlı - Orta Qışlaq (14 km), Şosse - Qasımbəyli - Güllüce (10 km), Ağdam - Novruzlu - Marənd (10 km), Üçoğlan - Tərtər - Qındarx (7 km), Ağdam - Xıdırlı (5 km); Ağdam rayonu üzrə: Qarabağlı - Xoruzlu (16 km), Şosse - Hacıkərvənd (5 km), Şosse - Qaynaq (7 km) və s yerli əhəmiyyətli yolların təkmilləşdirilməsi vacibdir. Qeyd olunan yerli yolların təkmilləşdirilməsi üçün yerli fermer təsərrüfatlarının gücündən istifadə etmək olar. Boru kəmərlər nəqliyyatı iqtisadi rayonun daxilində fəaliyyət göstərməklə bir sıra yanacaq tələb edən sənaye müəssisələrinin və əhalinin maye yanacağa olan tələbatının ödənilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Yaxın gələcəkdə maye yanacaqdan səmərəli istifadə etmək məqsədilə mərkəzləşdirilmiş qaydada qaz anbarlarının tikilməsi məqsəduyğun sayılır.

Mil - Qarabağ iqtisadi rayonu üzrə nəqliyyatın müasir təhlili göstərir ki, rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin səmərəsizliyini artırmaq məqsədilə yuxarıda göstərilən bir sıra dəmir yolu stansiyalarında yükvurma və boşaltma əməliyyatlarının mexanikləşdirilməsi, stansiyaların yükutunun artırılmasını təmin etmək məqsədilə yeni köməkçi dəmir yolunun tikintisinin aparılması, qısa məsafələrdə avtomobil nəqliyyatı ilə yükdaşınmaların intensivliyinin yüksəldilməsi, rayon mərkəzləri ilə kənd yaşayış məntəqələri arasında əhalinin hərəkətini tənzimləmək, az yanacaq



sərf olunması məqsədilə avtomobil yollarının texniki-iqtisadi göstəricilərinin yüksəldilməsi, əhalinin həyat səviyyəsini yaxşılaşdırması və sosial-iqtisadi səviyyənin yüksəldilməsini təmin etmək üçün bütün yaşayış məntəqələrinə qaz kəmərlərinin çəkilməsi və əhalinin maye yanacağa olan tələbatının ödənilməsini təmin etmək məqsədilə göstərilən məsələlərin həlli mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. İqtisadi rayon daxilində təbiətin mühafizəsi, məhsuldar qüvvələrin inkişafı, əmək məhsuldarlığının yüksəldilməsi iqtisadi inkişafa həmçinin daşınmalara təsir göstərən mühüm faktorlardan hesab edilir.

## § 5. MUĞAN-SALYAN İQTİSADİ RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (MSİRNS)

Muğan-Salyan iqtisadi rayonu coğrafi cəhətdən respublikanın şərqində yerləşir. Əlverişli coğrafi mövqedə olması rayonun ərazisində quru və su nəqliyyatının inkişafına şərait yaratmışdır. Şərqdən - qərbə Bakı - Şərur, Bakı - Ağstafa dəmir yollarının, həmçinin Osmanlı - Astara dəmir yolunun, və eyni istiqamətdə respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının təhlil olunan ərazidən keçməsi və yerli neft və təbii qaz resursları əsasında boru kəməri nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi kompleks nəqliyyat şəbəkəsinin formalaşmasına şərait yaratmışdır. Eyni zamanda Kür çayının bu ərazidən keçməsi dənizlə ətraf rayonlar arasında mərkəzləşdirilmiş qaydada xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Lakin sonradan Kür çayı üzərində Şəmkir, Tovuz su anbarlarının tikilməsi tədqiq edilən rayonun ərazisində Kür çayının suyunun aşağı səviyyədə olmasına təsir göstərmişdir. Bunun nəticəsində Kür çayından nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə olunması dayandırıldı.

MSİR-da xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınmasında dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatından daha geniş miqyasda istifadə olunur.

Yuxarıda qeyd edildiyi kimi bir neçə istiqamətdə dəmir yolunun ərazini kəsb etməsi rayonun tarixən iqtisadi və sosial inkişafında müsbət rol oynamışdır. 2000-ci ilin məlumatına görə iqtisadi rayon ərazisində ümumi dəmir yolunun uzunluğu 220 km olub respublika ərazisində yerləşən cəmi dəmir yolunun 10,4 %-ni təşkil edir. Başqa cür desək iqtisadi rayon daxilində ümumi dəmir yolunun 48,2 %-i Sabirabad, 18,2 %-i Neftçala, 11,2 %-i Saatlı, 17,4 %-i Salyan rayonunun payına düşür. Respublika üzrə hər 1000 kv km əraziyə 23,9 km dəmir yolu düşdüyü halda, Muğan - Salyan üzrə həmin göstərici 27,7 km təşkil edir.

Muğan - Salyan iqtisadi rayonu üzrə hər 1000 nəfərə 0,5 km dəmir yolu düşür. İnzibati rayonlara gəldikdə isə həmin göstərici Sabi-

rabad rayonu üzrə - 0,9 km, Saatlıda - 0,3 km, Neftçalada - 0,7 km, Salyanda - 0,6 km təşkil edir. Tarixən dəmir yolu iqtisadi rayonun təsərrüfat sahələrinin formalaşmasında mühüm rol oynadığı kimi, əhalinin məskunlaşmasında da müsbət rol oynamışdır. İqtisadi rayonun ətraf yaşayış qəsəbə və kəndlərinin 80 %-ə qədəri dəmir yolundan 10 km aralı məsafədə yerləşmişdir. Xüsusilə Əli - Bayramlı ilə Qazıməmməd (indiki Hacı Qabul stansiyası) arasında 9 km uzunluğunda əlaqələndirici dəmir yolunun çəkilməsi hər iki istiqamətdə yüklərin magistral dəmir yollarına ötürülməsi üçün şərait yaratmışdır. Osmanlı - Astara - Bakı magistral dəmir yolları üzərində iqtisadi rayona aid olan 10 stansiya yük və sərnişin daşınma əməliyyatını yerinə yetirir. Həmin stansiyalara Əlibayramlı, Hacı Qabul, Salyan, Saatlı, Neftçala, Sarıcalar, Pirsaat, Nəvai stansiyaları aid edilir. MSİR - da stansiyalar üzrə gətirilən yükün 58,6 % və göndərilən yükün isə 38,4 %-i Əlibayramlı, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq 0,6-0,5 % Hacı Qabul, 39,8-25,7 % Salyan, 3,5-2,6 % Saatlı, 2,3-6,5% Neftçala, 6,8-34,1% Sarıcalar, 0,5-8,4% Pirsaat, 1,1-0,1% Nəvai stansiyalarının payına düşür. Dəmir yolu ilə MSİR daxil olan yüklərin 39 %-i neft və neft məhsulları, 3,1 %-i qara və əlvan metal məmulatları, 41 %-i tikinti materialları, 23 %-i meşə materialları, qalan faizi digər məhsullar təşkil edir. Ərazidən göndərilən məhsullar içərisində neft, kənd təsərrüfatı məhsulları üstünlük təşkil edir. Rayonun ərazisində strateji əhəmiyyətə malik, yük və sərnişin daşınmasında, sosial infrastrukturların formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edən stansiyaların təhlili məqsəduyğun hesab edilir.

Hacıqabul stansiyası - coğrafi cəhətdən əlverişli mövqedə yerləşir Hacıqabul - Əlibayramlı stansiyaları arasında 9 km uzunluğunda olan dəmir yolu Bakı - Ağstafa və Bakı - İmişli - Şərur dəmir yoluna çıxış yolu yaradır. Eyni zamanda iqtisadi rayona daşınan yüklərin tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Hacıqabul stansiyasına daxil olan yüklərin əsasını neft, neft məhsulları, tikinti materialları təşkil edir. Göndərilən yüklərin çox hissəsini müxtəlif təmayüllü tikinti materialları, kənd təsərrüfatı məhsullarının payına düşür (bax şəkil 6).

Saatlı stansiyası - Bakı - Şərur dəmir yolu üzərində yerləşir. Eyni magistral dəmir yolunun 37 km Saatlı rayonu ərazisindən keçir. Bu stansiya vasitəsilə Saatlı rayonundan müxtəlif təyinatlı xalq təsərrüfatı və kənd təsərrüfatı yükləri daşınır. Son ildə stansiyaya daxil olan yükün çəkisi göndərilən yükədən çoxdur. Göndərilən yüklərin əsas hissəsini kənd təsərrüfatı məhsulları, gətirilən yüklərin içərisində tikinti materialları, meşə materialları üstünlük təşkil edir. Mexanikləşdirmə zəif olduğundan yük vurma və boşaltma əməliyyatı əsasən fiziki əməyin əsasında yerinə yetirilir.

Gələcəkdə yük daşınmanın intensivliyini nəzərə alaraq daxili yolların artırılması və mexanikləşdirmənin aparılması vacibdir.

Sarıcalar stansiyası - Bakı - Şərur dəmir yolu üzərində yerləşməklə Sabirabad və Saatlı rayonları arasında xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında əlaqələndirici rola malikdir. Sarıcalar stansiyasından Sabirabad şəhərinə 8 km uzunluğunda dəmir yolu çəkilmişdir. Həmin dəmir yolu birbaşa istehsal olunmuş kənd təsərrüfatı məhsullarını, tərəvəz və digər məhsulları magistral dəmir yoluna verməklə, daxili iqtisadi rayonlara göndərilməsi üçün şərait yaradır. Bu dəmir yolunun qısa olmasına baxmayaraq Sabirabad və Saatlı rayonları üçün strateji xarakter daşıyır. Stansiyadan göndərilən yüklər Sabirabad rayonuna aid olunur. Əsasən kənd təsərrüfatı məhsulları (ümumi yükün 64%-ni), yüngül sənaye məhsulları təşkil edir.

Salyan stansiyası - Osmanlı - Astara dəmir yolu üzərində yerləşir və Bakı dəmir yolu şöbəsinə daxildir. Osmanlı - Astara magistral dəmir yolunun 54 km bu iqtisadi rayonun payına düşür. Eyni zamanda həmin magistral dəmir yolundan Neftçala rayonu ilə birbaşa dəmir yolu ilə əlaqə saxlamaq məqsədilə 42 km uzunluğunda köməkçi dəmir yolu çəkilmişdir. Bu inzibati rayon kənd təsərrüfatı rayonu olduğundan stansiyadan göndərilən yükün əsas hissəsini kənd təsərrüfatı məhsulları (16 %), yeyinti sənaye məhsulları, kimya məhsulları və digər məhsullar təşkil edir. Stansiyaya gətirilən yüklər içərisində çeşidinə görə tikinti materialları (dəmir beton, tikinti daşları, sement, qum, çınqıl və s), neft məhsulları, meşə materialları təşkil edir.

MSİR-in daxili iqtisadi əlaqələrin inkişafında, təbii və əmək resurslarının mənimsənilməsində avtomobil nəqliyyatı bir faktor kimi mühüm rola malikdir. Xüsusilə əlverişli yol sisteminin olması iqtisadi rayonun bütün inzibati rayonları ilə iqtisadi əlaqələrin səmərəli həyata keçirilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. MSİR ərazisində fəaliyyət göstərən avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 1820 km-dir. Avtomobil yolları iqtisadi rayon ərazisində respublika və yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarına ayrılır. Ümumi avtomobil yollarının 48,8 %-i respublika, 51,2 %-i yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları təşkil edir. İqtisadi rayon üzrə ümumi avtomobil yollarının quruluşu 20 №-li cədvəldə verilmişdir.

Muğan-Salyan iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının sahəvi quruluşu (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>

Cədvəl 20

Rayonların adı	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Yekunə görə %-lə	Respublika əhəmiyyətli yollar (km)	Yekunə görə %-lə	Yerli əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi cəkisi %-lə
Sabirabad	522	29,5	243	28,2	279	30,8
Saatlı	186	10,5	78	9,1	108	12,0
Salyan	569	28,7	275	31,8	284	25,7
Neftçala	260	14,7	184	21,3	76	8,4
Biləsuvar	293	16,6	83	9,6	210	23,1
Cəmi	1820	100	863	100	957	100

Magistral avtomobil yollarının iqtisadi rayon üzrə 24,8 %-i Biləsuvar, 75,2 %-i isə Sabirabad, Saatlı, Salyan və Neftçala rayonlarının payına düşür. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının 28,2 %-i Sabirabad, 31,8 %-i Salyan, 21,3 %-i Neftçala, 18,7 %-i qalan digər

<sup>1</sup> Cədvəl Avtomobil Yolları Tikinti Şirkətinin və müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

rayonlar təşkil edir. Ərazinin və əhalinin nəqliyyatla təmin olunmasına görə inzibati rayonlar fərqlidir. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv km əraziyə 27,7 km, hər 1000 nəfərə isə 5,2 km avtomobil yolu düşür (baş şəkil 5). İnzibati rayonlara gəldikdə isə həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Sabirabadda - 32,6-4,2 km, Saatlıda 16,2-2,7 km, Salyanda 22,2-4,6 km, Neftçalada 17,3-4,1 km, Biləsuvarda 20,9-4,7 km avtomobil yolu təşkil edir (bax cədvəl № 21).

Muğan-Salyan iqtisadi rayonun əraziyə və əhaliyə görə avtomobil yolları ilə təmin olunması (2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

Cədvəl 21

Rayonların adı	Ərazisi (km)	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
Sabirabad	1598	522	32,6	4,2
Saatlı	1145	186	16,2	2,7
Salyan	2289	559	22,2	4,6
Neftçala	1500	260	17,3	4,1
Biləsuvar	1397	293	20,9	4,7
Cəmi	7929	1820	27,7	5,2

Muğan-Salyan iqtisadi rayonu daxilində fəaliyyətdə olan respublika əhəmiyyətli yolları: Əlibayramlı - Salyan (45 km), Əlibayramlı - Sabirabad (51 km), Pakrovka - Həşimxanlı (12 km), Salyan - Kürqaraqaşlı - Xıllı (54 km), Sabirabad - Cavad - Qarasu (35 km), Qazməmməd - Əlibayramlı - Salyan (45 km), Neftçala - Jarskiy (36 km) və s. rayon mərkəzlərini ətraf qəsəbələr və kənd yaşayış məntəqələri ilə əlaqələndirilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Qeyd olunan respublika əhəmiyyətli yollar texniki dərəcələrinə görə əsasən III - IV dərəcəli yollar qrupuna daxildir. Halbuki, bu tip

<sup>1</sup> Cədvəl Avtomobil Yolları Tikinti Şirkətinin və müvafiq rayonların müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

katqoriyalı yolların texniki dərəcəsi I - II dərəcəli yol səviyyəsində olmalı idi. Yaxın gələcəkdə respublikanın bütün respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarında tikinti işlərinin aparılması zəruri hal hesab edilir.

İqtisadi rayon üzrə avtomobil yollarının örtük quruluşu avtomobil nəqliyyatının ritmik işləməsinə təsir edən amillərdən biri kimi qiymətləndirilir. Tədqiq edilən rayonun avtomobil yollarının örtük quruluşu 22 №-li cədvəldə verilmişdir.

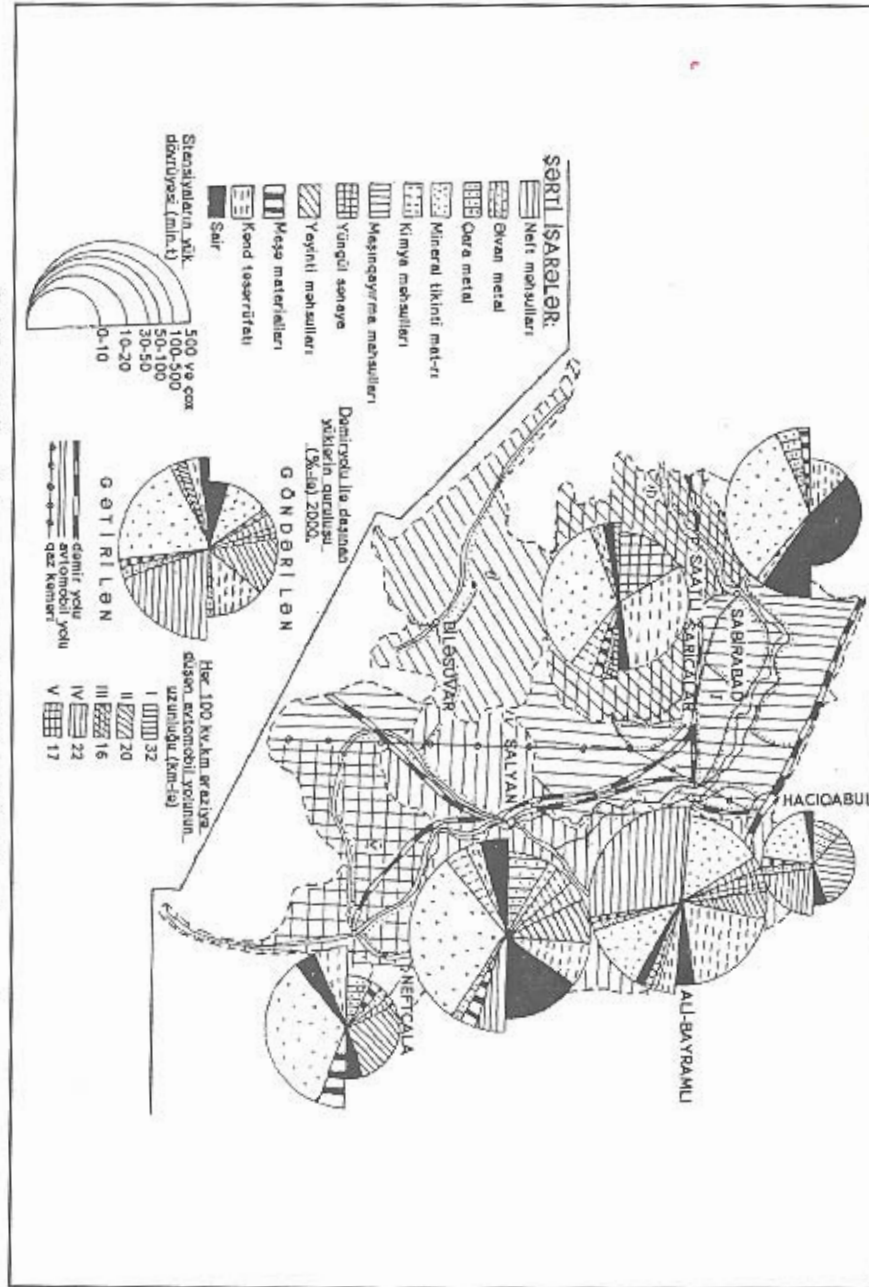
Muğan-Salyan iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının örtük tipləri üzrə quruluşu (2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

Cədvəl 22

Rayonların adı	Umumi avtomobil yollarının uzunluğu (km)	O cümlədən			
		Asfalt beton (km)	Qara çınqıl (km)	Çınqıl yolu (km)	Qrunt yolu (km)
Sabirabad	522	102	65	242	113
Saathı	186	39	67	80	-
Salyan	559	116	79	224	140
Biləsuvar	293	80	47	126	80
Neftçala	260	110	98	47	40
Cəmi	1820	372	356	719	373

Aparılan təhlil göstərir ki iqtisadi rayon üzrə ümumi avtomobil yollarının 21 % -i asfalt beton, 20,5 % -i qrunt yollardan ibarətdir. Qalan faizi isə qara və çınqıl örtüklü yolların payına düşür. Yolların örtük quruluşunun müasir tələblər səviyyəsində olması iqtisadi rayonun sosial iqtisadi və təsərrüfatın çox sahəli inkişafına təsir etməklə, daşınma xərçlərinə bilavasitə öz təsirini göstərir. İqtisadi rayon təbii sərvətlərinin zənginliyi, təsərrüfatın çox sahəli inkişafı yük da-

<sup>1</sup> Cədvəl müvafiq rayonların yol tikinti idarələrinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.



Şəkil 5. Muğan-Salyan iqtisadi rayonunun neqliyyat xətrə-sxemi.

şınmalarına daim təsir göstərir. Bunu nəzərə alaraq daxili yol şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi mühüm məsələ kimi qarşıda durur. İlk növbədə Salyan - Neftçala (50 km), Əlibayramlı - Salyan (Kürün sağ sahili ilə 52 km), Şorsulu - Xəzər (38 km) ərazidəki şəhər və kəndləri bir-biri ilə əlaqələndirir. Eyni zamanda "Şirvanneft" və "Salyanneft" neft mədənlər idarəsinin cənubi-şərqi Şirvanda və Salyan düzündə səpələnmiş buruqları bir-biri ilə əlaqələndirən yollardır. Bu yollar vasitəsilə neft mədənlərinə avadanlıqlar və sərnişin daşınır. Lakin mədənlərarası yolların çox hissəsi qırt yollar olduğundan qış və payız fəsillərində təmir üçün avadanlıq daşıyan maşınlar quyulara yaxınlaşa bilmir, nəticədə çoxlu vaxt itkisinə və boş dayanmaya səbəb olur, nəticədə məhsuldarlıq aşağı düşür. Halbuki, Muğan - Salyan iqtisadi rayonunda, xüsusilə Salyan və Neftçala rayonları ərazisində zəngin neft və qaz yataqları vardır. Geniş miqyaslı qazma işlərinin aparılması və məhsuldarlığın artırılmasını nəzərə alaraq yolların texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi mühüm məsələlərdən hesab edilir. İqtisadi rayonun sosial-iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan amillərdən biri də yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının inkişafıdır.

Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları kənd əhalisinin məskunlaşmasına, təsərrüfatlararası əlaqələrin formalaşmasında təsir edən mühüm amildir. İqtisadi rayon üzrə hər 100 hektar əkin sahəsinə 0,2 km, hər 1000 nəfər kənd əhalisinə isə orta hesabla 3 km avtomobil yolu düşür. Texniki dərəcəsinə görə yerli əhəmiyyətli yollar əsasən IV - V kateqoriyalı yol qrupuna aid edilir. İqtisadi rayon üzrə ərazinin və əhalinin yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları ilə təmin olunması 23 №-li cədvəldə verilmişdir.

Muğan - Salyan iqtisadi rayonu üzrə əhaliyə və kənd təsərrüfatına yararlı torpaq sahəsinə görə yerli əhəmiyyətli yollarla təmin olunması (2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

Cədvəl 23

İnzibati rayonlar	Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları (km)	Hər 100 hektar əkin sahəsinə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfər kənd əhalisinə düşən yol (km)
Sabirabad	279	0,2	2,7
Saathı	108	0,1	2,0
Salyan	284	0,4	3,6
Neftçala	76	0,1	2,0
Biləsuvar	210	0,2	4,8
Yekun	957	0,2	3,0

Cədvəldən görüldüyü kimi hər 100 hektar kənd təsərrüfatına yararlı torpaq sahəsinə iqtisadi rayon üzrə 0,2 km yerli əhəmiyyətli yol düşür. İnzibati rayonlar nəqliyyatla təminatla görə eyni göstəricilərə malikdir. Hər 1000 nəfər kənd əhalisinə düşən avtomobil yoluna gəldikdə isə Biləsuvar rayonunda - 4,8 km, Salyan - 3,6 km, Sabirabadda - 2,7 km, Neftçala və Saathıda isə - 0,2 km təşkil edir. İqtisadi göstəricilərdən görüldüyü kimi yerli əhəmiyyətli yolların inkişafı inzibati rayonların tələbatından geri qalır. Halbuki, yerli yolların inkişafı bu ərazi üçün kənd yaşayış məskənlərinin salınmasında, iqtisadiyyatın inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edən başlıca faktorudur. Bunu nəzərə alaraq rayon üzrə yerli avtomobil yollarının inzibati rayonlar üzrə gələcək təkmilləşdirilməsi istiqamətlərinin müəyyən olunması olduqca vacibdir.

Salyan rayonu üzrə yerli əhəmiyyətli yollar ümumi avtomobil yollarının 45,8 % təşkil etməsinə baxmayaraq IV kateqoriyalı yol qrupuna aiddir. Rayonun sosial infrastrukturunda mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alaraq gələcəkdə aşağıdakı yerli yolların: Şosse - Arbatan - Maaşlı - Səid Sadıxlı (10 km), Çuxanlı - Parça Xalac - Şosse (22 km),

<sup>1</sup> Cədvəl müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Seydan - Parça Xalac (2 km), Şosse - Pambıq kənd - Bəşirbəyli (12 km), Şosse - Qubalı oğlan (14 km), Pəzəkənd - Kürsəngə (12 km), Şosse - Karyer - Qazıməmməd (15 km) və s. mühüm yolların III - IV kateqoriyalı yollar qrupuna çatdırılması üçün tədbirlərin görülməsi vacibdir. Sabirabad rayonu üzrə yuxarıda qeyd olunduğu kimi mövcud yolların 46,6 %-i respublika, 53,4 %-i yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları təşkil edir.

Magistral respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları asfalt-beton döşəmələrdən, yerli əhəmiyyətli yolların çox hissəsi isə çınqıl və qrunnt yollarından ibarətdir. Ümumiyyətlə yerli yolların 10 %-i qara örtüklü, 90 %-i isə qrunnt yolların payına düşür. Təcrübə göstərir ki, yerli əhəmiyyətli yolların adi çınqılla döşənməsi avtomobillərin intensivliyinə və kənd təsərrüfatı məhsullarının sezon dövründə itkisiz daşınmasına şərait yaradır. Bu amili nəzərə alaraq gələcəkdə mühüm əhəmiyyət kəsb edən yolların Əlibayramlı - Narlıq (71 km), Suqovuşan - Şıxlar (14 km), Sarıxanbəyli - Osmanlı (35 km), Rüstəmli - Vladimirovka - Şosse (10 km) III kateqoriyalı yol qrupu səviyyəsinə çatdırılması üçün tədbirlərin görülməsi vacibdir.

Saathı rayonu üzrə - yerli əhəmiyyətli yollar cəmi yolun 12 % təşkil edir. Rayon ərazisində fəaliyyətdə olan yerli yolların 46,3 %-i qara örtüklü, 53,7 %-i isə çınqıl örtüklü yollardan ibarətdir. Yaxın gələcəkdə aşağıdakı yolların: Şosse - Azadkənd (10 km), Saathı - Novruzlu (19 km), Şosse - Qolovinovka (11 km), Şosse - Sılçada (10 km) IV dərəcəli yol qrupuna aid edilməsi məsləhət bilinir.

Biləsuvar rayonu üzrə ümumi avtomobil yollarının 71,6 %-i yerli əhəmiyyətli yollar təşkil edir. Əsasən IV kateqoriyalı yol qrupuna aid edilir. Rayon ərazisində olan yerli əhəmiyyətli yolların 2 %-i asfalt beton, 7,1 %-i qara örtüklü, 90,9 %-i isə çınqıl örtüklü və qrunnt yolu təşkil edir. Yerli yolların əksər hissəsi IV kateqoriyalı yol qrupuna daxil edilir. Perspektivdə Biləsuvar - Təzəkənd (13 km), Şosse - Biləsuvar (9 km), Biləsuvar - Bəhrəmtəpə (14 km), yolların sərnişin və yük gərginliyinə məruz qaldığını nəzərə alıb III kateqoriyalı yollar sahəsinə çatdırılması məqsəduyğun hesab edilir.

Eyni zamanda Salyan körpüsündən Kür çayının sol sahili ilə Ban-

kə qəsəbəsində olan yolun təkmilləşdirilməsi vacibdir. Həmçinin Bankə qəsəbəsindən Salyan - Bakı Şosse yolunun asfalt beton örtüklə əvəz edilməsi daşınma əməliyyatlarına müsbət təsir göstərmiş olar. Bankədən 10-15 km şərqdə yerləşən Qırmızı Urxana, Yenikənd məntəqələri arasında əlverişli yolun olmaması qış vaxtı Bankə qəsəbəsi ilə əlaqəni çətinləşdirir. Gələcəkdə göstərilən yaşayış məntəqələri arasında daşınmanın səmərəliliyini artırmaq məqsədilə asfalt yolun çəkilməsi məsləhət bilinir. Saathı və Neftçala rayonları yerli yolların inkişaf xüsusiyyətlərinə görə digər rayonlardan fərqlənir. Bu rayonlarda yerli əhəmiyyətli yolların əksər hissəsi qara çınqıl, çınqıl, qrunnt yollardan ibarətdir. Ərazi isə Şoran və Şorakətli torpaqlardan ibarət olduğundan yaz və payız fəsilələrində qrunnt yollar tamamilə dağılır, rayon mərkəzi ilə kəndlər arası, həmçinin təsərrüfatlar arası gediş gəliş çətinləşir. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, Saathı rayonunda cəmi yolun 41,6 %-i qara çınqıl, 41 %-i çınqıl, 17,4 %-i qrunnt; Neftçala rayonunda isə qara örtüklü 55 %-i, çınqıl örtüklü yollar 45 %-ni təşkil edir.

Rayon daxilində daha intensiv yük və sərnişin daşınan yollar Saathı - Qolovinovka (13 km), Krasnoselok - Əlibayramlı (10 km), Saathı - Novruzlu (19 km), Sarıcalar - Saathı (10 km) və s. yolların yenidən, müasir tələblər səviyyəsində qurulması vacibdir. Yolun əlverişli olması sərnişinlərin rahat daşınmasına müsbət təsir göstərən başlıca amildir.

Çay nəqliyyatı tədqiq edilən iqtisadi rayonun təsərrüfatında uzun illər müsbət rol oynamışdır. Çay nəqliyyatında mühüm su arteriyası olan Kür çayıdır. Kür çayı mənsəbindən Yevlax rayonu ərazisinə kimi 506 km məsafədə nəqliyyat vasitəsi kimi yararlı hesab edilirdi. Çay nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklər aşağıdakı məntəqələr arasında Bankə - Salyan, Əlibayramlı - Sabirabad - Zərdab - Yevlax arası olmuşdur. Şəmkir və Tovuz su anbarlarının tikintisi ilə əlaqədar olaraq Kür çayının su səviyyəsi aşağı düşmüş və nəqliyyat üçün istifadəni zəiflətməmişdir.

İqtisadi rayon ərazisində neft və təbii qazın istehsalı ilə əlaqədar olaraq boru kəməri nəqliyyatı inkişaf etmişdir. İlk dəfə bu ərazidən 1903-1905-ci illərdə uzunluğu 860 km olan Bakı - Batumi neft kəməri çəkilmişdir. Həmin kəmərin yaxınlığında Qazıməmməd şəhərində

neft vuran küclü nasos stansiyası qurulmuşdur. Cənubi - şərq Şirvan-da neft və qaz yataqlarının kəşf edilib istismara verilməsi ilə əlaqədar olaraq 1963-cü ildə Əlibayramlı - Bakı neft kəməri çəkilib istifadəyə verilmişdir. Bu kəmərlər çəkiləndən sonra dəmir yolu ilə daşınan neftə sərflənən nəqliyyat xərclərinin qarşısı alındı.

Sonralar ərazidə Qarabağlı - Gürsəngi neft qaz yataqlarının istifadəyə verilməsi nəticəsində rayondaxili bir sıra kəmərlərin çəkilməsinə səbəb olmuşdur. Qarabağlı - Əlibayramlı neft kəməri hasil edilən neftin nəql olunmasına şərait yaratdı.

Kürsəngə - Daşgil neft kəməri isə perspektivli Bakı - Kürsəngə yatağından çıxarılan nefti Əlibayramlı - Bakı neft kəməri ilə birləşdirir.

Qaradağ - Ağstafa qaz kəmərinin 55 km, İran - Azərbaycan qaz kəmərinin 28 km bu ərazidən keçir. Mişovdağ, Kürövdağ, neft qaz yataqlarından Əli Bayramlıya qaz kəmərləri çəkilmişdir. Qarabağlının zəngin qaz yatağından eyni adlı kəndə və Salyan şəhərinə, həmçinin Sabirabad, Saatlı şəhərlərinə qaz kəmərləri çəkilmişdir. Neftçala neft qaz yataqlarından Neftçala şəhərinə qaz kəməri və yodlu - bromlu çay sularını axıdan bir sıra boru kəməri çəkilmişdir.

Neft qaz yataqlarının kəşf edilib istifadəyə verilməsi yeni sənaye müəssisələrinin yaradılmasına təsir göstərmişdir. İqtisadi rayonun bir sıra kəndlərinə maye yanacaq olan tələbatı təmin etmək üçün iri diametrlili borulardan istifadə olunması məqsəddəuyğun sayılır.

MSİR daxili iqtisadi əlaqələrini təkmilləşdirmək məqsədilə sənaye və kənd təsərrüfatı sahələri arasında əlaqələrin inkişafı; rayonda kənd təsərrüfatı xammalını istehsal edən müəssisələrin inkişafını təmin etmək; hasilat sənayesi ilə emal edici sənaye sahələrini inkişaf etdirmək;

MSİR istehsal sahələrinin inkişafı yük axınlarının intensivləşməsinə təsir etməklə, onların itkisiz daşınmasını təmin etmək üçün nəqliyyatın kompleks inkişafına dair proqramın hazırlanması olduqca vacibdir. Rayonun nəqliyyat iqtisadi əlaqələrinin müasir təhlilindən belə nəticəyə gəlmək olur ki, nəqliyyatın qarşılıqlı əlaqələndirilməsi yük və sərmişin daşınmanı intensivləşdirməklə yanaşı, təbii və əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunmaqla rayonun iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərmişdir.

## § 6. ŞİRVAN İQTİSADI RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (ŞİRNS).

Coğrafi cəhətdən Kür çayı boyunca düzənlik və dağlıq ərazilərdə yerləşən inzibati rayonları əhatə edir. Bu iqtisadi rayona Şamaxı, İsmayıllı, Axsu, Kürdəmir, Ucar, Göyçay, Ağdam və Zərdab inzibati rayonları daxil edilməklə əlverişli nəqliyyat sisteminə malikdir. Ərazidən Bakı - Gəncə - Böyük Kəsik magistral dəmir yolunun və eyni istiqamətdə magistral avtomobil yollarının keçməsi iqtisadi rayonun əlverişli nəqliyyat - iqtisadi əlaqələrinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Respublika ərazisinin 11,4 %, əhalisinin 7,9 %, ümumi dəmir yolunun 6,6 %-i, avtomobil yollarının 17,6 %-i bu iqtisadi rayonun payına düşür.

Bakı - Böyük Kəsik dəmir yolunun ərazidən keçməsi tarixən əhalinin məskunlaşmasına, təsərrüfat sahələrinin formalaşmasına və sosial infrastrukturaların əmələ gəlməsinə zəmin yaratmışdır. Magistral dəmir yolunun 133 km-i tədqiq edilən regionun payına düşür. Aparılan təhlil göstərir ki, rayon daxilində dəmir yolunun təsir dairəsi 10 km-dək olan ərazilərdə daha intensiv olmaqla istehsal sahələrinin inkişafında təsiri daha çoxdur.

İqtisadi rayon daxilində hər 100 kv km əraziyə 2,2 km, hər 1000 nəfərə isə 0,2 km dəmir yolu düşür. Dəmir yolu əsasən Ucar (45 km), Kürdəmir (45 km), Ağdam (20 km), Göyçay (3 km) rayonlarından keçməklə mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Magistral dəmir yolundan Şamaxı rayonuna (çöl Göylər) 20 km köməkçi dəmir yolu çəkilmişdir ki, bu yol rayonun iqtisadiyyatında və iqtisadi əlaqələrin inkişafında, daxili yük axınlarının tənzimlənməsində xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Lakin təhlil edilən ərazidə bir sıra inzibati rayonlar vardır ki, (İsmayıllı, Axsu, Zərdab) dəmir yolu keçmədiyindən uzun illərdir ki, mərkəzləşdirilmiş qayda ilə yüklərin daşınması prosesi həyata keçirilir. İqtisadi rayon ərazisində dəmir yolundan 10 km aralı məsafədə olan şəhər və qəsəbələrdə məskunlaşma və iqtisadi inkişaf müasir tələblərə uyğun olduğu halda, 35 - 40 km məsafələrdə isə inkişaf səviyyəsi tədricən azalmağa meyl edir. Rayonun mühüm sərmişin və xalq təsərrüfatı

yükləri daşınan stansiyaları Kürdəmir, Ləki, Ucar stansiyaları hesab edilir. Respublika üzrə dəmir yolu ilə daşınan yüklərin 8 %-i bu stansiyaların payına düşür. İqtisadi rayon daxilində daşınan yüklərin yüksək iqtisadi göstəriciləri Kürdəmir və Ucar stansiyaları təşkil edir.

Şirvan iqtisadi rayonunda dəmir yolu ilə yanaşı, iqtisadi inkişafa təsir göstərən amillərdən biri də Avtomobil nəqliyyatıdır. Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 4574 km təşkil edir. Respublika üzrə ümumi avtomobil yollarının 17,6 %-i bu rayonun ərazisində yerləşir. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv km əraziyə 38,1 km, hər 1000 nəfərə isə 8,7 km avtomobil yolu düşür. İnzibati rayonlar üzrə hər 100 kv km əraziyə Ağsuda - 59,2 km, Kürdəmir - 27,7 km, İsmayıllıda - 27,9 km, Ucarda - 86,5 km, Göyçayda - 97,4 km, Zərdabda - 55,6 km avtomobil yolu düşür. Eyni zamanda hər 1000 nəfərə Zərdabda - 12,8 km, Ucarda - 10,8 km, Axsuda - 10,7 km avtomobil yolu düşür (bax cədvəl № 24).

Əraziyə və əhaliyə görə Şirvan iqtisadi rayonunun avtomobil yolları ilə təminatı (2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

Cədvəl 24

Rayonların adı	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Ərazisi Min kv km	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
Şamaxı	501	3,9	15,4	6,0
İsmayıllı	586	2,1	27,9	9,3
Ağsu	592	1,0	59,2	10,7
Kürdəmir	444	1,6	27,7	5,7
Ucar	692	0,8	86,5	10,8
Göyçay	682	0,7	97,4	7,9
Ağdaş	476	1,0	47,6	6,3
Zərdab	501	0,9	56,6	12,8
Cəmi	4574	12,0	38,1	8,7

<sup>1</sup> Cədvəl Avtomobil Yolları Tikinti Şirkətinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Avtomobil yollarının texniki parametrlərinə görə inzibati rayonlar arasında müəyyən fərqlər aşkar olunur. İqtisadi rayon üzrə avtomobil yollarının 16,5 %-i asfalt beton, 18,9 %-i qara örtüklü, 43,3 %-i çınqıl, 21,3 %-i qrunnt yollardan ibarətdir. Təcrübə göstərir ki, qrunnt yolların adı çınqılla döşənməsi kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınmasında taxıl itkisini 10 %-i, tərəvəz məhsulları 12-14 %-i, şüşə tara qablarının sınımasını 8 %-i azaltmış olur.

Şirvan iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının örtük quruluşu. (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>

Cədvəl 25

İnzibati rayonlar	Avtomobil yolunun uzunluğu (km)	Yekuna görə %-lə	O cümlədən			
			Asfalt beton (km)	Qara örtük (km)	Çınqıl örtük (km)	Qrunnt (km)
Şamaxı	601	13,1	105	102	356	38
İsmayıllı	586	12,8	96	74	355	61
Ağsu	592	12,9	94	143	293	62
Kürdəmir	444	9,7	98	77	191	78
Ucar	692	15,1	65	78	206	343
Göyçay	682	15,0	99	207	176	200
Ağdaş	476	10,4	103	111	179	82
Zərdab	501	11,1	89	168	133	111
Cəmi	4574	100	749	649	1889	975

Asfalt beton avtomobil yolu ümumi yolun 16,5 %-i təşkil etməklə, əsasən Şamaxı - 14 %-i, Ağdaş - 13,7 %-i, Göyçay - 13 %-i, Kürdəmir - 13 %-i rayonlarında formalaşmışdır. Göyçayda ümumi yolun 30 %-i, Zərdabda - 33 %-i, Ağdaşda - 23,3 %-i, Şamaxıda - 16,9 %-i, İsmayıllıda - 12,6 %-i, Kürdəmirdə - 17,3 %-i qara örtüklü

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Avtomobil Yolları Tikinti şirkətinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.



yollar təşkil edir. Təhlil edilən ərazidə respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları 1943 km olub, cəmi yolun 29,5 %-i əhatə edir. Texniki göstəricilərinə görə respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları üstünlüyə malikdir. Bu qrup yollara Şamaxı - çuxuryurd - Pirqulu (25 km), Muğanlı - İsmayılı (40 km), Şamaxı - Göylər - Padar (53 km), Təzəkənd - Lahıc (19 km), Axsu - Kürdəmir (60 km), Mollakənd - Zərdab - Piraza (74 km), Qəzyan - Müsüslü (31 km) və s. aid edilir. Qeyd olunan avtomobil yolları rayonun yük daşınmasının inkişaf etdirilməsində, sərnişin daşınmasında da aktivdir.

Şamaxı - çuxuryurd - Pirqulu avtomobil yolu iqtisadi rayonun bir sıra yaşayış məntəqələrini Pirqulu rəsədxanası və kurort zonası, həmçinin Şamaxı şəhəri ilə əlaqələndirir. Texniki parametrlərinə görə III - kateqoriyalı olub, asfalt beton örtüklüdür. Sutqa ərzində avtomobillərin intensivliyi 1000 avtomobil təşkil edir.

Şamaxı - Göylər - Padar avtomobil yolu ətraf yaşayış qəsəbələrinin əhalisini Bakı - Böyük Kəsik dəmir yolu ilə əlaqələndirir. Texniki cəhətdən IV kateqoriyalı olub, ümumi yolun 42 km asfalt beton, 11 km qara örtüklüdür. İntensiv yük və sərnişin axınlarına malikdir.

Ağsu - Kürdəmir - Bir May (İmişli rayonu) avtomobil yolunun 60 km-i Şirvan iqtisadi rayonu ərazisinə düşür. Həmin yol Axsu və Kürdəmir rayonlarını respublikanın qərb və şərq rayonları ilə əlaqələndirir. Əsas yük və sərnişin yaradan mənbələr Axsu və Kürdəmir rayonları hesab edilir. Texniki parametrlərinə görə Axsu - Kürdəmir yolunun 34 km II kateqoriyalı, 26 km - i III kateqoriyalı yol qrupuna aiddir. Avtomobillərin sutqalıq intensivliyi 1600 - 2000 arasında dəyişir.

Ucar - Zərdab respublika əhəmiyyətli avtomobil yolu (34 km) hər iki rayon mərkəzləri arasında yük və sərnişin daşınmasında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Eyni zamanda hər iki rayonun Bakı - Böyük Kəsik dəmir yolu ilə, həmçinin Qazıməmməd - Kürdəmir - Yevlax avtomobil yolu ilə əlaqələndirir. Asfalt beton örtüklü olmaqla III kateqoriyalı yol qrupuna aid edilir. Aparılan təhlil göstərir ki, respublika ərazisində yük axınlarının intensivləşməsinə nə-

zərə alaraq, istər texniki parametrləri, istərsədə örtük səviyyəsini beynəlxalq normalara uyğun inkişaf etdirilməsi tələb olunur.

Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu iqtisadi rayonda fəaliyyət göstərən cəmi yolun 52,7 %-i təşkil edir. Ətraf yaşayış qəsəbələri rayon mərkəzləri ilə, təsərrüfat sahələrini emal müəssisələri ilə əlaqələndirir. Yerli avtomobil yollarının 26,4 %-i Ucar, 13,3 %-i İsmayılı, 12,8-i Göyçay təşkil edir. Digər rayonlarda yerli yolun 10 %-i cəmləşmişdir. İqtisadi rayon üzrə hər 1000 nəfərə 6,4 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu düşür. O cümlədən həmin göstəriciyə müvafiq olaraq Ucarda - 14,2 km, Şamaxıda - 9,3 km, Zərdabda - 7,9 km, İsmayılıda - 7,0 km, qalan digər rayonlarda isə 6 km-dən yuxarı düşmür. Eyni zamanda hər 1000 hektar əkinə yararlı torpaq sahəsinə Ucarda - 17,8 km, Göyçayda - 7,8 km, Ağdaş və Zərdab rayonlarında 5 km qalan rayonlarda isə 3 - 4 km avtomobil yolu düşür. (Bax cədvəl №26). Təcrübə göstərir ki, bu iqtisadi rayon üçün yerli yolların texniki parametrlərinin yüksək səviyyədə olması məhsulun daha ucuz daşınmasına, avtomobillərin intensiv hərəkətinə və sərnişinlərin rahat daşınmasına müsbət təsir göstərən amillərdən hesab edilir. Yerli yolların inzibati rayon daxilində mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini və gələcəkdə yerli yolların təkmilləşdirilməsi hesabına respublika əhəmiyyətli yolların xüsusi çəkisinin artmasını nəzərə alaraq inzibati rayonlar üzrə təhlili məqsədəuyğundur.

Şamaxı rayonunda yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu ümumi yolun 65,2 %-ni təşkil edir. Kənd yaşayış məskənləri və təsərrüfat sahələri arasında iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Texniki göstəricilərinə görə IV kateqoriyalı olub, asfalt beton, qara örtüklü və qrunut yollardan ibarətdir.

Şirvan iqtisadi rayon üzrə kənd əhalisi və əkin sahələri üzrə yerli yolların təminatı (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 26

Rayonların adı	Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu (km)	Xüsusi cəkisi %-lə	Kənd təsərrüatına yararlı torpaq sahəsi (min hek)	Hər 1000 nəfər kənd əhalisinə düşən yol (km)	Hər 1000 hektar əkin sahəsinə düşən avtomobil yolu (km)
Şamaxı	235	8,9	108,0	9,3	2,1
İsmayıllı	350	13,3	86,6	7,0	4,0
Axsu	250	9,5	92,1	6,2	2,7
Kürdəmir	284	10,8	74,0	3,8	3,8
Ucar	696	26,4	39,1	14,2	17,8
Göyçay	337	12,8	43,2	6,2	7,8
Ağdaş	248	9,3	49,8	4,8	5,0
Zərdab	231	8,8	40,2	7,9	5,7
Cəmi	2631	100	533,0	6,4	4,9

Rayon üzrə bütün kateqoriyalardan olan yerli avtomobil yolunun 65,2 %-i asfalt beton, 19,4 %-i qara örtüklü, 46,1 %-i qrun t yollardan ibarətdir. Mühüm yük və sərnişin daşımağa malik olan yerli yollar Şosse - Mədrəsə - Kerkeç (12 km), Kamkad - Çölgöylər (6 km), Çuxuryurd - Yenidmitrovka - Muğanlı (13 km), Zarat - Xeybəri - Dəmirçi (12 km), Qudar - Hilmilli (22 km), Quşçu - Udunlu (30 km) və s. yerli yolların təkmilləşdirilməsi və III kateqoriyalı yol qrupuna daxil edilməsi məqsədə uyğun sayılır. Yerli yolların təkmilləşdirilməsi XXI əsrdə kəndin sosial iqtisadi vəziyyətini əks etdirən mühüm məsələ kimi qiymətləndirilir.

Şirvan iqtisadi rayonu üzrə ümumi yerli yolun 9,5 %-i Axsu rayonunun payına düşür. Rayon üzrə yerli avtomobil yolunun 13,3 %-i qara örtüklü, 8,3 %-i çınqıl, 3,7 %-i qrun t yollardan ibarətdir. Əsasən IV kateqoriyalı yol qrupuna daxildir.

<sup>1</sup> Cədvəl müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Mühüm yük, sərnişin gərginliyinə məruz qalan yollar:

Axsu - Ləngəbiz (20 km), Axsu - Bozavənd - Qaradağ (22 km), Genoba - Cəfərli (14 km), Şosse - Qaraqoyunlu - Nofçu (10 km) qara örtüklü əvəz olunması məhsuldarlığı iki dəfə artırmış olar.

İqtisadi rayon üzrə yerli əhəmiyyətli avtomobil yolunun 10,8 %-i Kürdəmir rayonuna aid edilir. Rayon üzrə yerli əhəmiyyətli yolların 8 %-i asfalt beton, 3,6 %-i qara örtüklü, 52,6 %-i çınqıl, 35,8 %-i qrun t yollardan ibarətdir. Mühüm yük və sərnişin daşıyıcı avtomobil yolları Şosse - Böyükgəngərli (10 km), Böyükgəngərli - Ayrıbənd (14 km), Yenikənd - Qarabucaq (10 km) və s. IV - V kateqoriyalı yollara aiddir. Gələcəkdə həmin yaşayış kəndləri arasında əhalinin rahat daşımaq, əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə məqsədilə bütün yerli yolların IV kateqoriyalı yol qrupuna çatdırılması vacib sayılır.

Ucar rayonunda yerli əhəmiyyətli avtomobil yolunun 31,1 %-i asfalt beton, 21,2 %-i qara örtüklü, 47,7 %-i çınqıl örtüklü yollardan ibarətdir. Avtomobillərin intensivliyi sutqa ərzində 400 - 500 təşkil edir. Rayon daxili əlaqələrdə mühüm rol oynayan Ucar - Alpout (7 km), Şosse - Qulabənd - Boyat (20 km), Bərgüşat - Kirovkənd (14 km) və s. hesab edilir. Ucar rayonu ərazi cəhətdən kiçik olmasına baxmayaraq, əhaliyə və əraziyə görə avtomobil yolu ilə təmin olunmasında üstünlük təşkil edir. Xüsusilə təsərrüfatlararası yolların təkmilləşdirilməsi ön plana çəkilməlidir.

Şirvan iqtisadi rayonu üzrə mövcud yerli əhəmiyyətli yolların 12,8 %-i Göyçay rayonunun payına düşür. Ümumi yerli yolun 23,9 %-i asfalt beton, 36,1 %-i qara örtüklü, 37,6 %-i çınqıl örtüklü, 3,4 %-i qrun t yollardan ibarətdir. Əsasən IV kateqoriyalı yol qrupuna aid edilir. Rayon mərkəzindən ətraf yaşayış məntəqələri arasında sərnişin daşınması 1,5-2 saat vaxt ərzində başa çatır. Halbuki, rayon mərkəzi ilə yaşayış məntəqələri arasında ən uzaq məsafəyə 40-60 dəqiqə ərzində getmək olar. Rayon ərazisində mühüm sərnişin və yük daşıyıcı yerli yolların: Məşkənd - Bəydəhil (15 km), Cəyirli - Alpout (28 km), Potu - çereke (14 km), Lyaqqışlaq - Karaman (10 km) və s. avtomobil yollarının IV kateqoriyalı yol qrupuna daxil edilməsi yük

və sərnişin daşınmanı sürətləndirməklə, rayonun iqtisadi inkişafına öz müsbət təsirini göstərmiş olar.

İqtisadi rayon üzrə ümumi avomobil yollarının 18,3 %-i Ağdaş və Zərdab rayonlarının payına düşür.

Hər 1000 nəfərə orta hesabla Ağdaşda 4,8 km, Zərdabda isə 7,9 km, Hər 1000 hektar əkin sahəsinə isə müvafiq olaraq 5,0 - 5,7 km düşür. Texniki kateqoriyalarına görə hər iki rayonun yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu IV - V kateqoriyalıdır. Örtük səviyyəsinə gəldikdə hər iki rayonun yerli əhəmiyyətli yolları IV - V kateqoriyalıdır. Ağdaş rayonu üzrə cəmi yerli yolun 11,6 % - qara örtüklü, 79,4 % - çınqıl, 9 % - qrun, Zərdab rayonu üzrə isə 49,8 % - qara örtüklü, 6,8 % - qara-çınqıl örtüklü, 39,4 % - çınqıl, 4,0 qrun yollardan ibarətdir. Hər iki inzibati rayon daxilində yük və sərnişin daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edən Nəhrə - Xəlil - Yenicə (6 km), Qaradağlı - Cuduk (6 km), Ağdaş - Qaradağlı (4 km), Zərdab - Qaravvəli (10 km), Şosse - Cilovxanlı (9 km), Şosse - Pərvanlı (9 km) və s. yolların təkmilləşdirilməsi vacibdir. Aparılan təhlil göstərir ki, iqtisadi rayon üzrə bütün kateqoriyadan olan yolların təkmilləşdirilməsi ərazidə mövcud olan təbii və əmək resurslarından istifadə etməklə, rayonun sosial iqtisadi inkişafında mühüm faktorlardan hesab edilir. Eyni zamanda rayonun dağlıq ərazilərində məskunlaşmış əhalinin sosial həyat tərzinin yaxşılaşdırılması üçün bir sıra iqtisadi tədbirlərlə yanaşı, maye yanacaq nəql edən boru kəmərin çəkilməsi məqsədəuyğun sayılır. Beləliklə rayondaxili və rayonlararası avtomobil yollarının yüksək səviyyədə tikilməsi, əhalinin səmərəli qasınmasına iqtisadi-sosial cəhətdən infrastrukturunun yaradılmasına, kənd təsərrüfatı məhsullarının itkisiz daşınmasına müsbət şərait yaratmış olar. Görülən tədbirlər eyni zamanda nəqliyyat vasitələrinin vaxtından əvvəl sıradan çıxmasının qarşısı alınmış olar.

## § 7. ŞƏKİ İQTİSADI RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (ŞİRNS).

Şəki iqtisadi rayonu respublikanın Böyük Qafqaz dağlıq zonasında yerləşməklə, respublika ərazisinin 10,2 % əhalisinin 6,2 %-ni təşkil edir. İqtisadi rayon əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasına malikdir. Dəmir yolu, avtomobil, boru kəməri və hava nəqliyyatı inkişaf etmiş rayonun iqtisadi və sosial inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. İqtisadi rayon daxilində ümumi dəmir yolunun uzunluğu 162 km təşkil edir ki, bu da respublika ərazisində olan ümumi dəmir yolunun 7,8 %-dir. Dəmir yolu əsasən Yevlax - Balakən rayonları ərazisindən keçir. Rayon daxilində ümumi dəmir yolunun 62 km (yaxud 38 %-i) - Şəki, 40 km (24,3 %-i) - Qax, 38 km (24 %-i) - Zaqatala, 22 km (13,5 %-i) - Balakən rayonunun ərazisinə düşür. İqtisadi rayon daxilində hər 100 kv km əraziyə orta hesabla 1,8 km dəmir yolu, o cümlədən Şəki rayonu üzrə - 2,5 km, Qax - 2,6 km, Zaqatala - 2,9 km, Balakən rayonu üzrə 2,4 km dəmir yolu düşür. Əhalinin nəqliyyatla təmin olunmasına gəldikdə isə hər 1000 nəfərə 2,3 km, o cümlədən Şəki rayonu üzrə - 0,4 km, Balakən və Zaqatala rayonları eyni iqtisadi göstəriciyə malikdir. Oğuz və Qəbələ rayonlarının ərazisində dəmir yolu fəaliyyət göstərmədiyindən, yük daşınması mərkəzləşdirilmiş qayda ilə daşınır. Dəmir yolu ilə ildə 692 min tondan çox müxtəlif çeşidli yüklər daşınır ki, bu da respublika üzrə daşınan cəmi yükün 8,1 %-ni təşkil edir. Şəki iqtisadi rayonuna dəmir yolunun çəkilməsi istər daxili, istərsə də xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Rayon daxilində dəmir yolu ilə daşınan xalq təsərrüfatı yüklərinin 14 %-i göndərilən, 86 %-i gətirilən yüklərin payına düşür. Deməli, iqtisadi rayon üzrə dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasında iqtisadi əlaqələr mənfi balansla malik olur. Yəni əraziyə gətirilən yüklər göndərilənə nisbətən 5 dəfə çoxluq təşkil edir. Dəmir yolu ilə göndərilən yüklərin 44 % - yeyinti sənaye məhsulları, 47 % kənd təsərrüfatı məhsulları, meşə materialları, yüngül sənaye məhsulları təşkil edir.

Əraziyə daxil olan yükün çox hissəsi tikinti materialları, yanacaq məhsulları, meşə materiallarının payına düşür.

Əsas yük qəbul edən və yük göndərilən stansiyalar Şəki, Qax, Balakən və Zaqatala stansiyaları hesab edilir. İqtisadi rayondan stansiyalar üzrə göndərilən yükün 30,8 %-i gətirilənin isə 47,2 %-i Şəki stansiyası, müvafiq olaraq 13,2-14%-i Qax, 30,3-25,7%-i Zaqatala, 25,6 - 13,0 %-i Balakən stansiyasının payına düşür.

Şəki dəmir yolu stansiyası eyni zamanda Oğuz və Qəbələ rayonlarına qarışıq nəqliyyat vasitəsilə yüklərin daşınması prosesini yerinə yetirir. Ərazinin dağlıq olmasına baxmayaraq, gələcəkdə Yevlax - Balakən dəmir yolunda yük axınları Balakən filiz yataqları hesabına intensivləşdiriləcəkdir. Gələcəkdə yük daşınmanın intensivliyini nəzərə alıb həmin dəmir yolunun elektriklişdirilməsi məqsədəuyğun sayılır. Eyni zamanda Şəki - Qax rayonları ərazisində dəmir yolu rayon mərkəzlərindən 8 km aralı keçir. Rayon mərkəzindən dəmir yolu stansiyasına yüklərin daşınması iki dəfə yükürmə və boşaltmasına şərait yaratmaqla, xeyli miqdarda səmərəsiz xərclərini artırmağa, əlavə əmək ehtiyatlarından istifadə olunmasına səbəb olur. Bu cür səmərəsiz halları aradan qaldırmaq və rayon mərkəzləri ilə dəmir yolunun əlaqələndirilməsi üçün köməkçi dəmir yolunun çəkilməsi vacibdir. Eyni zamanda yaxın gələcəkdə yük daşınmanın intensivləşməsinə nəzərə alaraq bütün göstərilən dəmir yolu stansiyalarında müasir tələblərə uyğun mexanikləşdirmə işlərinin görülməsi tələb olunur.

Şəki iqtisadi rayonu dağlıq əraziyə malik olduğundan rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında avtomobil nəqliyyatı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Respublika üzrə mövcud avtomobil yollarının 7,4 %-i bu iqtisadi rayonun payına düşür. İqtisadi rayon üzrə ümumi avtomobil yollarının 17,9 %-i Balakən, 31,4 %-i Şəki, 16,3 %-i Zaqatala, 13,2 %-i Qax, 12,3 %-i Qəbələ və 8,9 %-i Oğuz rayonunun payına düşür. İqtisadi rayon üzrə ümumi avtomobil yollarının 7,4 % respublika, 92,6 % yerli əhəmiyyətli yollar təşkil edir (bax cədvəl № 27).

Şəki iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının quruluşu  
(2000-ci ilə görə).

Cədvəl 27

Rayonların adı	Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	O cümlədən			
			Respublika əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Yerli əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi çəkisi %-lə
I	II	III	IV	V	VI	VII
Balakən	345	17,9	20	14,1	325	18,2
Şəki	604	31,4	61	43,5	543	30,5
Qax	254	13,2	20	16,1	234	13,2
Oğuz	172	8,9	25	17,7	147	8,2
Qəbələ	232	12,3	15	10,6	2,7	12,3
Zaqatala	314	16,3	-	-	314	17,6
Cəmi	1921	100	141	100	1780	100

Cədvəldən görüldüyü kimi respublika əhəmiyyətli yollar əsasən Şəki (43,5%), Oğuz (17,7 %), Qax (16,1 %) rayonları ərazisinə düşür. Mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edən respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları Şəki - Qax - Zaqatala (75 km), Qırçaq - Böyük Dəhnə, Zaqatala - Muğanlı - Gürcüstan sərhəddində (28 km), Balakən - Filizçay avtomobil yolları hesab edilir. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolu yüksək kateqoriyalı olmaqla, sutqa ərzində hərəkət intensivliyinə, yük və sərnişin daşınmasına, həmçinin rayon daxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında əhəmiyyəti böyükdür. Yuxarıda qeyd etdiyimiz avtomobil yolları rayon mərkəzləri ilə mühüm yaşayış məntəqələri və təsərrüfat sahələrini əlaqələndirir. Xüsusilə Şəki - Qax - Zaqatala avtomobil yolu (uzunluğu 75 km) üzrə mühüm sərnişin əmələ gətirən məntəqələr Qax və Zaqatala şəhərləri təşkil edir. Texniki parametrlərə görə həmin yolun (43 km) - III, (32 km) - IV kateqoriyalı yol qrupuna aid edilir. Örtük quruluşuna görə 42 km - asfalt beton, 32 km - qara çınqıllı

örtüklüdür. Bu avtomobil yolunun Şəki iqtisadi rayonu üçün mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alaraq perspektivdə yolun tamamilə III kateqoriya və asfalt beton örtüklə əvəz olunması səmərəliliyi artırmış olar. Eyni zamanda Qaraməryəm - Laqədəxi, Xaldan - Qeybulax magistral avtomobil yolları ilə əlaqələndirir. Texniki parametrlərə görə yolun 12 km - III, 24 km - IV kateqoriyalı olub, asfalt beton və qara çınqıl örtüklüdür. Hərəkət intensivliyi sutqa ərzində 800 avtomobil təşkil edir. Gələcəkdə yolun III dərəcəli yol qrupuna aid edilməsi avtomobillərin intensivliyini iki dəfə artırmaqla, sənişinlərin rahat, kənd təsərrüfatı məhsullarının itkisiz daşınmasına şərait yaradırlar.

İqtisadi rayon üzrə hər 1000 nəfərə orta hesabla 4,3 km, o cümlədən Balakəndə - 4,9 km, Qaxda - 4,5 km, Oğuzda - 5,5 km; hər 100 kv km - ə rayon üzrə 21,8 km, Balakəndə - 38,3 km, Şəkiddə - 25,1 km, Zaqatalada - 24,1 km yol düşür. Digər rayonlarda isə 14,5 - 15,6 km təşkil edir (bax cədvəl № 28).

Əraziyə və əhaliyə görə Şəki iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yolları ilə təminatı (2000-ci ilə görə).

Cədvəl 28

Rayonların adı	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Ərazisi min kv km	Hər 1000 nəfərə düşən avtomobil yolu (km)	Hər 100 kv km əraziyə düşən avtomobil yolu (km)
Balakən	345	0,9	4,9	38,3
Şəki	604	2,4	4,5	25,1
Qax	254	1,5	5,6	16,9
Oğuz	172	1,1	5,5	15,6
Qəbələ	232	1,6	3,1	14,5
Zaqatala	314	1,3	3,3	24,1
Cəmi	1921	8,8	4,3	21,8

Aparılan təhlil göstərir ki, örtük tipinə görə avtomobil yolları müasir tələblər səviyyəsinə cavab vermir. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, iqtisadi rayon üzrə avtomobil yolunun 11,4 %-i asfalt beton, 25,8 %-i qara örtüklü, 25,2 %-i çınqıl örtüklü, 7,6 %-ni qrunտ yollar təşkil edir. Asfalt beton yollar əsasən Şəki, Zaqatala Oğuz və Qax rayonlarında salınmışdır (bax cədvəl № 29).

Şəki iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının örtük quruluşu (2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

Cədvəl 29

Rayonların adı	Avtomobil yolunun uzunluğu (km)	O cümlədən			
		Asfalt beton (km)	Qara örtük (km)	Çınqıl örtük (km)	Qrunт yol (km)
Balakən	345	3	43	255	44
Şəki	604	81	186	277	60
Qax	254	25	100	105	24
Oğuz	172	30	70	72	-
Qəbələ	232	-	17	200	15
Zaqatala	314	80	81	153	-
Cəmi	1921	219	497	1062	143

İqtisadi bölgədə qara örtüklü avtomobil yolunun 8,6 % - Şəki, 20,1 % -Qax, 14,1 % - Oğuz; çınqıl örtüklü yollar isə Şəkiddə - 26,0 %, Balakəndə - 24,0 %, Qəbələdə - 18,8 % təşkil edir. Avtomobil yollarının örtük quruluşu rayonun iqtisadi - sosial vəziyyətini əks etdirən göstəricilərdən biri sayılır. Şübhəsiz ki, rahat yollar ilə az yanacaq sərf olunmaqla daha çox yük və sənişin daşımaq mümkündür.

İqtisadi rayonun daxili iqtisadi əlaqələrində, xüsusilə kənd yaşayış məntəqələri ilə rayon mərkəzləri arasında səmərəli yük və sənişin da-

<sup>1</sup> Cədvəl müvafiq rayonların yol tikintinin idarələrinin materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

şınma əməliyyatlarında yerli əhəmiyyətə malik olan avtomobil yolları xüsusi yer tutur. İqtisadi rayon üzrə yerli əhəmiyyətli yollar ümumi avtomobil yollarının 92,6 %-i təşkil edir. İnzibati rayonlar üzrə cəmi yerli yolların 30,5 %-i Şəki, 18,2 %-i Balakən, 17,6 %-i Zaqatala, 13,3 %-i Qax, 20,3 %-i Oğuz və Qəbələ rayonlarının payına düşür. İqtisadi rayon üzrə hər 1000 hektar əkin sahəsinə 3,8 km, hər 1000 nəfər kənd əhalisinə 5,3 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu düşür (bax cədvəl № 30). Rayon üzrə yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının texniki səviyyəsinin inkişaf etdirilməsi özlüyündə təsərrüfatın formalaşmasına, sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınmasına müsbət təsir göstərir. Təcrübə göstərir ki, texniki dərəcəsi aşağı olan yol şəraitində bir sıra kənd təsərrüfatı məhsullarının (taxılın, südün, şüşə taraların və s.) daşınması zamanı daha çox itkiyə yol verilir. Tədqiq edilən rayon kənd təsərrüfatı rayonu olduğundan, daşınan məhsulların əksər hissəsini taxıl, süd, meyvə konserv məhsulları təşkil edir.

Şəki iqtisadi rayonu üzrə əraziyə və əhaliyə görə yerli əhəmiyyətli avtomobil yolunun təminatı (2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

Cədvəl 30

Rayonların adı	Yerli avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Kənd təsərrüfatına yararlı torpaq sahəsi (min hek)	Hər 100 hektar əkin sahəsinə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə kənd əhalisinə düşən yol (km)
Balakən	325	35,7	9,1	5,3
Şəki	543	147,9	3,7	7,1
Qax	234	65,9	3,5	7,0
Oğuz	147	45,0	3,3	5,6
Qəbələ	217	87,9	2,5	3,6
Zaqatala	314	79,7	3,9	4,2
Cəmi	1780	462,1	3,8	5,3

<sup>1</sup> Cədvəl müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Bu cür kütləvi məhsulların daşınması rayonun yerli yol sisteminin yenidən təkmilləşdirilməsini tələb edir. Bunu nəzərə alaraq iqtisadi rayon daxilində istehsalın səmərəli təşkilini təmin etmək, sərnişinlərin qəsəbə və kəndlər, həmçinin rayon mərkəzləri arasında rahat daşınmasını təmin etmək məqsədilə Şəki rayonu üzrə aşağıdakı yerli əhəmiyyətli yolların Orconokidze - Qozlubulaq - Cəfərabad (25 km), Şirinbulaq - İbrahimkənd (12 km), Qax - Cunuşbaş - Layski (12 km) və s. təkmilləşdirilməsi məqsəduyğun hesab edilir. Ümumilikdə Şəki rayonu üzrə yerli şosse yollarının 16 % - qara örtüklü, 60,8 % - çınqıl örtüklü, 23,2 % - qrun yollar təşkil edir. Yol sisteminin təkmilləşdirilməsi qara örtüklü yolların xüsusi çəkisini artırmaqla respublika əhəmiyyətli yolların inkişafına zəmin yaratmaq olar. Balakən rayonu üzrə - yerli əhəmiyyətli şosse yolunun 3,0 %-i asfalt beton, 10,3 %-i qara örtüklü, 71,5 %-i çınqıl, 15,2 %-ni qrun yollar təşkil edir. İntensiv hərəkətə malik olan Şosse - İtitala (17 km), Şosse - Qaravəlli (7 km), Balakən - Gülzəibinə (12 km) yollarının təkmilləşdirilməsi; Zaqatala rayonu üzrə yerli əhəmiyyətli şosse yollarının 6,5 %-i asfalt beton, 4,8 %-i qara örtüklü, 52 %-i çınqıl, 36,7 %-i qrun yollardan ibarətdir. Bütün yerli yollar V kateqoriyalı yol qrupuna aiddir. Gələcəkdə Əliabad - Danaçı - Qazanlı (88 km), Danaçı - Cardaxlar (12 km), Danaçı - İtitala (12 km), Uzuntala - Paşan (16 km) və s yenidən tikinti işlərinin aparılması tələb olunur.

Qax rayonu üzrə ümumi yolun 7 %-i qara çınqıl, 63,6 %-i çınqıl, 29,5 %-i qrun yolların payına düşür. Rayon mərkəzi ilə kənd yaşayış məntəqələri arasında sərnişin və yük daşınmasında başqa yollara nisbətən fərqlənir Qax - Sarıbat (18 km), Şəki - Zaqatala - Koşçaqay (10 km), Şəki - Zaqatala - Qıpçaq (12 km), Əli Bəyli - Şıxlar (10 km) və s. təkmilləşdirilməsi tələb olunur.

Oğuz və Qəbələ rayonlarının yerli şosse yollarının 13,9 % - qara, 70,8 % - çınqıl örtüklü, 15,3 % - qrun yoldan ibarətdir. Hər iki rayon mərkəzləri ilə yaşayış məntəqələri arasında itkisiz məhsulların daşınmasını təmin etmək məqsədilə bir sıra mühüm yolların. Böyük Pi-

raş - Komervan (20 km), Vəndan - Əlirvan - Böyük Elili (29 km), Oğuz - Uludaş (15 km), Nourqışlaq - Yengicə (16 km), Savalan - Şəki - Oğuz (23 km) və s. təkmilləşdirilməsi məqsəduyğun sayılır.

İqtisadi rayonun nəqliyyat sistemində hava və boru kəmərləri nəqliyyatı inkişaf etmiş, rayondaxili iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Yevlax - Şəki - Balakən qaz kəməri vasitəsilə iqtisadi rayon ərazisində nəql edilən maye qaz rayonun sosial problemlərin həllində və meyvə konserv sənaye müəssisələrinin maye yanacaq olan tələbatın ödənilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

İqtisadi rayon üzrə nəqliyyatın müasir təhlili göstərir ki, nəqliyyat sahələrinin yerli yolların təkmilləşdirilməsi, yük və sərnişin daşınma zamanı qarşılıqlı əlaqələndirilməsi, rayonun təbii və əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadəsinə, istehsal sahələrinin intensiv inkişafına rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin səmərəli həllinə təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilməlidir.

## § 8. LƏNKƏRAN İQTİSADI RAYONUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (LİRNS).

İqtisadi rayon coğrafi cəhətdən respublikanın cənub şərqində yerləşir. İnzibati cəhətdən Lənkəran, Masallı, Lerik, Yardımlı Cəlilabad, Astara rayonları bu iqtisadi rayona daxildir. Rayonun ərazisində şimaldan cənuba Osmanlı - Astara dəmir yolu, eyni istiqamətdə magistral respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları keçir. Həmçinin maye qaz yanacaq növü nəql edən magistral boru kəmərinin keçməsi və şərqdə Xəzər dənizinin suları ilə əhatə olunması rayonun əlverişli nəqliyyat sistemində malik olması üçün zəmin yaratmışdır. Digər tərəfdən rayonun subtropik iqlimə malik olması respublikanın digər bölgələrindən fərqləndirən subtropik bitkiciliyinin inkişafına zəmin yaratmışdır ki, bu da öz növbəsində rayonun ixtisaslaşmış kənd təsərrüfatı və sənaye məhsulları əsasında rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına imkan verir. İqtisadi rayonun xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatı daha aktivdir. Rayon daxilində dəmir yolunun ümumi uzunluğu 100,5 km təşkil edir. Bu göstərici respublika üzrə ümumi dəmir yolunun 5 %-i əhatə edir. Dəmir yolunun meridianal istiqamətində keçməsi, ərazidə bir sıra yaşayış məntəqələrinin məskunlaşmasına şərait yaratmış və dəmir yolundan 10 km - dək aralı məsafədə yaşayış məntəqələrinin sıxlığı daha qabarıq şəkildə formalaşmışdır. Dəmir yolu avtomobil və dəniz nəqliyyatı arasında əlaqələndirici rola malikdir. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv km əraziyə 1,6 km, hər 1000 nəfərə isə 0,21 km dəmir yolu düşür. Dəmir yolunun ərazi üzrə təmin olunması respublikanın başqa rayonları ilə müqayisədə iqtisadi göstəricisi nisbətən yüksəkdir. Dəmir yolu əsasən Lənkəran, Masallı, Astara və Cəlilabad rayonları ərazisindən keçir və bu rayonların təsərrüfatının inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Başqa cür desək iqtisadi rayon daxilində mövcud dəmir yolunun ümumi uzunluğunun 36 km (yaxud 35,8 %) - Lənkəran, 30 km-i (29,8 %) - Masallı, 17 km-

i (16,9 %) - Cəlilabad, 17,5 km-i (17 %) - Astara rayonlarının payına düşür. Xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınmasında Astara, Kamışovka, Lənkəran, Novoqolovka və Port - İliç stansiyaları xüsusilə seçilir. Respublika ərazisində dəmir yolu ilə daşınan yüklərin 1,7 % bu rayonun stasiyalarının payına düşür. Ağır yük tutumlu stansiyalar Lənkəran, Astara, Port - İliç xüsusilə fərqlənir. İqtisadi rayon üzrə göndərilən ümumi yükün 12,2 %-i, rayona daxil olan yüklərin 13,3 %-i Lənkəran, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Astara 23,8-15,9 %-i, Port - İliç 16,4-28,1 %-i, Novoqolovka 36,5-40,1 %-i, Kamışovka 10,9 - 2,5 %-i, stansiyaları təşkil edir. Əraziyə dəmir yolu ilə daşınan yüklərin əksər hissəsi yanacaq məhsulları, meşə materialları, meneral tikinti materialları, yüngül və yeyinti məhsullarının payına düşür. Göndərilən məhsullar içərisində kənd təsərrüfatı məhsullarının xüsusi çəkisi 54,3 % təşkil edir. Qalan hissəsini müxtəlif tərkibli tikinti materialları və yeyinti sənaye məhsulları təşkil edir.

Strateji cəhətdən Lənkəran və Astara stansiyaları xüsusilə seçilir.

Astara dəmir yolu stansiyası xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında xüsusi əhəmiyyəti vardır. Stansiya bir növ daşınan yüklərin tənzimləyicisi roluna malikdir. Bu stansiyaya gətirilən yüklərin çox hissəsini tikinti, meşə materialları (62 %) və yanacaq növləri təşkil edir. Astara dəmir yolu stansiyası İran respublikası ilə xarici iqtisadi əlaqələrdə daha aktiv rola malikdir. Yük axınlarının intensiv olması bu stansiyada yaxın gələcəkdə daxili yolların artırılmasını tələb edir. Eyni zamanda müasir normalara uyğun mexanikləşdirmənin aparılması vacibdir.

Lənkəran dəmir yolu stansiyasının əlverişli coğrafi mövqedə olması, avtomobil və dəniz yolları bir başa iqtisadi əlaqələr yaratmağa imkan verir. Lakin son vaxtlara qədər dəniz nəqliyyatından səmərəli istifadə olunmadığından yüklərin daşınmasında dəmir yolunda gərginlik yaranır. Daşınan yüklərin içərisində tikinti materialları (47 %), meşə materialları (24 %) təşkil edir. Eyni zamanda təhlil olunan hər iki stansiyadan istifadə olunmaqla qarışıq yük əməliyyatları həyata keci-

rilir. Xüsusilə Lerik, Yardımlı, Cəlilabad rayonlarına dəmir yolu stansiyalarından istifadə olunmaqla mərkəzləşdirilmiş qaydada yüklərin daşınması həyata keçirilir. Digər tərəfdən dənizə çıxış yolunun olması Bakı - Astara, Bakı - Lənkəran arasında bir sıra xalq təsərrüfatı yüklərinin və sərnişin daşınması üçün əlverişli şərait vardır. Qeyd etmək lazımdır ki, Xəzər dənizinin səviyyəsinin qalxması Astara, Lənkəran, Port - İliç dəmir yolu stansiyalarının dənizin altında qalması təhlükəsini yaradır. Bu cür təhlükənin qarşısını almaq məqsədilə dəmir yolu boyunca təhlükəli ərazilərdə bəndlərin salınması üçün tədbirlərin görülməsi vacibdir. Eyni zamanda Osmanlı - Astara dəmir yolunun elektrikləşdirilməsi məqsədəuyğun sayılır. Lənkəran iqtisadi rayonunda rayondaxili və rayonlararası xalq təsərrüfatı yüklərinin, həmçinin sərnişin daşınmasında avtomobil nəqliyyatı müstəsna əhəmiyyət kəsb edir.

İstifadədə olan ümumi avtomobil yollarının uzunluğu iqtisadi rayon daxilində 2502 km təşkil edir. Bunun 717 km-i yaxud 28,6 %-i respublika, 1785 km, yaxud 71,4 %-i yerli əhəmiyyətli yollardan ibarətdir. Respublika üzrə cəmi avtomobil yollarının 10 %-i bu rayonun payına düşür. Ümumi avtomobil yollarının 28,2 %-i Lerik, 17 %-i Lənkəran, 14,4 %-i Cəlilabad, 14,2 %-i Masallı, 15,4 %-i Yardımlı, 10,8 %-i Astara rayonunun payına düşür. Respublika əhəmiyyətli yollar iqtisadi rayonun şəhər və qəsəbələrini respublikanın digər rayonları ilə əlaqələndirir. Aparılan təhlil göstərir ki, respublika əhəmiyyətli yolların 25,5 %-i Cəlilabad, 21,2 %-i Lənkəran, 20,2 %-i Masallı, 33,1 %-i yerli əhəmiyyətli yolların 34,2 %-i Lerik rayonunun payına düşür (bax cədvəl № 31).



Lənkəran iqtisadi rayonu üzrə respublika və yerli əhəmiyyətli yolların quruluşu (2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

• Cədvəl 31

İnzibati rayonlar	Cəmi avtomobil yolları (km)	Xüsusi cəkisi %-lə	Respublika əhəmiyyətli (km)	Yekuna görə %-lə	Yerli əhəmiyyətli yol (km)	Xüsusi cəkisi %-lə
Lənkəran	426	17,0	152	21,2	274	15,3
Masallı	355	14,2	144	20,2	211	11,8
Lerik	706	28,2	97	13,5	609	34,2
Yardımlı	385	15,4	88	12,2	297	16,6
Cəlilabad	360	14,4	183	25,5	177	9,9
Astara	270	10,8	53	7,4	217	12,2
Cəmi	2502	100	717	100	1785	100

Yerli əhəmiyyətli yollar ümumi avtomobil yollarının 71,4 %-i təşkil edir. Yerli yolların 34,2 %-i Lerik, 16,6 %-i Yardımlı, 15,3 %-i Lənkəran, 11,8 %-i Masallı, 9,9 %-i Cəlilabad, 12,2 %-i Astara rayonunun payına düşür (bax cədvəl №32).

İqtisadi rayon üzrə ərazinin və əhəlinin nəqliyyatla təmin olunmasının müasir vəziyyəti göstərir ki, hər 100 kv km əraziyə ümumi rayon üzrə 41,7 km, o cümlədən Lənkərandə - 28,4 km, Masallıda - 50,7 km, Lerikdə - 64,1 km, Yardımlıda - 55,0 km, Cəlilabadda - 25,7 km, Astarada isə 45 km avtomobil yolu düşür.

Hər 1000 nəfərə düşən avtomobil yoluna gəldikdə isə iqtisadi rayon üzrə 4,1 km təşkil edir. İnzibati rayonlar üzrə həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Lerikdə - 13 km, Yardımlıda - 9,4 km, Astarada - 3,8 km, Cəlilabadda - 2,7 km, Masallıda - 2,4 km, Lənkərandə - 2,5 km təşkil edir (bax cədvəl № 32).

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Avtomobil Yolları Tikintisi şirkətinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Lənkəran iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının ərazi üzrə təminatı.<sup>1</sup>

Cədvəl 32

İnzibati rayonlar	Ərazisi (min kv km)	Əhalisi min nəfər	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
Lənkəran	1,5	165,4	426	28,4	2,5
Masallı	0,7	145,6	355	50,7	2,4
Lerik	1,1	54,3	706	64,1	13,0
Yardımlı	0,7	40,6	385	55,0	9,4
Cəlilabad	1,4	134,1	360	25,7	2,7
Astara	0,6	70,1	270	45,0	3,8
Cəmi	6,0	610,1	2502	41,7	4,1

Respublika əhəmiyyətli yollardan Bakı - Astara magistral avtomobil yolunun 25 km - Masallı, 94 km - Lənkəran, 25 km - Astara rayonlarının ərazisinə düşür. Bununla yanaşı Masallı - Yardımlı (14 km), Lənkəran - Masallı (18 km), Lənkəran - Lerik (14 km), Port - İliç - Sara adası (22 km), Astara - Kəmərovka (20 km), Cəlilabad - Novoqolovka (14 km) və s. rayonlararası yük və sərnişin daşınmasında və rayonların əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunmasına şərait yaradır.

İqtisadi rayon üzrə respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları əsasən III kateqoriyalı yol qrupuna aid olub, avtomobillərin hərəkət intensivliyinə görə rayonlar bir-birindən fərqlidir.

Lənkəran - Astara avtomobil yolunda Astara rayonu üzrə avtomobillərin sutqalıq hərəkət intensivliyi 2000 avtomobil təşkil etdiyi halda, Masallı rayonunda müvafiq olaraq 5000 avtomobil təşkil edir. Masallı - Lənkəran avtomobil yolunda - 2800 avtomobil, Masallı - Yardımlı yolunda isə hərəkət intensivliyi 860 avtomobil təşkil edir. Şübhəsiz ki, yolun normal halda olması avtomobillərin məhsuldar-

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin və müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

lığına təsir göstərən başlıca faktordur. Eyni zamanda magistral dəmir yolu və avtomobil yollarının təsir dairəsi 30 - 40 km məsafədək daha aktivdir. Xalq təsərrüfatı və kənd təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında məhsuldarlığa təsir göstərən amillərdən biri də yolların örtük vəziyyətinin müasir səviyyədə olmasından asılıdır.

Aparadığımız təhlilə əsasən mövcud avtomobil yollarının 11,8 % - asfalt beton, 17,2 % - qara örtüklü, 38,5 % - çınqıl örtüklü, 32,5 % - qrunut yollardan ibarətdir. Respublika əhəmiyyətli yollar əsasən asfalt örtüklüdür. Ümumi asfalt örtüklü yolların 28,4 %-i Lənkəran, 28,3 %-i Masallı, 31 %-i Cəlilabad, 22,3 %-i Lerik, Yardımlı rayonlarının payına düşür (bax cədvəl № 33).

Lənkəran iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının texniki vəziyyəti <sup>1</sup>

Cədvəl 33

İnzibati rayonlar	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	O cümlədən			
		Asfalt örtüklü (km)	Qara örtüklü (km)	Çınqıl örtüklü (km)	Qrunut yollar (km)
Lənkəran	426	64	111	184	47
Masallı	355	86	44	108	117
Lerik	706	20	43	475	168
Yardımlı	385	15	33	56	281
Cəlilabad	360	62	129	81	88
Astara	270	28	70	60	112
Cəmi	2502	295	430	964	813

Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları - iqtisadi rayon üzrə cəmi yolların 71,4 %-ni təşkil edir. Texniki dərəcəsinə görə əsasən IV - V dərəcəli yollar qrupuna daxildir. Yerli yollar rayon daxilində

<sup>1</sup> Cədvəl Avtomobil Yolları Tikintisi şirkətinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

kəndlə rayon mərkəzlərini, ayrı-ayrı təsərrüfat sahələrini müvafiq sənaye mərkəzləri ilə əlaqələndirir. Yerli yolların 15,3 %-i Lənkəran, 11,8 %-i Masallı, 34,2 %-i Lerik, 16,6 %-i Yardımlı, 9,9 %-i Cəlilabad, 12,2 %-i Astara rayonunun payına düşür. Yerli yolların mühüm xüsusiyyəti hər hansı rayon daxilində xammal bazaları ilə istehlak məntəqələri, yaxud hazır kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

İqtisadi rayon daxilində yerli əhəmiyyətli yolların sərnişin və kənd təsərrüfatı məhsulları daşınmasında rayonların mövqeyini acmaq məqsədəuyğun sayılır.

Lənkəran rayonunda yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları 274 km, yaxud iqtisadi rayon üzrə cəmi yolun 11 %-i təşkil edir. Yerli yolların 33,3 %-i qara örtüklü, 30,3 %-i çınqıl örtüklü 36,4 %-i qrunut yollardan ibarətdir.

Yerli yolların texniki səviyyəsi IV - V dərəcəlidir. Yerli yolların təsərrüfat sahələrinin inkişaf etdirilməsində olan mövqeyini nəzərə alaraq aşağıdakı yolların: Port İliç - Boladı - Zovlya (12 km), Senarada - Remran - Tyuada (25 km) Vilvan - Quynaqır - Tdür kənci (17 km), Doryanquynaqır - Boliton (15 km), Şoladaqyudşa - Qovxova - Tyukavilya (20 km), Qeradani - Qavzova (7 km), Qafqani - Loj - Şosse (6 km), Viravul - Marso (8 km), Qermatuk - Vel - Siyavar - Astara (12 km), Şosse - Masallı (13 km) çınqıl örtüklə tikintisinin aparılması xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında məhsuldarlığı 2 - 3 dəfə artırmaqla, daşınma zamanı baş vermiş itkilərin qarşısını almış olar.

Astara rayonu üzrə - yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları 217 km təşkil edir. Cəmi yolun 40 % çınqıl örtüklü, 60 % qrunut yollardan ibarətdir. Yerli yollarla ən çox tərəvəz məhsulları, subtropik bitkilər daşınır. Bu növ məhsulların daşınması yolların texniki cəhətdən yüksək səviyyəli olmasını tələb edir.

Rayon üzrə sərnişinlərin rahat daşınmasını təmin etmək məqsədilə aşağıda göstərilən mühüm yerli yolların təkmilləşdirilməsi vacibdir Astara - Amia (9 km), Alaşa - İdvi - Memkan - Şosse - Kamışovka (24 km), Şuvi - Arçivan - Kamışovka (12 km), Alaşa - Artuşa

(8 km), Kamyşovka - Şosse - Lənkəran - Astara (7 km), Vuqo - Tulovqan (11 km), Kijaba - Buzivend (12 km), Alaşa - Sərhəd (11 km) və s. yollarda müasir tələblər səviyyəsində təkmilləşdirilməlidir.

Cəlilabad rayonu üzrə - yerli əhəmiyyətə malik yollar 177 km olub, ümumi yolların 7 %-i əhatə edir. Rayon ərazisinin 60 %-ə qədər dağlıq olduğundan yol tikinti işlərinin aparılması işində çətinlik yaranır. Ümumi yolun 3,5 %-i çınqıl örtüklü, 65 %-i isə qrunnt yollardan ibarətdir. Rayonun sosial-iqtisadi inkişafında, iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında yerli əhəmiyyətli yolların mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alaraq rayon üzrə aşağıdakı yollarda işlərin görülməsi son dərəcə vacibdir. Cəlilabad - Astanlı - Babalı (20 km), Cəlilabad - Seyidbazar - Lyakin (22 km), Andreyevka - Əliqasımlı - Delaş - Vayxanlı - Şosse - Lyakin (45 km), Allar - Üçtəpə - Korlar (13 km), Allar - Lakrovka - st. Novoqolovka (15 km), Prişib - Qazıabad (8 km), Pokrovka - Novoqolovka - Svetla - Rozarya (16 km), Alışabad - Adanlı - Şosse (8 km), Təklə - Qarakazımlı - Sarxanlı (10 km), Təklə - Məmmədrzalı (51 km), Pərəsəvə - Cəngiyan - Zəhmətabad (15 km) və s. yolların çınqılla örtülməsi rayon mərkəzi ilə kənd yaşayış məntəqələri arasında səmərəli əlaqələrin yaradılmasına təsir göstərir.

Masallı rayonu üzrə - yerli yollar 211 km olub iqtisadi rayon üzrə cəmi yolların 8,4 %-ni təşkil edir. Əsasən çınqıl örtüklüdür. Rayonun ərazisi əsasən düzənlikdir. İstər dəmir yolunun, istərsə də avtomobil yollarının tikintisinin aparılması üçün əlverişli hesab edilir. Ümumi yerli yollar IV - V texniki dərəcəyə malikdir. Rayon daxilində sənişinlərin rahat və kənd təsərrüfatı məhsullarının itkisiz daşınmasını təmin etmək üçün bir sıra mühüm yolların təmir olunması vacibdir. Xüsusilə mühüm əhəmiyyətə malik yerli yollardan Yeleqac - Şosse - Masallı (16 km), Qəriblər - Qızıllavar (10 km), Sarıcuvar - Boradigah (9 km), Masallı - Şarafa - Şosse (10 km), Xırmandalı - Şosse (11 km) və s. yollar kəndin sosial-iqtisadi həyatında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Yerli yolların texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi daxili iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir edən amillərdən biri kimi qiymətləndirmək olar.

Lerik rayonu dağlıq əraziyə malik olub, sənişin və yük daşınmasında avtomobil yolları xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Yerli yolların ümumi uzunluğu 609 km təşkil edir. Cəmi avtomobil yolunun 16,6 % bərk örtüklü, 20,9 % qara örtüklü, 43,7 % isə çınqıl, qalan 18,8 % qrunnt yollardan ibarətdir. Yük daşınma əməliyyatları əsasən mərkəzləşdirilmiş qaydada həyata keçirilir. İntensiv sənişin və yük daşınmaya malik olan əsas avtomobil yolları: Lerik - Ambu - Vizazşin (20 km), Lerik - Ambu - Pirasora - Orand - Nyuravud (20 km), Şosse - Kelvyaz - Pendi - Çoxyurd - Siov - Şosse - Lənkəran (30 km), Qosmolyan - Djand - Qamarat (10 km), Pendi - Rivarud - Veri - Şosse - Qamarat (15 km), Loşu - çayyurd - Rivarud - Rozqov - Mistan (23 km), Rizazoman - Loşu (30 km), Djonu - Koqay (10 km), Şosse - Lənkəran (40 km), Əliabad - Şinqedulan - Osvedərə (35 km), Lerik - Livadırqiya - Şinqedulan - Zenoni (20 km), Şosse - Aşağı Bili - Əliabad - Baykənd - Buruq (16 km), Kyurdasar - Jyudlu (10 km), Kyurdasar - Saru - Əliabad (4 km), Vistan - Şosse (4 km) və s. yerli yolların texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Rayon daxilində yaşayış qəsəbələrinin 70 %-i yol ətrafında salınmışdır.

Bu cür şərait istər-istəməz rayondaxili və rayonlararası sənişin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edən yolların nizama salınmasını tələb edir.

Yardımlı rayonu üzrə - yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları 197 km təşkil edir. İqtisadi rayon üzrə yerli yolların 16,6 %-i bu inzibati rayonun payına düşür. Rayon üzrə ümumi avtomobil yollarının 67,5 % - bərk örtüklü, 32,5 % - qrunnt yollar təşkil edir. Bütün yerli yollar V texniki dərəcəlidir. Bu cür dərəcəli yollarda kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması zamanı itkini azaldır. Ona görə də gələcəkdə yerli yolların texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması zamanı itkini azaltmış olar. Buna görə də gələcəkdə yerli yolların texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınmasını sürətləndirməklə məhsuldarlığın artırılmasına zəmin yaradır. Perimbel - Şilavenqiya - Şosse (10 km), Yardımlı - Ağlar (15 km), Sırık - Bedjan (20 km), Byardjan - Tolevar

- Şosse (12 km), Ostair - Yardımlı (5 km) intensiv sərnişin və yük daşınmaya məruz qalır. Bu ərazidən dəmir yolu keçmədiyi üçün Yardımlı rayonuna daşınan yüklərin 50 % - Masallı dəmir yolu stansiyasından mərkəzləşdirilmiş qaydada daşınılır.

Boru kəmərlər nəqliyyatı Laçın - Kəlbəcər, Quba - Xaçmaz rayonlarına nisbətən yaxşı inkişaf etmişdir Astara - Qazıməmməd magistral qaz kəmərinin 600 km-i bu iqtisadi rayondan keçməklə Astara, Lənkəran, Masallı, Cəlilabad rayonlarının yaşayış məntəqələrini və sənaye müəssisələrini maye yanacaq təmin edir. Həmin qaz kəməri vasitəsilə İran İslam respublikasından nəql edilən xammal əsasında fəaliyyət göstərir. İqtisadi rayon ərazisində yaşayış məntəqələri daxil edilməklə ümumi qaz kəmərinin uzunluğu 2858 km təşkil edir. Ümumi qaz kəmərinin 26,2 %-i orta təzyiqli, 73,8 %-i aşağı təzyiqlidir. Lerik və Yardımlı rayonları qaz kəmərləri ilə təmin olunmamışdır.

Gələcəkdə rayonun əlverişli təbii iqtisadi şəraitə malik olduğunu nəzərə alaraq Astara Qazıməmməd magistral qaz kəmərinin Yardımlı rayonuna 60 km uzunluğunda yeni qaz kəmərinin çəkilməsi bu rayonun iqtisadiyyatına müsbət təsir göstərmiş olar.

Eyni zamanda Astara - Yardımlı kəmərinin 15 km uzunluğunda yeni boru kəməri Dəstər kəndinə, Yardımlıdan isə diametri 150 mm olan boru vasitəsilə Kyursk kəndinə 5 km uzunluğunda qaz kəmərinin çəkilməsi vacibdir. Bu maye qaz kəmərinin Lerik - Yardımlı rayonlarına çəkilməsi həmin təsərrüfatların inkişafına təkan verməklə, əhəlinin sosial həyat tərzinin yaxşılaşmasına müsbət təsir göstərmiş olar.

Aparılan təhlil göstərir ki, Lənkəran iqtisadi rayonunda göstərilən yol sistemlərinin təkmilləşdirilməsi mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb etməklə əlverişli nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaradılmış olar. Eyni zamanda rayonun sosial-iqtisadi inkişafında bütün yaşayış məntəqələrinin maye yanacaq təmin olunması məqsədilə yeni qaz kəmərlərinin çəkilməsi üçün şərait vardır. Həmçinin rayonlararası və rayondaxili yerli yolların texniki iqtisadi göstəricilərinin müasir tələblər səviyyəsində inkişaf etdirilməsi vacibdir.

## § 9. XAÇMAZ İQTİSADI RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (XİRNŞ).

Tədqiq edilən iqtisadi rayon Böyük Qafqazın şimali şərqi hissəsində yerləşir. Ərazisi 7 min kv km olub, respublikanın ümumi ərazisinin 7,8 %-ni təşkil edir. Respublikanın mühüm magistral dəmir yolu sayılan Bakı - Xaçmaz - Ərəblinka və eyni istiqamətli magistral avtomobil yolu bu ərazidən keçir. Quba - Xaçmazın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynamaqla yanaşı, həmin magistral yollar Rusiyanın mühüm şəhər və regionları ilə respublikanın iqtisadi əlaqələrini təmin edir. Eyni zamanda iqtisadi rayon daxilində istifadəyə verilmiş qaz kəməri iqtisadi-sosial inkişafının formalaşmasında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bakı - Ərəblinka elektrifikasiya edilmiş dəmir yolunun 123 km-i tədqiq edilən ərazidən keçir. İqtisadi rayon daxilində ümumi dəmir yolunun 62 km və yaxud 51 % Dəvəçi və Siyəzən, 61 km-i yaxud 49 %-i Xaçmaz inzibati rayonunun payına düşür. İqtisadi rayon ərazisində hər 100 kv km-ə 1,7 km, hər 1000 nəfərə isə 0,33 km dəmir yolu düşür. O cümlədən həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Dəvəçi rayonunda 0,9 - 5,6 km, Xaçmazda 0,5 - 5,5 km dəmir yolu düşür. Təhlildən görüldüyü kimi dəmir yolu iqtisadi rayonun bir çox inzibati rayonlarında inkişaf etmədiyindən mərkəzləşdirilmiş qaydada yük və sərnişin daşınma əməliyyatları həyata keçirilir. Dəmir yolunun tarixən bu ərazidən keçməsi təsərrüfat sahələrinin inkişafına və əhəlinin məskunlaşmasına öz təsirini göstərmişdir. Dəmir yolu ilə daşınan yüklərin intensivliyinə görə respublikanın digər iqtisadi rayonlarından daha aktivdir. Rayon üzrə dəmir yolu ilə daşınan xalq təsərrüfatı yüklərinin 47 %-i rayona gətirilən, 53 %-i isə göndərilən yüklərin payına düşür. Göndərilən yüklərin içərisində tikinti materialları, yeyinti sənaye məhsulları, kənd təsərrüfatı məhsulları üstünlük təşkil edir. İqtisadi rayona daxil olan məhsullar içərisində meşə materialları, neft məhsulları və s. mühüm yer tutur. Mühüm yük tutumlu stansiyalar Xaçmaz, Xudat, Gilgilçay hesab edilir. Gilgilçay stansiyası ətrafında tikinti materialları ehtiyatı zəngin olduğundan, stansiyanın yük tu-

tumunda tikinti materialları üstünlüyə malikdir. Stansiyada yuxurma əməliyyatlarını intensivləşdirmək üçün mexanikləşdirmə işlərinin aparılması vacibdir.

Xaçmaz stansiyasına gəldikdə isə coğrafi şəraitinə<sup>6</sup> görə qovşaq rolunu oynamaq imkanlarına malikdir. Quba və Qusar rayonları eləcə də digər regionlardan daşınan məhsulların çatdırılmasında mərkəzləşdirilmiş qaydadan istifadə olunması iqtisadi cəhətdən səmərəli hesab olunur. Xaçmaz iqtisadi rayonunda sosial tikinti və kurort işlərinin ilədən ilə geniş miqyasda inkişaf etdirilməsi, həmçinin Avropa - Qafqaz - Asiya magistral nəqliyyat dəhlizinin bir başa bu iqtisadi rayona açılması yaxın gələcəkdə intensiv yük daşınmaya şərait yaradacaq. Şübhəsiz ki, bu tələbatı ödəmək məqsədilə Xaçmaz dəmir yolu stansiyasında daxili yolların artırılması və mexanikləşdirmə işlərinin tətbiqi son dərəcə vacibdir. Səmərəsiz nəqliyyat xərclərini aradan qaldırmaq üçün Xaçmaz stansiyasından 30 km uzunluğunda Quba rayonuna köməkçi dəmir yolunun çəkilməsi dəmir yolu ilə daşınan yüklərin bir başa istehlakçıya çatdırılması üçün zəmin yaratmış olar.

Dəvəçi dəmir yolu stansiyası ilin bütün fəsillərində ritmik işləməklə iqtisadi rayona daşınan cəmi yüklərin 21 %-i bu stansiyanın payına düşür. Bu stansiya dəmir yolu ilə Abşeron və Xaçmaz iqtisadi rayonları ərazisində əlaqələndirici rola malik olmaqla yanaşı, tranzit yükdaşımaların tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Avropa - Qafqaz - Asiya magistral nəqliyyat sistemlərinin işə düşməsi Dəvəçi dəmir yolu stansiyasında yük gərginliyini artırmış olacaqdır. Bu gərginliyi aradan qaldırmaq üçün stansiyadaxili yolların artırılması üçün müvafiq tədbirlərin görülməsi tələb olunur.

Xaçmaz iqtisadi rayonunda yük və sərnişin əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində ikinci yeri avtomobil nəqliyyatı tutur. Respublikanın ümumi avtomobil yollarının 7,5 %-i bu iqtisadi rayonun payına düşür. İqtisadi rayon üzrə ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 1883 km təşkil edir ki, bunun 35,3 %-i Quba, 25,2 %-i Xaçmaz, 22,3 %-i Qusar, 10,8 %-i Dəvəçi, 6,6 %-i Siyəzən rayonlarının payına düşür. Daşınan yükün 27 %-i və sərnişinlərin 50 %-i Quba, həmin

göstəricilərə müvafiq olaraq 23-25 %-i Xaçmaz, 20-10 %-i Qusar, 30-15 %-i Dəvəçi rayonlarının payına düşür. İqtisadi rayon daxilində respublika və yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları fəaliyyət göstərir. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolu cəmi yolun 35,7 %-ni təşkil etməklə, bütün inzibati rayonlarda təşəkkül tapmışdır. Respublika əhəmiyyətli yolun ümumi uzunluğu 871 km təşkil etməklə 34,3 %-i Quba, 23,3 %-i Dəvəçi, 22,4 %-i Qusar, 29 %-i Xaçmaz rayonları ərazisində yerləşir. (bax cədvəl № 34).

Xaçmaz iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının quruluşu ( 2000-ci ilə görə).<sup>1</sup>

Cədvəl 34

Rayonlar	Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	O cümlədən			
			Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları (km)	Xüsusi çəkisi %-lə
Quba	664	35,3	302	34,6	362	35,7
Qusar	420	22,3	152	17,4	268	26,4
Xaçmaz	475	25,2	293	33,6	182	17,9
Dəvəçi	200	10,6	90	10,3	10	10,8
Siyəzən	124	6,6	34	4,1	90	9,2
Cəmi	1883	100	871	100	1012	100

Avtomobil yollarının mühüm göstəricilərindən biri də əraziyə və əhaliyə görə təmin olunmasıdır. İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv.km. əraziyə 26,9 km, hər 1000 nəfərə isə 5,0 km avtomobil yolları düşür. O cümlədən hər 100 kv km-ə inzibati rayonlar üzrə Qubada 25,5 km, Qusarda - 28,0 km, Xaçmazda - 43,1 km, Dəvəçidə - 10,0 km, Siyəzəndə isə 8,0 km təşkil edir.

Hər 1000 nəfərə düşən əhaliyə gəldikdə isə Qusar rayonu üzrə -

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Yol Tikinti Şirkətinin və müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

6,2 km, Qubada - 5,8 km, Dəvəçidə - 4,7 km, Siyəzəndə isə 3,1 km avtomobil yolu düşür (bax cədvəl № 35).

Xaçmaz iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının ərazi və əhali üzrə təminatı (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>

Cədvəl 35

Rayonlar	Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu	Ərazisi min kv km	Hər 1000 nəfərə düşən avtomobil yolu (km)	Hər 100 kv km əraziyə düşən avtomobil yolu (km)
I	II	III	IV	V
Quba	664	2,6	5,8	25,5
Qusar	420	1,5	6,2	28,0
Xaçmaz	475	1,1	4,0	43,1
Dəvəçi	200	1,0	4,7	10,0
Siyəzən	124	0,8	3,1	8,0
Cəmi	1883	7,0	5,0	26,9

Yol örtüyü texniki göstəricilərinə görə istər iqtisadi rayon üzrə, istərsə də inzibati rayonlar üzrə bir-birindən fərqlənir. İqtisadi rayonun mövcud avtomobil yollarının 10,8 %-i asfalt beton, 13,7 %-i qara örtüklü, 69,6 %-i çınqıl örtüklü, 5,9 %-i qurunt yolların payına düşür. Təhlillər göstərir ki, yolun adi çınqılla döşənməsi qurunt yoluna nisbətən avtomobillərin intensivliyini iki dəfə, daşınma zamanı baş verən itkiləri 1,5 dəfə aşağı salır. Xüsusilə şüşə tara qabların qurunt yollarla daşınması zamanı hər 1000 ədəd butulkadan 100 ədəd (10 %-i) itkiyə gedir. Bu rayonda respublikanın daha çox şüşə tara tələb edən bir sıra konserv zavodları fəaliyyət göstərir. Bu baxımdan avtomobil yollarında baş verən itginin qarşısını almaq üçün yolların örtük quruluşunu müasir tələbələrə uyğun səviyyədə təkmilləşdirilməsi vacibdir. İnzibati rayonlar üzrə avtomobil yollarının örtük və quruluşu bir-birindən fərqlidir (bax cədvəl № 36).

<sup>1</sup> Cədvəl rayonların müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Xaçmaz iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının örtük quruluşu.

Cədvəl 36

Rayonlar	Yolun ümumi uzunluğu (km)	O cümlədən			
		Asfalt beton (km)	Qara örtüklü (km)	Çınqıl örtüklü (km)	Qurunt yol (km)
Quba	664	91	60	432	81
Qusar	420	40	58	302	20
Xaçmaz	475	6	105	364	-
Dəvəçi	200	60	36	80	24
Siyəzən	124	30	46	34	14
Cəmi	1883	227	305	1212	139

Cədvəldən görüldüyü kimi, asfalt beton avtomobil yolu ümumi yolun 10,8 %-ni təşkil etməklə Quba, Qusar, Xaçmaz və Dəvəçi rayonlarında inkişaf etmişdir. Daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında respublika əhəmiyyətli yollar yerli əhəmiyyətli yollara nisbətən daha aktivdir. Respublika əhəmiyyətli yollara Qəndab - Xudat - Yalama (65 km), Xaçmaz - Nizovaya (14km), Qalacıq - Qusar (15 km), Qalacıq - Şirvanovka (17 km), Xudat - Nabran - Yalama (40 km), Quba - Qusar - Xəzri (36km), Quba - Qonaqkənd (46 km), Quba - Qəşreş (12 km), Dəvəçi - çöl Quşçu (16 km) və s. sərnəşin və yük daşınmasında, eyni zamanda digər respublikalarla iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına müsbət təsir göstərir.

Qəndab - Xudat - Yalama avtomobil yolu Dəvəçi və Xaçmaz dəmir yolu stansiyaları ilə, həmçinin Bakı - Rostov magistral avtomobil yolu ilə əlaqə saxlamaqla mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Mühüm yük və sərnəşin əmələ gətirici mənbələr Xaçmaz şəhəri və Xudatdır. Texniki parametrinə görə Bakı - Xaçmaz - Rostov avtomobil yolu III

<sup>1</sup> Cədvəl Avtomobil yolları tikintisi şirkətinin 2000-çi ilin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

kateqoriyalı olub sutka ərzində avtomobillərin hərəkət intensivliyi 700-1000 avtomobil təşkil edir.

Xudat - Nabran - Yalama respublika əhəmiyyətli avtomobil yolu iqtisadi rayon daxilində Xudat və Yalama dəmir yolu stansiyalarını əlaqələndirir. Sərnişin və yük axınları yaradan mənbələr Xudat və Muxtadir qəsəbələri və orada istehsal edilən sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları hesab edilir. Texniki parametrlərinə görə III kateqoriyalı asfalt beton örtüklü olmaqla, avtomobillərin intensivliyi sutka ərzində 1100 avtomobil təşkil edir.

Xaçmaz - Nizovaya avtomobil yolu Xaçmaz iqtisadi rayonu ərazisindən keçməklə mühüm yaşayış məntəqələri ilə turist istirahət ocaqlarını əlaqələndirir. III kateqoriyalı yol qrupuna aid olub, asfalt beton örtüklüdür. Aparılan təhlil göstərir ki, Xaçmaz iqtisadi rayonu ərazisində olan kəndlərin xeyli hissəsi rayon mərkəzlərindən çox aralı və mürəkkəb relyef şəraitində yerləşməklə, rayon mərkəzi ilə əlaqə saxlamaqda çətinlik yaranır. Ona görə də Azərbaycan şəraitində rayondaxili iqtisadi əlaqələrin səmərəli təşkilini təmin etmək üçün dağlıq əraziyə malik olan inzibati rayon üzrə elə coğrafi mövqeyə malik olmalıdır ki, rayon mərkəzi ilə ən uzaq kəndlər (yaşayış məntəqələri) arasındakı məsafə 20-25 km-dən artıq olmasın. Eyni zamanda sərnişinlər bir saat ərzində yaşayış məntəqələri ilə rayon mərkəzləri arasında əlaqə saxlamaq imkanına malik olsun, əlverişli yol şəbəkəsinin olması hər bir şəraitdə rayonun əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunmasına təsir göstərir. Xüsusilə rayon ərazisində yaşayış və təsərrüfat məntəqələri yaxınlıq mövqeyində olsa bir o qədər avtomobil yolları ilə daşınma səmərəli hesab edilir. Dağlıq rayonlarda kəndlə rayon mərkəzləri təsərrüfatla müxtəlif yaşayış məntəqələri arasında əlaqələrin səmərəli təşkilində Yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının təsir dairəsi daha aktivdir.

İqtisadi rayonlar ərazisində fəaliyyət göstərən cəmi yolun 64,3 % i yerli yollar təşkil edir. Tədqiq edilən rayon daxilində hər 100 hektar əkin sahəsinə 31 km yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu düşür. Eyni zamanda hər 1000 nəfər kənd əhalisinə isə 4,7 km yerli yol düşür. Hə-

min göstəricilərə müvafiq olaraq Dəvəçi rayonu üzrə 4,0-10,9 km, Qusarda 2,9-4,9 km, Qubada 3,1-4,6 km, Xaçmazda 2,3-2,3 km, Siyazəndə 2,1-2,0 km təşkil edir (bax cədvəl № 37).

Xaçmaz iqtisadi rayonu üzrə yerli avtomobil yollarının əraziyə və əhaliyə görə təminatı.<sup>1</sup>

Cədvəl 37

Rayonlar	Yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Xüsusi cəkisi %-lə	Hər 1000 nəfər kənd əhalisinə düşən yol (km)	Hər 100 hektar əkin sahəsinə düşən yol (km)
Quba	664	34,8	4,6	3,1
Qusar	420	21,6	4,9	2,9
Xaçmaz	475	15,5	2,3	2,3
Dəvəçi	200	17,0	6,4	4,0
Siyazən	124	11,1	4,5	3,2
Cəmi	1883	100	4,7	3,1

Ümumi yerli yolların iqtisadi rayon üzrə 34,8 %-i Quba, 21,6 %-i Qusar, 15,5 %-i Xaçmaz, 17,0 %-i Dəvəçi və 11,1 %-i Siyazən rayonunun payına düşür. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolları texniki parametrlərinə görə IV-V kateqoriyalı yol qrupuna aid olub, əsasən örtük quruluşuna görə qara çınqıl örtüklü, çınqıl və qruntlardan ibarətdir. Aparılan təhlil göstərir ki, Quba rayonu üzrə yerli əhəmiyyətə malik avtomobil yolunun 10 %-i asfalt beton, 11 %-i qara çınqıl, 30 %-i çınqıl, 4,9 %-i isə qruntların payına düşür. Qusarda - 10 %-i asfalt beton, 55 %-i qara çınqıl, 30 %-i çınqıl, 5 %-i qruntlar; Xaçmazda - 6,7 %-i asfalt beton, 24,7 %-i qara çınqıl, 50 %-i çınqıl, 15,9 %-i qruntlar; Dəvəçidə - 6,4 %-i asfalt beton, 9,4 %-i qara örtüklü, 62,0 %-i çınqıl, 22,2 %-i qruntların payına düşür.

<sup>1</sup> Cədvəl rayonların müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Yerli əhəmiyyətli yolların inkişafı respublika əhəmiyyətli yolların artması ilə nəticələnirki, bu da öz növbəsində yerli yolların texniki parametrlərinin yüksək səviyyədə təkmilləşdirilməsini tələb edir. Bunun üçün Quba rayonu üzrə mühüm yük və sərnişin dövriyyəsinə malik Pskov - Zarqovka (16 km), Digah - Alıc (12 km), Qonaqkəndi - Xaltan (16 km), Ordyuc - Pucuk (27,5 km) və s; Dəvəçi rayonu üzrə Dəvəçi - Qalaaltı - Zağlı (23 km), Dəvəçi - Düz Vendai (14 km), Dəvəçi - Məşrif (12 km), Xaçmaz - Sayat Məmmədخانlı - İlxiç (14 km), Xudat - Bostançı (7 km), Şosse - Əhmədabad (8 km) və s. yolların texniki dərəcəsinin müasir tələblər səviyyəsində təkmilləşdirilməsi mühüm məsələ hesab edilir.

İqtisadi rayonun əhalisini maye yanacaq təmin etmək üçün qaz kəməri çəkilmişdir. Lakin rayonun ərazisi dağlıq olduğundan dağ kəndlərinin çoxuna hələ də boru kəməri çəkilməmişdir. Yalnız qaz balonlarında maye yanacaq daşınmaqla bir sıra kəndlərin tələbatını ödəmək mümkün olmuşdur. Xaçmaz iqtisadi rayonunun nəqliyyatının müasir vəziyyətinin təhlili göstərir ki, rayonun təbii və əmək ehtiyatlarından səmərəli istifadə etmək, istehsal sahələrinin müasir tələblərə uyğun şəkildə inkişaf etdirilməsi ilk növbədə nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsini tələb edir. Bir mənalı qeyd etmək lazımdır ki, "İpək yolu"nun işə düşməsi və Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin fəaliyyəti nəticəsində təhlil edilən rayonun nəqliyyat sistemi daha gərginliklə işləmək imkanlarına malik olacaqdır. Bu gərginliyin artmasını təmin etmək üçün təhlil edilən ərazinin nəqliyyatının kompleks şəkildə inkişafını təmin etmək mühüm işlərin görülməsini tələb edir. İlk növbədə nəqliyyatın sahələrarası əlaqələrinin təmin edilməsi yüklərin səmərəli daşınmasına təsir göstərən mühüm amillərdən hesab edilir.

## § 10. ARAZBOYU İQTİSADI RAYONUNUN NƏQLİYYAT SİSTEMİ (AİRNS).

Bu iqtisadi rayon coğrafi vəziyyətinə görə Araz çayı boyunca yerləşən bir sıra inzibati rayonları: İmişli, Beyləqan və Füzuli rayonlarını əhatə edir. Ərazidən Bakı - İmişli - Culfa dəmir yolunun müəyyən hissəsi və eyni istiqamətdə magistral avtomobil yolları keçir. Respublika ərazisinin 4,3 %, əhalisinin 3,6 %, ümumi dəmir yolunun 5,2 %, avtomobil yollarının 4 %-i bu iqtisadi rayonun payına düşür. Ərazidən keçən magistral dəmir yolunun 105 km bu iqtisadi rayonun payına düşür. O cümlədən ümumi dəmir yolunun 39 km, yaxud 37,1 %-i Fizuli, 36 km (34,2 %-i) Beyləqan, 30 km (3,7 %-i) İmişli rayonunun payına düşür.

İqtisadi rayon üzrə hər 100 kv km əraziyə orta hesabla 2,1 km, hər 1000 nəfərə isə 0,4 km dəmir yolu düşür. Magistral dəmir yolunun bu ərazidən keçməsi rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Rayon ərazisində İmişli, Vətəğa, Becar, Daşburun, Xalac, Horadiz, Bəhmənli stansiyaları yerləşir. Son on il ərzində Fizuli rayonunun ərazisi erməni işğalçıları tərəfindən işqal olunması ilə əlaqədar olaraq, yalnız Horadiz stansiyasınadək qatarların işlənməsi üçün şərait olduğundan yük və sərnişin daşınması bu stansiyayadək davam etdirilir. Respublika üzrə dəmir yolu ilə daşınılan ümumi yükün 5 %-i bu iqtisadi rayonun payına düşür. Bu magistral dəmir yolunun tarixən yaşayış məskənlərinin salınmasında, kəndlərin və rayonların sosial-iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Dəmir yolu ilə neft və neft məhsulları, tikinti materialları və meşə materialları, digər qara metal məmulatları daşınılır. Hesablamalara görə iqtisadi rayon ərazisindən göndərilən cəmi yükün 4,7 %-i Horadiz, 22 %-i Daşburun, gətirilən yükün isə 27 %-i İmişli, 37 %-i Horadiz qalan faizini digər stansiyalar təşkil edir. Rayonun sosial infrastrukturunun formalaşmasında dəmir yolu mühüm rol oynayır. Ərazi daxilində dəmir yolunun təsir dairəsi 10 km məsa-



fəyədək olan sahələrdə sosial infrastrukturanın inkişaf vəziyyəti yüksək, qalan ərazilərdə isə orta səviyyədə formalaşmışdır. Respublikanın perspektivli yük axınlarına malik olan ərazilərindən hesab edilir.

Xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınmasında Horadiz və İmişli stansiyaları xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

İmişli stansiyası - respublika daxilində Naxçıvan dəmir yolu şöbəsinə aid olub, yük axınlarının formalaşmasına görə respublikanın mühüm stansiyalarından biri hesab edilir. Bu iqtisadi rayon respublikanın mühüm kənd təsərrüfatı rayonu olduğundan nəqliyyat - iqtisadi əlaqələrin inkişafında həmin növ məhsullar kütləvilik təşkil edir. Stansiyadan göndərilən yükün 36,5 %-ni kənd təsərrüfatı məhsulları təşkil edir. Eyni zamanda stansiyaya daxil olan yükün əsas hissəsini neft və neft məhsulları (44,4 %), tikinti materiallarının (10,9 %) payına düşür.

Horadiz stansiyası yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində əsas stansiyalardan hesab edilir. Cəmi iqtisadi rayon üzrə daşınan yüklərin 4,6 %-ni bu stansiya yerinə yetirir. Son illərdə dəmir yolu stansiyalarında daşınmanın xüsusi çəkisi kəskin formada aşağı düşmüşdür. Yaxın gələcəkdə dəmir yolunun normal işləməsi iqtisadi rayonun təsərrüfat sahələrinin inkişafına təsir göstərən amillərdən hesab edilir.

Arazboyu iqtisadi rayonun nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrində avtomobil yollarının texniki göstəricilərinin yaxşı olması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 947 km olub, respublika üzrə cəmi avtomobil yollarının 3,6 %-ni təşkil edir. İqtisadi rayon üzrə cəmi avtomobil yollarının 70 %-i Füzuli və Beyləqan rayonlarının, 30 %-i isə İmişli rayonunun payına düşür (bax cədvəl № 38).

Arazboyu iqtisadi rayonu üzrə avtomobil yollarının quruluşu (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 38

Rayonlar	Ümumi avtomobil yolu (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	O cümlədən			
			Respublika əhəmiyyətli yollar (km)	Xüsusi çəkisi %-lə	Yerli əhəmiyyətli yol (km)	Xüsusi çəkisi %-lə
İmişli	284	30,0	181	35,8	103	23,3
Beyləqan	330	35,0	140	29,7	190	43,0
Füzuli	333	35,0	184	34,5	149	33,7
Cəmi	947	100	505	100	442	100

AİR-da mövcud avtomobil yollarının 53,3 %-i respublika, 46,7 %-i yerli əhəmiyyətə malik avtomobil yolları təşkil edir. Aparılan hesablamalara görə AİR-u üzrə hər 100 kv km əraziyə orta hesabla 22 km, o cümlədən Beyləqan rayonu üzrə - 27,5 km, Füzulidə - 25,6 km, İmişlidə - 15,7 km təşkil edir. Hər 1000 nəfərə isə iqtisadi rayon üzrə 3,8 km, o cümlədən İmişlidə - 3,2 km, Beyləqanda - 4,7 km, Füzulidə - 3,7 km təşkil edir (bax cədvəl № 39).

Əraziyə və əhaliyə görə Arazboyu İqtisadi rayonunun avtomobil yolları ilə təmin olunması.

Cədvəl 39

Rayonlar	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Ərazisi (min kv km)	Əhalisi (min nəfər)	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
İmişli	284	1,8	87,2	15,7	3,2
Beyləqan	330	1,2	70,2	27,5	4,7
Füzuli	333	1,3	90,0	25,6	3,7
Cəmi	947	4,3	247,4	22,6	3,3

<sup>1</sup> Cədvəl müvafiq rayonların yol tikinti idarələrinin materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Yuxarıda qeyd olunduğu kimi başqa nəqliyyat sahələrindən fərqli olaraq avtomobil yolu ilə qısa məsafədə dağlıq və düzən sahələrdə yük və sərnişin daşınması iqtisadi cəhətdən səmərəli hesab edilir. İqtisadi əhəmiyyətinə görə avtomobil yollarının mühüm iqtisadi göstəriciləri içərisində rayon üzrə yolların örtük vəziyyətinin müasir tələblər səviyyəsində olmasıdır. Ümumi avtomobil yollarının 16,1 %-i asfalt beton, 29,1 %-i qara çınqıl örtüklü, 39,4 %-i çınqıl, 20,4 %-i qrun t yolların payına düşür (bax cədvəl № 40).

Örtük tipinə görə Arazboyu iqtisadi rayon üzrə avtomobil yollarının quruluşu<sup>1</sup>.

Cədvəl 40

Rayonlar	Avtomobil yolları (km)	O cümlədən			
		Asfalt beton (km)	Qara çınqıl (km)	Çınqıl (km)	Qrun t (km)
İmişli	284	20	68	100	96
Füzuli	333	106	86	100	41
Beyləqan	330	22	122	130	56
Cəmi	947	148	276	330	193

Örtük tipinə görə inzibati rayonlar bir - birindən inkişaf dərəcəsinə görə fərqlidir. Asfalt beton örtüklü yolların xüsusi çəkisi Beyləqan və Füzuli rayonlarında üstünlük təşkil edir. Eyni zamanda bu tip yollarda yük axınları daha intensiv şəkildə daşınır. İqtisadi rayon ərazisində fəaliyyətdə olan avtomobil yolları yuxarıda qeyd olunduğu kimi respublika və yerli əhəmiyyətli yollar hesab olunur.

Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları iqtisadi rayon üzrə cəmi yolun 53,3 %-i təşkil edir. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yolu regional xarakter daşımaqla daxili iqtisadi əlaqələr funksiyasını yerinə yetirir. İqtisadi rayon üzrə respublika əhəmiyyətli

<sup>1</sup> Cədvəl müvafiq rayonların materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

avtomobil yolunun 35,8 %-i İmişli, 34,5 %-i Füzuli, 29,7 %-i Beyləqan rayonunun payına düşür. Mühüm respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarına Serdinli - Seyidəhmədli - Arayatlı (18 km), Beyləqan - st. Təzəkənd - Kəbirli (17 km), Mollakənd - İmişli (54 km) və s. hesab edilir. Texniki parametrlərinə görə asfalt beton örtüklü yol qrupuna aid edilir. Mühüm yük və sərnişin daşınma əməliyyatını yerinə yetirir. Respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının inkişafı nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşməsinə və sosial-iqtisadi inkişafa təsir göstərən mühüm amillərdən hesab edilir.

İqtisadi rayonun sosial-iqtisadi inkişafında yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının əhəmiyyəti böyükdür. İqtisadi rayon üzrə cəmi yolun 613 km, yaxud 46,7 %-i yerli yollar təşkil edir. Hər 100 hektar əkin sahəsinə 3,4 km, hər 1000 nəfər kənd əhalisinə isə 0,2 km yerli avtomobil yolu düşür. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolunun 35,8 %-i Füzuli, 32,6 %-i Beyləqan, 31,6 %-i İmişli rayonunun payına düşür. Yerli əhəmiyyətli yollar kənd yaşayış məskənlərini bir-biri ilə, həmçinin rayon mərkəzlərini təsərrüfat sahələri ilə əlaqələndirir. İqtisadi rayon üzrə yerli yolların təkmilləşdirilməsi kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması zamanı baş verən itkiləri aradan qaldırmaqla, səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaradır.

İmişli rayonu üzrə yerli əhəmiyyətli yollar texniki cəhətdən V kateqoriyalı yol qrupuna aiddir. Ümumi yolun 7,1 %-i qara örtüklü, 59,4 %-i çınqıl, 33,5 %-i qrun t yollardan ibarətdir. Yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının inkişafı respublika əhəmiyyətli yolların formalaşmasına təkan verən başlıca mənbədir. Rayonun sosial-iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan İmişli - Qaravəlli (11 km), Təniz - Aşıq Əhmədli (6 km), İmişli - Ağaməmmədli (13 km), Şosse - Sarxanlı (10 km), Sarxanlı - Ağaməmmədli (17 km); Beyləqan rayonu üzrə; Beyləqan - Kəbirli - Şosse (27 km), Səhra - Oranqala (5 km); Füzuli rayonu üzrə: Füzuli - Korqandı (15 km), Əbdürrəhmanlı - Horadiz (10 km) və s. qeyd edilməlidir ki, Füzuli rayonu-

nun bir çox kəndləri və rayon mərkəzini əlaqələndirən yerli yollar işğal altında olduğu üçün onların təhlili işğaldan azad olduqdan sonra məqsədə uyğun hesab olunar. İqtisadi rayonun sosial-iqtisadi inkişafında maye yanacaq nəql edən boru kəmərləri nəqliyyat mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Arazboyu iqtisadi rayonun nəqliyyat sisteminin təhlili belə nəticəyə gəlmək imkanı verir ki, rayonun bütün yol sistemi müasir dünya tələblərinə uyğun şəkildə yenidən qurulmalı və yük daşınmanın intensivliyini artırmaq üçün təbii və əmək resurslarının müntəzəm şəkildə istehsal dövriyyəsinə cəlb olunması əsasında istehsal sahələrinin dinamik inkişafına nail olunmalıdır.

## § 11. KƏLBƏCƏR VƏ YUXARI QARABAĞ İQTİSADI RAYONLARININ NƏQLİYYAT SİSTEMİ.

Kəlbəcər iqtisadi rayonu Azərbaycanın qərbində yerləşməklə dağlıq əraziyə malikdir. İnzibati cəhətdən iqtisadi rayonun tərkibinə Laçın, Kəlbəcər, Qubadlı, Cəbrayıl və Zəngilan rayonları daxildir. Respublika ərazisinin 5,6 %-i bu iqtisadi rayonun payına düşür. İqtisadi rayonun dağlıq olmasına baxmayaraq nəqliyyatın bir sıra mühüm sahələri avtomobil, dəmir yolu boru kəmərləri nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Respublikanın bütün rayonları ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərə bilən nəqliyyat sahələrindən istifadə olunurdu. Respublika üzrə ümumi dəmir yolunun 1,8 %-i, avtomobil yollarının 10,8 %-i, boru kəmərləri nəqliyyatının 8 %-i bu iqtisadi rayonun ərazisində yerləşir. Aparılan hesablamalara görə hər 100 kv km əraziyə 1,3 km dəmir yolu, hər 1000 nəfərə isə 0,5 km dəmir yolu düşür. Bütün inzibati rayonlara yüklər mərkəzləşdirilmiş qayda da daşınılırdı.

Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 2807 km təşkil etməklə, respublika üzrə cəmi avtomobil yollarının 10 %-i bu ərazidə yerləşir. Fəaliyyətdə olan avtomobil yollarının 28,2 %-i respublika, 71,8 %-i yerli əhəmiyyətə malik yollar təşkil edir. Həmçinin iqtisadi rayonun əhalisini təmin etmək məqsədilə magistral qaz kəmərləri çəkilməklə rayon əhalisinin maye yanacaq olan tələbatını təmin edirdi.

Avtomobil yolları inzibati rayonların sosial-iqtisadi inkişafında çox mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ərazinin və əhalinin nəqliyyatla təmin olunmasına görə respublikanın digər rayonları ilə müqayisədə heç də geri qalmırdı. Hər 100 kv km əraziyə 44,5 km, hər 1000 nəfərə isə 13,9 km avtomobil yolu düşürdü. Son on il ərzində iqtisadi rayona daxil edilən inzibati rayonlar erməni işğalçıları tərəfindən işğal olunmuş, bütün inzibati rayonların nəqliyyat kommunikasiyası dağılmış, sosial infrastrukturası tamamilə pozulmuş, əhalisi qaçqın düşmüşdür. Ən çətin (çadırlarda) şəraitdə yaşayan bu rayonların əhalisi ümidlə yaşayaraq, torpaqlar işğaldan azad olunduqdan sonra əvvəlki, illərdə olduğu kimi bütün sosial-iqtisadi sferaları

yenidən qurmaqla normal həyat tərzinin bərpa olunmasını həyata keçirmiş olacaqlar.

Yuxarı Qarabağ İqtisadi rayonu Azərbaycanın ayrılmaz tərkib hissəsi olub respublikanın mərkəzi hissəsində yerləşir. Əlverişli təbii şəraitə malik olması tarixən Azərbaycan xalqının özünəməxsusluğu nəticəsində bütün nəqliyyat kommunikasiyası və sosial-iqtisadi sferalar formalaşmışdır. Bu əraziyə dəmir yolu nəqliyyatı 1970-ci illərdə çəkilmişdir. Əsgəran və Xankəndi stansiyaları da burada yerləşir. Xarakterinə görə Xankəndi stansiyası sahəvi xarakter daşıyır. Ləcın - Kəlbəcər və Yuxarı Qarabağın inzibati rayonlarına bu stansiyalar vasitəsilə mərkəzləşdirilmiş qayda da yüklərin daşınması həyata keçirilir.

Yuxarı Qarabağın iqtisadi əlaqələrinin inkişafında tarixən avtomobil nəqliyyatı mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Statistik məlumatlara görə ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 1270 km təşkil edir. Hər 100 kv km əraziyə orta hesabla bu iqtisadi rayonda 28 km, hər 1000 nəfərə isə 7 km avtomobil yolu düşür. Ərazinin və əhalinin nəqliyyat təminatı respublikanın digər rayonları ilə müqayisədə üstün olmuşdur. Eyni zamanda boru kəməri nəqliyyatının çəkilməsi rayonun maye yanacağa olan tələbatın ödənilməsində mühüm rol vardır. İqtisadi rayonun ərazisində bütün infrastrukturların normal şəklində inkişaf etməsinə nəqliyyat müsbət təsir göstərilmişdir.

Bütün yuxarıda qeyd olunanlara baxmayaraq Yuxarı Qarabağın ərazisi 1988-ci ildən başlayaraq erməni işğalçıları tərəfindən işğal olunmuş, bütün nəqliyyat kommunikasiyası, istehsal və sosial infrastrukturları dağıdılmış, bütün əhalisi ərazidən qaçqın düşmüş, müəyyən hissəsi isə vəhşicəsinə öldürülmüşdür. Bütün bu əzablara baxmayaraq Azərbaycan xalqı işğal olunmuş torpaqların azadlığı uğrunda hər cür mübarizə aparmaqla Kəlbəcər və Yuxarı Qarabağ iqtisadi rayonlarının, həmçinin digər işğal olunmuş inzibati rayonlarını işğaldan azad edəcəklər və bütün rayonların iqtisadi-sosial infrastrukturlarını müasir tələblər səviyyəsində inkişaf etdirməklə normal həyat tərzini bərpa etmiş olacaqlar. Bu əsasda nəqliyyat infrastrukturunu fəaliyyətə başlamaqla daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına şərait yaradılmış olacaqdır.

## § 12. NAXÇIVAN MUXTAR RESPUBLİKASININ NƏQLİYYAT SİSTEMİ (NMRNS).

Hər bir ölkənin və regionun xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi ərazinin yerləşdiyi coğrafi mövqedən, nəqliyyat sahələrinin inkişaf səviyyəsindən daha çox asılıdır. Naxçıvanın əlverişli strateji mövqedə yerləşməsi, İran və Türkiyə respublikaları ilə qonşuluq mövqeyində olması və nəqliyyatın bir çox sahələrinin inkişaf etdirilməsi xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaradan faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir. Digər tərəfdən Muxtar Respublikanın daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələrdə yerli şəraitdə istehsal edilən bir sıra sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının tədarükü zamanı əlaqələndirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Həmin iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən ən başlıca amil nəqliyyat hesab edilir. Muxtar Respublikanın qapalı bir ərazi olmasına baxmayaraq, başqa iqtisadi rayonlarla müqayisədə istər daxili, istərsə də xarici, iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərə bilən nəqliyyatın bir çox sahələri, dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, boru kəməri və hava yolu nəqliyyatı fəaliyyət göstərir.

Muxtar Respublikanın ərazisindən Bakı - İmişli - Culfa - Şərur dəmir yolunun 198 km keçir. Bu da bütün respublika da fəaliyyət göstərən ümumi dəmir yolunun 9 %-i təşkil edir. Naxçıvan MR-in ərazisindən keçən dəmir yolunun 63 km-i (yaxud 31,8 %-i) Babək, 59 km-i (29,8 %-i) Şərur, 40 km-i (20,2 %-i) Ordubad, 4 km-i (18,2 %-i) Culfa rayonunun payına düşür. Muxtar Respublikanın təbii ehtiyatlarının istehsal dövrüysinə cəlb olunmasında, əmək ehtiyatlarından istifadə də ərazinin və əhalinin nəqliyyatla təmin olunmasının çox mühüm əhəmiyyəti vardır. Təhlil olunan ərazi üzrə hər 100 kv km əraziyə 1,9 km, hər 1000 nəfərə isə 0,8 km dəmir yolu düşür. Bu göstəricilər eyni təbii şəraitə malik olan Türkmənistan, Tacikistan və Qırğızistan respublikaları ilə müqayisə oluna bilər. Türkmənistan respublikasında hər 100 kv km əraziyə 0,43 km, Qırğızistan respublikasında hər 100 kv km əraziyə isə 0,19 km, Tacikistanda isə 0,18 km dəmir yolu düşür. İqtisadi göstəricilərdən aydın olur ki, Naxçıvanın ərazisinin kiçik olması

na baxmayaraq nəqliyyat təminatına görə bir sıra Orta Asiya respublikaları ilə eyni göstəricilərə malikdir. Muxtar Respublikanın inzibati rayonlarına gəldikdə isə Babək rayonu üzrə hər 100 kv km əraziyə 4,8 km, hər 1000 nəfərə isə 0,6 km, həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Şərurda 4,5 - 0,6 km, Ordubadda 4,0 - 1,2 km, Culfada isə 3,6 - 1,2 km təşkil edir. Son on il ərzində erməni işğalçıları tərəfindən Bakı - İmişli - Culfa dəmir yolunun ətrafında yerləşmiş bir sıra rayonların işğal olunması həmin dəmir yolunun dayandırılmasına Naxçıvan MR-in blokada şəraitində qalmasına səbəb olmuşdur. Ona görə də muxtar respublika ərazisi daxilində dəmir yolu ilə yüklərin daşınması həyata keçirilməklə bərabər, İran dövləti ilə Culfa dəmir yolu vasitəsilə iqtisadi əlaqələr inkişaf etdirilir, yükdaşınma əməliyyatları həyata keçirilir. 2000-ci ildə respublika üzrə dəmir yolu ilə daşınan yüklərin 8,2 %-i muxtar respublikanın payına düşür. Naxçıvan Muxtar Respublikası daxilində, Qızıl Vəng, Şərur, Culfa, Ordubad dəmir yolu stansiyaları daxili və xarici yük daşınmanın tənzimlənməsində mühüm əhmiyyət kəsb edir. Daşınan yüklərin təhlili göstərir ki, Naxçıvan MR daxilində göndərilən və gətirilən yüklərin 37,6 - 15,1 %-i Naxçıvan, 14,2 - 4,3 %-i Şərur, 6,4 - 0,7%-i Qızıl Vəng, 0,7 - 0,6 %-i Baş Başı, 8,9 - 0,9 %-i Ordubad, 15,8 - 8,1%-i Culfa, 9,8 %-i İran Culfası 8,0 %-i təşkil etmişdir (bax şəkil 6). Əsas yük yaradan mənbələr Naxçıvan Muxtar Respublikasının daxili yük axınları hesabınadır. Daşınılan yüklərin əsas hissəsini tikinti materialları, kənd təsərrüfatı məhsulları üstünlük təşkil edir. Son illər dəmir yolu ilə respublikanın müxtəlif regionlarına göndərilən yüklərin qarşısı alındığı üçün, ümumi yük balansı aşağı düşmüşdür. Dəmir yolunun muxtar respublika daxilində yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarını yerinə yetirməklə bərabər, sosial-iqtisadi inkişafın formalaşmasında müsbət təsiri vardır. Naxçıvan MR daxilində aparılan təhlil göstərir ki, dəmir yolunun ərazisi daxilində 20 - 40 km məsafədə təsərrüfat sahələrinin və istehsalın mərkəzləşməsində təsir dairəsi daha aktivdir. Bu interval daxilində Naxçıvan Muxtar Respublikasının bütün yaşayış qəsəbələri, kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalını həyata keçirən kəndlər yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir.

Bu cür əlverişli nəqliyyat şəraitinə malik olan ərazidə istehsal olunmuş məhsulun başqa rayonlara və ölkələrə göndərilməsi üçün daha əlverişli şərait vardır. Naxçıvan MR-da bir neçə stansiyalar vardır ki, onlar mühüm nəqliyyat mərkəzləri və nəqliyyat qovşaqları funksiyasını yerinə yetirir. Bu xüsusiyyətləri nəzərə alıb həmin stansiyaların iqtisadi əlaqələrdə olan mövqeyinin açılmasını məqsəduyğun hesab edirik. Naxçıvan dəmir yolu stansiyası yük və sərnişin dövriyyəsinə görə Culfa dəmir yolu qovşağından sonra ikinci mühüm stansiya hesab edilir. Bu stansiya mərkəzləşdirilmiş qayda ilə Babək, Naxçıvan şəhəri və Şahbuz rayonlarının yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində bilavasitə mərkəz rolunu oynayır. Naxçıvan Muxtar Respublikası daxilində dəmir yolu ilə daşınan ümumi yükün 37 %-i bu stansiyanın payına düşür. Bu da ondan irəli gəlir ki, muxtar respublika daxilində istehsal edilən ümumi məhsulun 60-70 %-i yuxarıda qeyd olunan şəhər və rayonların payına düşdüyündən yük daşınmada həmin stansiyanın xüsusi çəkisinin böyüməsinə səbəb olur. Naxçıvan MR-də 60-80 km və daha çox aralı məsafələrdə xalq təsərrüfatı yüklərinin mərkəzləşdirilmiş qaydada dəmir yolu stansiyasına daşınması səmərəli hesab edilir. Bu məsələnin həlli vaqonların yük altında həddindən artıq dayanması hallarını aradan qaldırmaqla, səmərəsiz dayanmalara sərf olunan xərclərin ixtisar olunmasına, digər tərəfdən məhsulların qısa vaxt ərzində istehlakçılara çatdırılması üçün zəmin yaradılır.

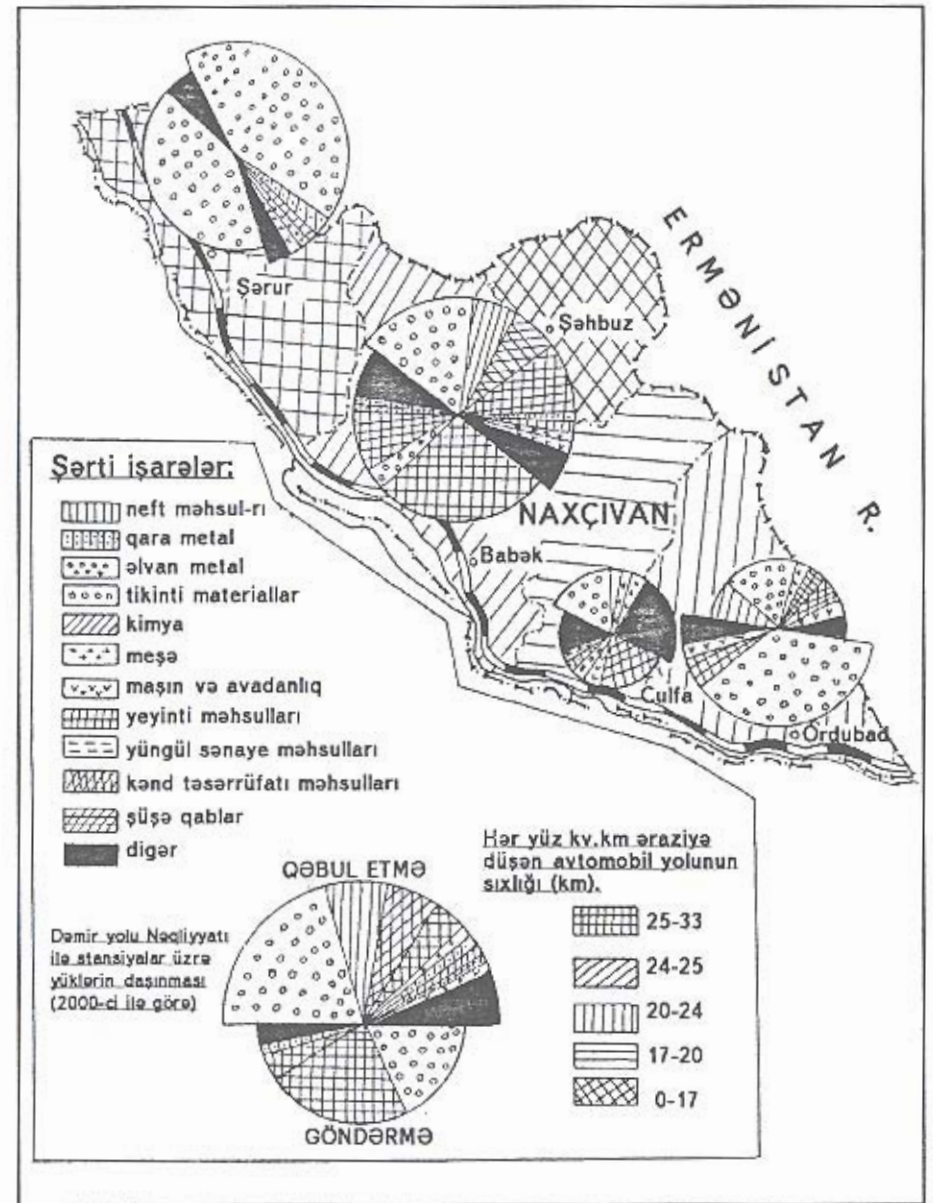
Culfa dəmir yolu stansiyası muxtar respublika daxilində yük daşınma əməliyyatları yerinə yetirməklə bərabər, İran dövlətinə dəmir yolu ilə yüklərin ötürülməsində tənzimləyici roluna malikdir. Bu stansiya ildə bir mln. ton yük ötürmək imkanlarına malikdir. Baş-Başı stansiyası vasitəsilə Naxçıvan düz mədənlərində istehsal edilən duzun bir başa vaqonlara yüklənməsi və oradan müxtəlif regionların istehlakçılara göndərilməsi üçün əlverişli şəraitə malikdir. İldə Naxçıvan düz mədənlərindən 100 min. tondan çox duz istehsal edilir. İstehsal edilən duz yerli tələbatı ödəməklə, həmin stansiya vasitəsilə müxtəlif regionlara göndərilir. Baş - Başı stansiyası muxtar respublikanın mühüm strateji stansiyaları qrupuna aid edilir. Yük vurma və boşaltma əməliyyatları-

nın mexanikləşdirilməsi və yük daşınmanın intensivliyini artırmaq üçün stansiyada müvafiq tədbirlərin görülməsi tələb olunur.

Naxçıvan MR-in şərq qurtaracağında yerləşən Ordubad rayonunun yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində Ordubad dəmir yolu stansiyası mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Təhlil edilən ərazidə daşınılan cəmi yüklərin 15 %-i bu stansiyanın payına düşür. Gələcəkdə yük daşınmanın intensivləşməsini nəzərə alaraq beynəlxalq normalara uyğun stansiyalarda tikinti işlərinin aparılması tələb olunur.

Naxçıvan MR-in istər daxili, istərsə də xarici iqtisadi əlaqələrinə ikinci yeri avtomobil nəqliyyatı tutur, Azərbaycan üzrə ümumi avtomobil yollarının 5,6 %-i muxtar respublikanın payına düşür. Bir sıra xüsusiyyətinə görə avtomobil nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərindən fərqlənir. Birincisi istənilən dağlıq ərazilər üçün avtomobil nəqliyyatı çevikliyinə, intensiv yük daşınmasına görə digər nəqliyyat növlərindən fərqlənir. İkincisi avtomobil nəqliyyatı rayon mərkəzləri ilə kənd yaşayış məntəqələri arasında iqtisadi əlaqələrin və sosial-iqtisadi inkişafın formalaşmasında, yük əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində mühüm rol oynayır. Üçüncüsü avtomobil nəqliyyatı son illərdə dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafında və formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alıb geniş miqyasda istifadə olunmasıdır.

Naxçıvan MR-də avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 1419 km olub ümumi yolun 50,1 %-i respublika əhəmiyyətli 49,9 %-i isə yerli əhəmiyyətli yollar təşkil edir. Aparılan təhlil göstərir ki, respublika üzrə ümumi avtomobil yollarının 22,8 %-i Babək, 31,5 %-i Şərur, 16,1 %-i Ordubad, 14,4 %-i Culfa, 14,4 %-i Şahbuz rayonlarının payına düşür. Əraziyə və əhaliyə görə avtomobil yolları ilə təmin olunmasına görə rayonlar bir-birindən fərqlənir. Naxçıvan MR üzrə hər 100 kv km əraziyə 25,1 km, hər 1000 nəfərə isə 4,9 km avtomobil yolu düşür (bax şəkil 6). Ərazinin və əhalinin nəqliyyatla təmin olunması iqtisadi rayon daxilində mövcud təbii əmək ehtiyatlarının istehsal dövryyəsinə cəlb olunmasına, istehsal sahələrinin yaradılmasına və bu zəmin üzərində iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına təsir göstə-



Şəkil 6. NAXÇIVAN MR-in nəqliyyat xəti-rə-sxemi.

rən əsas faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir. Eyni zamanda hər 100 kv km əraziyə düşən avtomobil yollarının uzunluğuna görə ən yüksək göstərici Şərur rayonunda (33 km), aşağı göstərici isə Şahbuzda (17,8 km) müşahidə edilir. Hər 1000 nəfər əhaliyə gəldikdə isə Babək rayonunda 3,2 km yol düşür, qalan digər rayonlarda 8 - 10 km təşkil edir (bax cədvəl № 41).

Naxçıvan MR-in əraziyə və əhaliyə görə avtomobil yolları ilə təmin olunması (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 41

Rayonlar	Avtomobil yollarının uzunluğu (km)	Ümumi ərazisi (kv km)	Əhalinin sayı min nəfər	Hər 100 kv km əraziyə düşən yol (km)	Hər 1000 nəfərə düşən yol (km)
Culfa	207	995	21,7	20,8	7,3
Şərur	447	1310	104,9	33,3	4,7
Babək	324	1273	59,5	25,4	3,2
Ordubad	236	972	24,8	24,3	7,0
Şahbuz	205	813	19,0	17,8	8,1
Cəmi	1419	5363	229,9	25,1	4,9

Naxçıvanın iqtisadi əlaqələrinin intensiv inkişafında mövcud yolların örtük quruluşu mühüm əhmiyyət kəsb edir. İstifadə də olan ümumi avtomobil yollarının 16,3 %-i asfalt beton, 34,9 %-i qara örtüklü, 24,6 %-i çınqıl, 24,2 %-i isə qrun t yollardan ibarətdir. Asfalt örtüklü yolların 43,7 %-i Şərur, 20,7 %-i Culfa, 19,2 %-i Ordubad, 16,4 %-i Babək rayonunun payına düşür (bax cədvəl № 42). Son illərdə muxtar respublika yollarının örtük quruluşunun müasir vəziyyətinin təhlili göstərir ki, əlverişli təbii iqtisadi coğrafi mövqedə yerləşməsinə baxmayaraq onun təbii imkanlarından geridə qalır. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, qara örtüklü yollar ümumi avtomobil yolunun 34% təşkil edir.

<sup>1</sup> Cədvəl Naxçıvan MR-in Statistika idarəsinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Naxçıvan MR-də avtomobil yollarının örtük quruluşu (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 42

Rayonlar	Ümumi avtomobil yolları (km)	O cümlədən			
		Asfalt beton (km)	Qara örtüklü (km)	Çınqıl örtüklü (km)	Qrun t yol (km)
Culfa	207	48	79	30	50
Şərur	447	101	113	134	99
Babək	324	38	117	88	81
Ordubad	236	44	83	55	54
Şahbuz	205	-	104	42	59
Cəmi	1419	231	496	349	343

Halbu ki, İran və Türkiyə respublikaları ilə son illərdə iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsi respublika əhəmiyyətli magistral avtomobil yollarında müasir dünya standartlarına uyğun işlərin aparılmasını tələb edir. Naxçıvan MR - in qərb və şərq qurtaracağı rayonlarını əlaqələndirən Ordubad - Culfa, Naxçıvan - Şərur (Ermənistan sərhəddinədək) magistral avtomobil yolunun 167 km, Şərur - Dizə (25 km), Nəzərabad - Buzgov (27 km), Aza - Parağa - Bist - Xurs (58 km), Şərur - Dizə - Axurd (37 km), Şərur - Qıvrak - st. Şahtaxtı (33 km), çeşməbasar - Qızıl Vəng (17 km), çeşməbasar - Ərəfsə (49 km), Qıvrak - çaxnaqala - Payız (30 km), Düyüddün - çənənəb (20 km) və s. avtomobil yollarının təkmilləşdirilməsi iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir etmiş olar. Eyni zamanda yaşayış məskənləri ilə rayon mərkəzlərini bir-biri ilə əlaqələndirməklə sosial-iqtisadi inkişafa müsbət təsir göstərmiş olar.

Yuxarıda qeyd olunan respublika əhəmiyyətli avtomobil yolları ilə yanaşı, rayon mərkəzlərini kənd yaşayış məntəqələri ilə həmçinin təsərrüfat sahələrini qarşılıqlı şəkildə əlaqələndirən yerli əhəmiyyətli

<sup>1</sup> Cədvəl Naxçıvan MR-in inzibati rayonlarının müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

avtomobil yolları mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Muxtar respublika üzrə aparılan təhlil göstərir ki, yerli avtomobil yollarının 39,2 %-i Şərur, 20,9 %-i Babək, 19,4 %-i Ordubad, 12,3 %-i Culfa, 8,2 %-i Şahbuz rayonlarının payına düşür. Kənd təsərrüfatına yararlı əkin sahələrinə və kənd əhalisinə düşən yerli əhəmiyyət kəsb edən yolların quruluşu aşağıda 43 №-li cədvəldə verilmişdir.

Naxçıvan MR üzrə yerli əhəmiyyətli avtomobil yollarının kənd təsərrüfatı torpaq sahəsinə və kənd əhalisinə görə təminatı (2000-ci ilə görə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 43

Rayonlar	Yerli əhəmiyyətli avtomobil yolu (km)	Kənd təsərrüfatına yararlı torpaq sahəsi (hektarla)	Kənd əhalisinin sayı (min nəfərlə)	Hər 100 hektara düşən yol (km)	Hər 1000 nəfər kənd əhalisinə düşən yol (km)
Culfa	80	29917	21,7	0,3	3,6
Şərur	254	41739	87,1	0,6	2,9
Babək	136	40607	57,0	0,3	2,4
Ordubad	126	16287	24,5	0,7	5,1
Şahbuz	114	24136	16,6	0,5	6,8
Cəmi	710	147686	206,9	0,4	3,4

Aparılan təhlil göstərir ki, hər 100 hektar əkin sahəsinə muxtar respublika üzrə 0,4, hər 1000 nəfər kənd əhalisinə isə 3,4 km yerli əhəmiyyətli yol düşür. Həmin göstəricilərə müvafiq olaraq Ordubad rayonunda 0,7 - 5,1 km, Şahbuzda 0,5 - 6,8 km, Babəkdə 0,3 - 2,4 km, Şərurda 0,6 - 2,9 km, Culfada 0,3 - 3,6 km təşkil edir. Ümumi yerli əhəmiyyətə malik avtomobil yollarının 85 %-i IV-V kateqoriyalı, 15 % isə III kateqoriyalı yol qrupuna daxildir. Bu səbəbdən də hər il külli miqdarda vəsait avtomobillərin təmirinə və ya-

<sup>1</sup> Cədvəl Naxçıvan MR-in Statistika idarəsinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

nacağa sərf olunur. Halbu ki, yerli yollar ilin bütün fəsilərində istehsal sahələrinin inkişafında, təbii resursların istehsal döviyyəsinə cəlb olunmasında, rayondaxili əlaqələrdə intensiv gərginliyə məruz qalır. Eyni zamanda yerli yolların texniki kateqoriyasının aşağı olması bir sıra məhsulların daşınması zamanı itkini artırır. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, Naxçıvan - Badamlı avtomobil yolunun texniki səviyyəsinin aşağı olmasından irəli gələrək Naxçıvan şüşə qablar zavodundan boş butulkaların daşınması zamanı hər 1000 butulkanın 10 %-i itkiyə sərf olunur. Bu vəziyyət digər müəssisələrdə də müşahidə edilir. Bunları nəzərə alaraq respublikadaxili yük və sərnişin daşınmanın səmərəliliyini artırmaq məqsədilə rayonlar üzrə aşağıdakı yerli əhəmiyyətli yolların təkmilləşdirilməsi vacib hesab olunur.

Şərur rayonu üzrə: Şərur - Dizə - Gümüşlü (29 km), Sədərək - Kərki (19 km), Şərur - Xanlıqlar (11 km), Dəmirçi - Kərimbəyli - Şərur (13 km), Yengicə - Alışlar (9 km); Babək rayonu üzrə: Şosse - Vayxır (10 km), çeşməbasar - Qızıl Vəng (12 km), Təzəkənd - Payız (12 km), Gültəpə - Zeynəddin - Qahab (7,5 km), Qahab - Sirab (4,5 km); Ordubad rayonu üzrə: Ordubad - Paraqaçay (44 km), Dəstə - Pəzməri (24 km), Məzrə - Ürumi (7 km); Culfa rayonu üzrə: Yayıcı - Kərimquluzadə - Kirna (28 km), Xanağa - Ərəfsə (15 km), Dərəlik - Ərəzin (8 km), Qazançı - Nəhəcir (10 km), Şosse - Ərəzin - Bənəniyar (13 km); Şahbuz rayonu üzrə: Şosse - Kükü (20 km), Şosse - Keçili (20 km), Badamlı - Şada (18 km), Şosse - Yuxarı qışlaq və s. yolların adı çin qılla örtülməsi yük və sərnişin daşınmaya müsbət təsir etməklə, iqtisadi səmərəliliyi artırmış olar.

Naxçıvanın iqtisadi əlaqələrinin inkişaf etdirilməsində hava nəqliyyatı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Son on il ərzində Naxçıvanın blokada şəraitində olması hava nəqliyyatından daha səmərəli istifadə etmək zərurətini doğurmuşdur. İndiki şəraitdə muxtar respublikanın bir çox şəhərləri ilə əlaqəsini təmin edən hava yolları fəaliyyət göstərir, Naxçıvan - Bakı, Naxçıvan - Mingəçevir, Naxçıvan - Gən-



cə şəhərlərarası hava yolları fəaliyyət göstərir. Muxtar respublikanın blokada şəraitində olması respublikanın daxili iqtisadi rayonları ilə əlaqələrin yaradılmasında hava nəqliyyatının rolunu artırmışdır. Yaxın gələcəkdə daha təkmilləşdirilmiş yük və sərnişin daşıyıcı hava laynerlərindən istifadə olunması iqtisadi səmərəliliyin yüksəldilməsinə təsir etmiş olacaqdır. Naxçıvan MR-in ərazisi yanacaq ehtiyatları cəhətdən olduqca zəifdir. Ərazidə yaşayan əhəlinin maye yanacağa olan tələbatını ödəmək məqsədilə Yevlax - Ağdam - Xankəndi - Şuşa - Laçın - Gorus - Şahbuz - Naxçıvan qaz kəməri çəkilmişdir. Lakin son on il ərzində erməni işğalçıları tərəfindən boru kəməri keçən rayonların işqal olunması nəticəsində maye yanacağın nəqli tamamilə dayandırılmışdır. Yanacağa olan tələbatı ödəmək məqsədilə qonşu İran və Türkiyə dövlətləri vasitəsilə yanacağın daşınması həyata keçirilir. Şübhəsiz ki, yaxın gələcəkdə işqal olunmuş torpaqlar azad olunduqdan sonra bütün nəqliyyat kommunikasiyaları fəaliyyət göstərməklə, normal şəraitdə yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarının aparılmasına əlverişli şərait yaradılmış olacaqdır.

Əlbətdə nəqliyyat istehsal prosesinin təşkil formasında, istehsalla - istehlak arasında, həmçinin iqtisadi rayonlar arasında məhsul mübadiləsində özünü daha qabarıq şəkildə biruzə verir. Lakin nəqliyyat özü-özlüyündə hec bir maddi məhsul istehsal etmir, daşınma prosesində səmərəsiz nəqliyyat xərclərini aradan qaldırmaqla, külli miqdarda iqtisadi sahələrdən gəlirin əldə olunmasına şərait yaratmış olur. Bu ilk növbədə bu və ya digər nəqliyyat sahəsində yüklərin vurulması eləcə də boşaldılması zamanı sərf edilən xərclərin nə dərəcədə səmərəli olub, yaxud olmamasından daha çox asılıdır. Nəqliyyat vasitəsilə məhsulun bir regiondan başqa bir regiona, yaxud iqtisadi rayona daşınması mühüm proses olub, nəqliyyat işçilərinin əməyi tərəfindən yaranan yeni digər gəlir hesabı ilə müəyyən olunur. Bu baxımdan daşınma prosesi zamanı nəqliyyatın səmərəliliyinin seçilməsi, yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarının nəqliyyat növləri arasında düzgün müəyyən olunması iqtisadi əlaqələrə təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir.

İkincisi iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən istehsal sahələrinin formalaşması üçün kifayət qədər təbii resurslara malik olmasıdır. İran və Türkiyə kimi dövlətlərlə qonşuluq mövqeyində olması iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm amil hesab edilir. Eyni zamanda daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafı məqsədilə daşınma prosesində məhsulların nəqliyyat sahələri arasında optimal bölüşdürülməsinin variantlarının seçilməsi də mühüm faktor kimi qiymətləndirilir. Naxçıvanın iqtisadi əlaqələrini intensivləşdirmək üçün ilk növbədə istehsal sahələrinin məqsədyönlü şəkildə inkişaf etdirilməsidir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində iqtisadiyyatın normal inkişafını təmin etmək, qonşu İran və Türkiyə dövlətlərindən investisiya axınına şərait yaratmaq yolu ilə ərazinin nəqliyyat sistemini təkmilləşdirmək və təbii sərvətlərin istehsal dövriyyəsinə cəlb etməklə istehsalın çox sahəli inkişafına nail olunur.

Bu vaxta qədər muxtar respublikada istehsal sahələri ilə yerli təbii resurslar arasında əlaqələrin zəifliyi istehsalın bir tərəfli inkişafına təsir göstərmişdir. Bu proses son nəticədə iqtisadi əlaqələrin inkişafına mənfi təsir göstərmişdir. Yəni ölkənin sənaye və digər istehlak xarakterli məhsullara olan tələbatı kənar ölkələrdən gətirilmə məhsul hesabına ödənilir. Nəticədə muxtar respublikanın iqtisadi əlaqələr balansı mənfi balansla malik olur. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, 2000-ci ildə muxtar respublikanın istehlak məhsullarına olan tələbatını ödəmək üçün gətirilən məhsulların 80 %-i İran və Türkiyə dövlətlərinin payına düşmüşdür. Nəqliyyat iqtisadi əlaqələrdə olan geriliyi aradan qaldırmaq məqsədilə ilk növbədə yerli istehsal sahələrinin inkişafı əsas şortlərdən hesab edilir.

## V FƏSİL: İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİN MÜASİR VƏZİYYƏTİNİN TƏHLİLİ VƏ BEYNƏLXALQ İQTİSADI İNTEQRASIYA ŞƏRAİTİNDƏ İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ.

### Ş1. AZƏRBAYCAN BEYNƏLXALQ İQTİSADI ƏLAQƏLƏR SİSTEMİNDƏ

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində bir sıra sosial - iqtisadi amillərlə yanaşı, iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsi mühüm məsələ kimi qarşıya qoyulmuşdur. XXI əsrdə dünya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesləri şəraitində iqtisadi əlaqələr daha da aktivləşmiş və ölkələrin iqtisadi həyatında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Azərbaycan respublikasının müstəqilliyi dünyanın bir sıra ölkələri ilə qarşılıqlı şəkildə idxal və ixrac əməliyyatlarında iştirakına zəmin yaratmışdır. Eyni zamanda iqtisadi əlaqələrin xarakteri, formalaşma şərtləri və xüsusiyyətləri müstəqilliyin, suverenliyin dolğunluğunu səciyyələndirən başlıca amildir. Hər bir dövlət iqtisadi əlaqələr vasitəsilə dünya təsərrüfat sistemində fəal surətdə qoşularaq bir tərəfdən özlərinin müvafiq təbii ehtiyatları olmadığı halda cəmiyyətin bu və ya digər məhsullara olan tələbatını tam ödəmək, iqtisadiyyatın səmərəli quruluşunu təşkil etmək, digər tərəfdən isə iqtisadiyyatda qazandıqları əlverişli üstünlükləri dünya təsərrüfatı sistemində reallaşdırmaq üçün imkan yaradılmışdır. Suverenlik əldə etmiş respublikalarda o cümlədən Azərbaycanda istər daxili iqtisadi əlaqələrin, istərsədə xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına real zəmin yaradılmışdır. Müasir bazar iqtisadiyyatı şəraitində ölkələrin hansı bir sahədə üstünlüklərinə baxmayaraq, hər bir ölkə ərazisində mövcud olan təbii əmək ehtiyatlarından səmərəli və müştərək şəkildə istifadə etməklə, qarşılıqlı anlaşma şəraitində iqtisadi inkişafa tökan verməklə bərabər, iqtisadi əlaqələrin daha geniş formada inkişafına səbəb olur. "Açıq qapı" siyasətinin daha da dərinləşməsi ölkələrin yerləşdiyi məkandan asılı olmayaraq dünya bazarına sərbəst şəkildə çıxmaq və istehsal etdikləri məhsulları reallaşdırmaq üçün əlverişli zəmin yaradır. Eyni zamanda dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərə bilən "İpək

yolu"nun bərpası, Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin müasir dünya ölkələrinin tələbləri səviyyəsində fəaliyyət göstərməsi, TESIS və TROSEKA proqramları çərçivəsində dünya ölkələrinin nəqliyyat sistemlərinin beynəlxalq normalara uyğunlaşdırılması, Transxəzər, Bakı - Tbilisi - Ceyhan və s. ölkələrarası yük və sərnişin daşınma əməliyyatlarını intensivləşdirməklə, iqtisadi əlaqələrin geniş miqyasda inkişafına şərait yaradan faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir. Dünya ölkələri iqtisadi əlaqələr vasitəsilə cəmiyyətin bu və ya digər istehlak məhsullarına olan tələbatını ödəməklə, ölkələrarası qarşılıqlı iqtisadi münasibətlərin formalaşmasına - şərait yaratmış olurlar. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində təbii resurslardan müştərək və səmərəli istifadə etmək məqsədilə dünyanın bir sıra ölkələri tərəfindən kapital axınının gücləndirilməsi istehsalın inkişafına təsir etməklə bərabər, mənafeələr baxımından ölkələrin qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasına və iqtisadi gəlirlərin artmasına zəmin yaranır.

Əvvəl ki, illərdən fərqli olaraq, bazar iqtisadiyyatı şəraitində Azərbaycanın iqtisadi əlaqələri daha da genişlənməmiş dünyanın 80 - dan çox ölkəsi ilə idxal ixrac əməliyyatlarında iştirak etmək imkanlarına malik olmuşdur. İqtisadi əlaqələrə təsir göstərən başlıca faktorlardan biri də dünya bazarının tələblərinə uyğun olan ixtisaslaşmış sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsal edilməsidir. İxtisaslaşmış sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları iqtisadi əlaqələri intensivləşdirməklə bərabər, hər hansı ölkənin dünya bazarında yerini müəyyən edən amil hesab edilir. Bu baxımdan Azərbaycanın əlverişli təbii - iqtisadi coğrafi məkanda yerləşməsi, dünya ölkələrinin marağına uyğun olan yanacaq resurslarının və digər təbii resursların olması ixtisaslaşmış istehsal sahələrinin yaradılmasına və bu əsasda dünya bazarında öz yerini müəyyənləşdirməsinə imkan verir. Digər tərəfdən əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi Azərbaycanın dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən, həmçinin dünya ölkələrinin maraqlı olduğu əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasına malik olmasıdır.

Əlbəttə nəqliyyat özlüyündə heç bir maddi məhsul istehsal etmir, lakin istehsal prosesinin davamı olmaqla bərabər, məhsulun isteh-

lakçıya çatdırılmasında aktiv iştirak edir. Onun vasitəsilə təbii sərvətlər istehsal dövriyyəsinə cəlb olunur, məhsul istehsalına əlverişli şərait yaradılır. Bu baxımdan istər xarici iqtisadi əlaqələrdə aktiv iştirak edən, istərsə də daxili tələbatı cavab verə bilən nəqliyyatın bütün sahələri respublika ərazisində inkişaf etmişdir. Həmin nəqliyyat sahələri respublikanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasında mühüm rol oynayır. Aparılan təhlildən bu cür nəticəyə gəlmək olur ki, Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafında daxili iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Ümumiyyətlə formalaşma xüsusiyyətindən asılı olaraq daxili iqtisadi əlaqələr mahiyyətə istehsal xarakterli və daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələrdə öz əksini tapır. İstehsal xarakterli əlaqələr bilavasitə respublikanın müxtəlif ərazilərində olan yeraltı və yerüstü təbii sərvətlərin istehsal dövriyyəsinə cəlb olunması əsasında formalaşan iqtisadi əlaqələrdə öz əksini tapır. Bu cür əlaqələr vasitəsilə hər bir rayonun təbii və iqtisadi ehtiyat mənbələri əsasında sənayenin və kənd təsərrüfatının ixtisaslaşdırılmasına zəmin yaranır. Respublikanın daxili rayonlarında təbii resursların yerləşməsindən asılı olaraq istehsal xarakterli əlaqələr, müxtəlif təmayüllü ola bilər. Məsələn: Naxçıvan MR üzrə bu cür əlaqələr sənaye və kənd təsərrüfatı sahələri arasında özünü daha qabarıq şəkildə biruzə verir. Yeni kənd təsərrüfatı xammalına əsaslanan yüngül və yeyinti sənaye sahələri ərazi daxilində aparıcı sahələrə çevrilməklə əhalinin istehlak xarakterli məhsullara olan tələbatını ödəmək imkanına malikdir. Bu cür əlaqələr meyvəçilikdə və tərəvəzçilikdə əsasən Babək, Şahbuz və Şərur rayonları ilə Ordubad konserv zavodu, üzümçülük rayonları ilə şərab istehsal edən zavodlar, mineral su mənbələri ilə mineral su dolduran zavodlar və s. ilə təmsil olunur. Yüngül sənayedə isə respublikada barama istehsal edilən rayonlarla ipək parça istehsal edən müəssisələr, pambıqçılıq rayonları ilə pambıq parça emal edən kombinatlararası əlaqələrdə öz əksini tapmışdır. Abşeron iqtisadi rayonu üzrə bu cür əlaqələr neft - qaz təbii sərvətləri ilə neft və qaz emal edən müəssisələr: neft maşın-

qayırması, neft - kimya, toxuculuq sənaye sahələrində öz əksini tapmışdır. Gəncə iqtisadi rayonu üzrə xalçaçılıq fabriki ilə kənd təsərrüfatının (qoyunçuluq sahələri) müvafiq sahələri ilə əlaqəli şəkildə formalaşır. İstehsal xarakterli əlaqələr hər bir rayonun təbii resurslarının müntəzəm şəkildə istehsal dövriyyəsinə cəlb olunmasına şərait yaradan mühüm amillərdəndir. İstehsal xarakterli əlaqələrin inkişaf etdirilməsi özlüyündə xarici iqtisadi əlaqələrə təsir göstərə bilən məhsul boluğuna şərait yaradır və rayonun təbii əmək ehtiyatlarından səmərəli şəkildə istifadə olunmasına təsir göstərir. İstehsal xarakterli əlaqələrin təsiri eyni zamanda intensiv inkişafı, əhalinin bu və ya digər istehlak məhsullarına olan tələbatını ödəmək imkanlarında öz əksini tapır. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində hər bir istehsalçının apardığı rəqabət ilk növbədə yerli əhalinin tələbatının ödənilməsinə doğru yönəldilən istehlak məhsulları istehsalının artırılmasıdır. Bu vəziyyət bir tərəfdən istehsal olunmuş məhsulların daxili bazarda reallaşmasına, daxili bazarın inkişafının qorunmasına, digər tərəfdən isə həmin növ məhsulların xarici bazarlara ixrac olunması bu əsasda gəlirlərin əldə olunmasına şərait yaradır. İndiki şəraitdə sahibkarlığın inkişaf etdirilməsi hər bir sahibkarın mövqeyindən asılı olaraq bu cür istehsal sahələrinin inkişaf etdirilməsi üçün əlverişli zəmin yaradılmışdır. Lakin respublikanın daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələrin axırınca on illikdə respublikanın bir çox inzibati rayonlarının ərazisinin erməni işğalçıları tərəfindən işğal olunması nəticəsində həmin rayonların istehsal infrastrukturalarının dağılmasına səbəb olmuşdur.

Bununla əlaqədar olaraq rayonların əhalisinin çox hissəsi qaçqın düşmüş və rayonlararası iqtisadi əlaqələr pozulmuşdur. Lakin buna baxmayaraq respublikanın bir çox rayonlarında istehsal infrastrukturalarının yenidən qurulması daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələrə müsbət təsir göstərmişdir. Şübhə yoxdur ki, yaxın gələcəkdə rayonların təbii potensial imkanlarından səmərəli istifadə etmək məqsədilə xarici investisiya axınının gücləndirilməsi istehsal infrastrukturalarında yeni müsbət dəyişikliklərə səbəb olacaqdır. Belə şəraitdə hər bir rayonun istehsal etdiyi ixtisaslaşmış məhsulları digər rayonların istehlakçıları-

na çatdırılmaqla rayonlararası iqtisadi əlaqələr daha da inkişaf etdirilmiş olacaqdır. Mövcud şəraitdə respublikanın daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələri əsasən Abşeron, Gəncə, Lənkəran, Şəki, Muğan - Salyan iqtisada rayonları ilə bərpa olunmuş, hər - bir iqtisadi rayonun istehsal etdikləri məhsullar mübadilə yolu ilə istehlakçılara çatdırılır. Yaxın gələcəkdə rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında yerli təbii resursların istehsal dövrüyyəsinə cəlb olunması daha intensiv təsir göstərmiş olacaqdır.

İqtisadi inkişaf sahəsində bazar münasibətlərinə əsaslanan təsərrüfat sisteminin bərqərar olunmasında nəqliyyat vasitəsilə dünya təsərrüfatına qovuşmaqla, ölkələrin təsərrüfatının qarşılıqlı münasibətlər şəraitində inkişafına zəmin yaradır.

Şübhəsiz ki, Azərbaycan respublikasının bazar iqtisadiyyatı şəraitində təbii resurslardan müntəzəm şəkildə istifadə olunması və daxili iqtisadi rayonların iqtisadi səviyyəsinin yüksəldilməsi beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin inkişafına da müsbət təsir göstərən faktorlardan hesab edilir. Son illərdə respublikanın xarici ölkələrlə idxal və ixrac olunan məhsulların dinamikasında yüksəliş meyilləri özünü çox qabarıq şəkildə biruzə verir. Bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, 2000 - ci ildə respublikanın xarici ölkələrlə iqtisadi əlaqələr balansı müsbət olduğu halda, ondan əvvəlki illərdə daim mənfi saldoya malik olmuşdur. İqtisadi göstəricilərlə desək 1995 - ci ildə ümumiyyətlə idxal və ixracın quruluşuna nəzər yetirsək ümumi idxal olunan məhsulların dəyəri 667657 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, ixrac olunan isə 637199 min ABŞ dolları dəyərində olmaqla iqtisadi əlaqələr balansı mənfi 30458 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. 2000 - ci ildə isə həmin göstəricilərə müvafiq olaraq idxalın quruluşu 1172081,5 min ABŞ dolları, ixrac isə 174 4899,9 min ABŞ dolları həcmində olmaqla müsbət saldoya, yəni ixrac olunan məhsullar dəyərcə - 572818,4 min ABŞ dolları miqdarında artıq olmuşdur. Bu göstərici bir daha sübut edir ki, respublikanın təbii ehtiyat potensialından səmərəli istifadə olunması və iqtisadi sahədə əmələ gələn müsbət meyillər xarici iqtisadi əlaqələrdə dinamik inkişafına öz təsirini göstərir. (bax cədvəl №45)

Azərbaycan respublikasının ümumdünya ölkələri ilə idxal və ixrac dinamikası (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 45

İllər	İdxal	İxrac	Saldo + -
1995	667657	637199	- 30458
1996	960636	631246	- 329390
1997	794343,2	781309,7	- 13033,5
1998	1076497,1	606150,5	- 470346,6
1999	1035661,5	929227,1	- 106434,4
2000	1172081,5	1744899,9	+ 572818,4

Cədvəldən görüldüyü kimi respublikanın müasir şəraitdə dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf edir və təkmilləşir. Dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin idxal və ixrac strukturunun dəyişkən xarakter alması ilk növbədə respublikanın ümumi məhsul istehsalına dair iqtisadi göstəricilərinin ildən-ilə yüksəlməsi ilə xarakterizə olunur. Respublikanın sənaye və kənd təsərrüfatının inkişafının təmin olunması xarici iqtisadi əlaqələrin müsbət saldoya malik olması ilə yanaşı, idxal və ixrac strukturunda müsbət dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə təsir göstərən faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir.

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl müvafiq illərin idxal və ixrac balansının materialları əsasında verilmişdir.

## Ş2. MÜSTƏGİL DÖVLƏTLƏR BİRLİYİ ÜZVÜ OLAN RESPUBLİKALARARASI İQTİSADI ƏLAQƏLƏR.

Azərbaycan respublikasının Müstəqil Dövlətlər Birliyi (MDB) üzvü olan ölkələrlə iqtisadi əlaqələrinin köklü əsasları vardı. Hələ keçmiş SSRİ dövründə iqtisadi əlaqələr mərkəz tərəfindən idarə edildiyi bir vaxtda, şübhəsiz ki, keçmiş itifaqın mənafeyinə uyğun olaraq iqtisadi əlaqələr inkişaf etdirilirdi. Sovetlər ölkələrinin dağılması və keçmiş müttəfiq respublikaların müstəqillik qazanması hər bir respublikanın sərbəst şəkildə dünya iqtisadiyatına qoşulmağa imkan verməklə yanaşı, hər bir ölkənin dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrdə sərbəst şəkildə iştirakına zəmin yaratdı. Onu qeyd etmək kifayətdir ki, Azərbaycanın dünya ölkələri ilə 2000 - ci ildə idxal etdiyi ümumi məhsulun 30,3%-i, ixracını isə 13,5%-i MDB ölkələrinin payına düşür. MDB ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin müasir təhlili göstərir ki, ümumi idxal olunan məhsulların 90%-i üç respublikanın Rusiya Federasiyası, Ukrayna və Qazaxıstan respublikalarının, ixracını isə 92%-i Rusiya, Gürcüstan və Ukrayna respublikaların payına düşür. (bax şəx. 7). Qalan faizi isə digər müstəqil respublikalarının payına düşür. Başqa cür desək Azərbaycan respublikası 2000 - ci ildə MDB respublikalarından idxal etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 374787,3 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, həmin ölkələrə ixrac etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 235238,0 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malik olmaqla 139549,3 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsullar idxal olunmuşdur. Bütün illərdə MDB ölkələri üzrə idxal olunan məhsulların xüsusi çəkisi ixrac olunana nisbətən üstünlük təşkil etmişdir (bax cədvəl № 46).

Azərbaycanın MDB ölkələri ilə idxal və ixracın  
quruluşu. (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 46

Respublikalar	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə	Saldo - +
Rusiya federasiyası	249328,6	66,5	98301,5	41,7	- 151027,1
Ukrayna	35824,2	3,5	23620,9	10,2	-12203,3
Qazaxıstan	57575,5	15,3	6664,1	2,8	-30911,4
Belorusiya	7058,8	2,9	1221,8	0,5	-583,7
Gürcüstan	10317,3	3,7	74660,7	31,7	+64343,4
Moldova	1736,4	1,4	21,2	0,1	-1715,2
Türkmənistan	9643,8	2,5	8228,6	3,5	-1915,2
Qırğızıstan	3154,6	1,8	1872,6	0,8	-1282,0
Tacikstan	148,1	1,1	19585,3	8,3	+19437,2
Özbəkistan	751,3	1,3	1061,3	0,4	+310,0
Cəmi	374787,3	100	235238,0	100	-139549,3

Cədvəldən göründüyü kimi Azərbaycanın MDB ölkələri içərisində yalnız üç ölkə ilə Gürcüstan, Özbəkistan, Tacikstanla iqtisadi əlaqələr balansı müsbət saldoya malik olmuşdur. Qalan respublikalar ilə iqtisadi əlaqələr balansı mənfidir.

Ümumi idxal olunan məhsulların 66,5%-i Rusiya Federasiyasının, 15,3%-i Qazaxıstanın, 3,5%-i Ukraynanın, qalan 14,7%-i isə digər müstəqil respublikaların payına düşür. İxracı gəldikdə isə respublikanın ən çox məhsul ixrac etdiyi Rusiya Federasiyası 41,7%-i, Gürcüstan - 31,7%-i, Ukrayna - 10,2 %-i, Tacikstan - 3,8%-i olmuşdur. Qalan hissəsinin digər MDB respublikaları təşkil edir (bax cədvəl № 46).

MDB ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin müasir təhlili göstərir ki,

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan respublikasının 2000-ci ilin idxal və ixrac balans məteciallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

2000-ci ildə idxal olunan məhsulların 20,8 % (və yaxud 78318,5 min ABŞ dolları həcmində) yeyinti sənaye məhsulları, 18,8%-i (70580,1 min ABŞ dolları) meşə materialları, 11,9%-i (44764,7 min ABŞ dolları) metalurgiya 10,9%-i (41093,5 min ABŞ dolları) kənd təsərrüfatı məhsulları 10,2%-i (38571,0 min ABŞ dolları) kimya və neft kimya məhsulları, qalan digər faizini elektrotexnika tibb avadanlıqları, maşınqayırma, yüngül sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl № 47). Əlbətdə idxal olunan məhsulların ümumi strukturuna nəzər yetirdikdə bir çox məhsullar, xüsusilə istehlak xarakterli məhsulların daşınması külli miqdarda səmərəsiz nəqliyyat xərclərinə səbəb olur. Halbuki, həmin növ kütləvi məhsulların yerli şəraitdə istehsalına əlverişli imkanlar vardır. Məlum olduğu kimi əvvəllər respublikanın ümumi məhsul istehsalının 40%-dən çoxunu istehlak xarakterli sənaye məhsulları təşkil etməklə ixrac olunan məhsulların içərisində xüsusi çəkisinə görə üstünlük təşkil edirdi. Bazar iqtisadiyatı şəraitində respublikanın istehlak xarakterli sənaye sahələrini inkişaf etdirməklə bərabər, digər tikinti, kimya və neft kimya sənaye sahələrinin inkişafı üçün zəngin xammal ehtiyatlarına malikdir. Həmin resursları beynəlxalq standartlara uyğun şəkildə istehsalə cəlb etmək yolu ilə respublikanın iqtisadiyatını inkişaf etdirmək və bu əsasda iqtisadi əlaqələrdə müsbət dəyişikliklərə nail olmaq olar.

Azərbaycan respublikasının MDB ölkələrinə ixrac etdiyi məhsullar içərisində yanacaq məhsullarının xüsusi çəkisi daha yüksəkdir. 2000 - ci ildə ixrac olunan cəmi məhsulun 40,9%-i yanacaq materialları təşkil etmişdir. Yanacaq ehtiyatına görə respublika MDB ölkələri içərisində mühüm yer tutur. Şübhəsiz ki, yanacaq materiallarından daha səmərəli istifadə etmək üçün xarici şirkətlərlə aparılan müştərək işlər yaxın gələcəkdə yanacaq materialları istehsalının daha da artırmağa imkan verəcəkdir. İstehsalın səviyyəsinin yüksəldilməsi yanacaq məhsullarının ixracını intensivləşdirməklə, respublikanın xarici iqtisadi əlaqələr balansının müsbət saldoya malik olmasına zəmin yaradacaqdır Respublikanın MDB ölkələri ilə ixraca-

tında ikinci yeri maşınqayırma məhsulları tutur. Ümumi ixrac olunan məhsulların 19,8%-i bu sahə təşkil edir. Bu sahənin məhsullarına görə respublika hələ keçmiş SSRİ məkanında mühüm yerlərdən birini tuturdu. Son illərdə neft istehsalının inkişafı ilə əlaqədar olaraq neft maşınqayırmasında və digər cihazqayırma müəssisələrinin fəaliyyətə başlaması bu sahədə yeni inkişaf meyillərinin almasına təsir göstərmişdir. Respublikanın keçmiş ənənəvi istehsal sahələrindən olan kimya və neft kimya sənaye məhsulları indiki şəraitdə də iqtisadi əlaqələrdə özünü daha qabarıq şəkildə biruzə verir. 2000-ci ildə Respublikanın ümumi ixrac etdiyi məhsulun 14,8%-i bu sahənin məhsulları təşkil etmişdir. Son on il ərzində respublikanın MDB ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri qarşılıqlı iqtisadi münasibətlər şəraitində inkişaf edir və formalaşır. MDB ölkələri ilə xarici iqtisadi əlaqələrdə respublika müxtəlif sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları üzrə idxal və ixrac əməliyyatlarında iştirak edir (bax cədvəl № 47). Lakin yalnız yanacaq materialları üzrə respublikanın xarici iqtisadi əlaqələr balansı müsbət saldoya malikdir.

Qalan digər məhsulların sahə quruluşu üzrə iqtisadi əlaqələr balansı mənfidir. Ümumiyyətlə iqtisadi əlaqələr hər bir ölkənin iqtisadi inkişaf səviyyəsini və ixtisaslaşmış sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının əsas göstəricilərindən biri sayılır. Şübhəsiz ki, müasir bazar iqtisadiyatı şəraitində hər bir ölkənin istehsal etdiyi məhsul dünya bazarının tələbi səviyyəsində olmalıdır ki, bazar rəqabətində üstünlüyə malik olsun. Bu baxımdan respublikada istehsal olunan (yanacaq məhsullarından başqa) məhsullar dünya bazarının tələbatına kifayət qədər cavab vermədiyindən, xarici bazarda da özünə bir o qədər köklü rəqabət tapa bilmir. Şübhəsiz ki, respublikada istehsal strukturunda gedən.

Azərbaycanın MDB ölkələri ilə sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları üzrə idxal və ixracın quruluşu  
(min ABŞ dolları ilə) 2000-ci ilə görə<sup>1</sup>.

• Cədvəl 47

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	10355,6	3,7	96419,5	40,9
Metallurgiya	44764,7	11,9	2022,4	0,8
Kimya və neft kimya	38571,0	10,2	34925,3	14,8
Maşınqayırma	33185,2	3,8	46782,5	19,8
Məşə və ağac emalı	70580,1	18,8	212,9	1,1
Tikinti materialları	19051,0	6,8	3784,5	1,6
Yüngül sənaye məhsulları	8410,4	3,2	2739,7	1,6
Yeyinti sənaye məhsulları	78318,5	20,8	17588,7	1,4
Kənd təsərrüfatı məhsulları	41093,5	10,9	6556,7	4,7
Elektrotexnika	18679,8	4,9	19342,3	8,7
Tibb avadanlığı	8526,3	3,2	151,5	1,0
Sair məhsullar	3248,3	1,8	4712,0	3,6
Cəmi	374784,4	100	235238,0	100

müsbət dəyişikliklər yaxın gələcəkdə respublikanın əsas məhsul ixrac edən ölkələrindən biri kimi dünya ölkələri içərisində özünə müvafiq yer tutacaqdır. MDB ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyini müəyyən etmək məqsədilə respublikalar üzrə malların idxal və ixracının müasir vəziyyətinin təhlil olunmasını məqsəduyğun hesab edirik.

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

**Azərbaycan - Rusiya Federasiyası ölkəarası əlaqələr.**

Azərbaycan - Rusiya Federasiyası ölkələri arası iqtisadi əlaqələrin çox dərin kökləri olmuş və 70 ildən artıq müddət ərzində bu ənənələr davam etmişdir. Bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, keçmiş SSRİ dövründə respublikada fəaliyyətdə olan sənaye müəssisələrinin 90%-i ittifaq tabeliyində fəaliyyət göstərən müəssisələrdən ibarət olmuşdur. Şübhəsiz ki, bazar iqtisadiyyatı şəraitində hər bir respublikanın müstəqilliyi və bazar iqtisadiyyatının inkişafı həmin istehsal əlaqələrini köklü surətdə dəyişdirmiş, hər bir ölkənin iqtisadi marağına uyğun əlaqələrin inkişafına zəmin yaratmışdır. Artıq müstəqil respublikalar istehsal edikləri məhsulları sərbəst şəkildə hər hansı ölkə ilə reallaşdırmaq imkanlarına malikdir. Azərbaycan - Rusiya əlaqələrinin yuxarıda qeyd olunduğu kimi dərin kökləri olduğundan bu gündə həmin əlaqələr yüksələn xətlə inkişaf edir. 2000-ci ildə Azərbaycan respublikasının MDB ölkələri ilə ümumi idxal olunan məhsulların 66,5%-i, ixrac olunan məhsulların isə 41,7%-i Rusiya Federasiyası təşkil etmişdir. Müstəqillik şəraitində əvvəlki, illərdən fərqli olaraq idxal və ixrac olunan məhsulların əsas hissəsi xammal şəklində yox, bir başa istehlakçıların tələbatını ödəyən hazır məhsullardan ibarət olmuşdur. İqtisadi göstəricilərlə desək 2000-ci ildə respublikanın Rusiya Federasiyasından idxal etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 249328,6 min ABŞ dolları, həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsulun həcmi isə 98301,5 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Şübhəsiz ki, iqtisadi əlaqələr balansını mənfi saldoya malik olmaqla 151027,1 min ABŞ dolları dəyərində idxal olunan məhsullar üstünlük təşkil etmişdir. Azərbaycan - Rusiya əlaqələrində idxal və ixrac olunan məhsullar çox sahəliliyinə görə xüsusi yer tutur. Yanacaq materiallarından başqa, bütün sənaye strukturuna aid edilən məhsullar idxal olunan məhsullar içərisində öz əksini tapmışdır. Respublikanın idxal etdiyi cəmi məhsulların 27,6%-i meşə materialları, 14,1%-i kənd təsərrüfatı məhsulları, 11,8%-i kimya- neft kimya sənaye məhsulları, 12,3%-i metallurgiya, 7,9%-i yeyinti sənaye məhsulları, 7,4%-i elektrotexnika, qalan faizini isə digər sənaye məhsulları təşkil edir. (bax cədvəl 48). İdxal olunan məhsulların sahəvi təhlili göstərir ki, respublikada yeyinti və yüngül sənaye sahələrində olan yerli potensial imkanlarından səmərəli istifadə etməklə yerli

əhalinin bir çox kütləvi məhsullara olan tələbatı ödənilər və kənddən çox da əlverişli olmayan qiymətə gətirilən istehlak məhsullarının qarşısı alınmış olar. Eyni zamanda tikinti sənaye sahələrində yerli təbii ehtiyatlardan istifadə etməklə, Rusiya Federasiyasından daşınması çox da səmərəli olmayan sementin və digər tikinti materiallarının xüsusi çəkisini azaltmaq olar. Azərbaycan respublikasının son on il ərzində müharibə şəraitində olmasına baxmayaraq (atəşkəs nəzərə alınmasa) sənaye sahəsində müəyyən irəliləyişlərin bir sıra mühüm sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulların əsasında olması Rusiya Federasiyası ilə ixrac

Azərbaycan - Rusiya respublikalararası idxal və ixrac olunan məhsulların quruluşu (2000 - ci ilə görə, min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 48

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	4106,9	4,1
Metallurgiya	30679,0	12,3	1245,5	1,24
Kimya və neft kimya	29660,2	11,8	9074,7	9,2
Maşınqayırma	15917,9	6,3	35085,3	35,6
Meşə və ağac emalı	68918,7	27,6	15,4	0,06
Tikinti materialları	14691,8	5,8	171,3	0,1
Yüngül sənaye məhsulları	7621,0	3,7	483,2	0,4
Yeyinti sənaye məhsulları	19911,0	7,9	11648,9	11,8
Kənd təsərrüfatı məhsulları	35253,5	14,1	4511,2	14,7
Elektrotexnika	18679,8	7,41	8945,3	19,2
Tibb avadanlığı	6713,4	2,6	-	-
Sair məhsullar	1282,3	0,5	3013,8	3,6
Cəmi	249328,6	100	98301,5	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal-ixrac balansının materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

əməliyyatlarında aktiv iştirakına şərait yaradılmışdır. 2000-ci ildə respublikadan Rusiya Federasiyasına 98,3 mln. ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar ixrac olunmuşdur. İxrac olunan məhsullar içərisində kənd təsərrüfatı məhsulları -14,7 %, yeyinti sənaye məhsulları -11,8 %, müxtəlif cihazlar və avadanlıqlar -19,2 %, maşınqayırma və metal emalı məhsulları -35,6 % təşkil etmişdir.

Metallurgiya, müxtəlif təyinatlı tikinti materialları, yüngül sənaye məhsulları, meşə və ağac emalı materialları cəmi məhsulun 18,7 % təşkil edir.(bax cədvəl №48). Azərbaycan - Rusiya əlaqələrinin təhlili göstərir ki, bir sıra tikinti, meşə və ağac emalı sənaye məhsullarının respublikaya daşınmasında nəqliyyatın səmərəliliyi nəzərə alınmadan daşınılır. Nəticədə nəqliyyat sahələri üzrə plansız daşınma səmərəsiz nəqliyyat xərclərini sürətlə artırır. Sibir ərazisindən meşə materiallarının çox hissəsi dəmir yolu ilə respublikaya daşınılır. Aparılan təhlil göstərir ki, yüklər uzaq məsafələrdən keçməklə müəyyən vaxt itkisinə şərait yaradılır. Lakin tədqiqatlar göstərir ki, meşə və digər tikinti materiallarının qarışıq nəqliyyatdan, yəni dəmir yolundan dəniz nəqliyyatına verilməklə heç bir əlavə yükləmə və boşaltma əməliyyatları olmadan məsafəni təxminən iki dəfə qısaltmaqla Azərbaycana daşınması daha səmərəli hesab edilir. Şübhəsiz ki, Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat dəhlizinin tam gücü ilə fəaliyyət göstərməsi avrasiya ölkələri içərisində respublikanın tutduğu strateji mövqedən asılı olaraq xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması üçün bütün nəqliyyat növlərindən istifadə iqtisadi baxımdan səmərəliliyi artırmış olacaqdır.

#### Azərbaycan - Ukrayna ölkəarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycan - Ukrayna ölkəarası iqtisadi əlaqələri keçmiş SSRİ dövründən bu günədək davam edir. Xüsusilə Ukrayna respublikasından Azərbaycana gətirilən metallurgiya məhsulları bütün tarixi dövrlərdə, iqtisadiyyatın inkişafında və formalaşmasında xüsusi əhəmiyyət kəsb etmişdir.

2000-ci ildə respublikanın Ukraynadan idxal etdiyi məhsulların ümumi dəyəri bütün MDB respublikalarından idxal olunan cəmi



məhsulun 8,5 %, respublikadan ixrac edilən məhsulların cəminin 10,0%-i Ukrayna respublikasının payına düşür. İdxal olunan məhsullar içərisində qara metallurgiya məhsulları idxalın 31%-i təşkil edir. O cümlədən metal konstruksiyalar, metal çubuqlar (1949 min ABŞ dolları dəyərində), alüminium məftil və kabelləri (297 min ABŞ dolları), daxili yanma mühərriklərinin hissələri, müxtəlif tikinti materialları üçün dəmir filizi məmulatları və s. üstünlük təşkil edir. Ümumiyyətlə qara metallurgiya Ukrayna respublikasının qədim ənənəvi sənaye sahələrindən hesab edilir. Maşınqayırma məhsulları da idxal olunan məhsullar içərisində mühüm yer tutur. Respublikanın idxal etdiyi məhsulun 35,1%-i bu sahənin payına düşür. Başqa sözlə desək 2000-ci ildə respublikaya gətirilən maşınqayırma sənaye məhsullarının ümumi dəyəri 12595,2 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Əsasən yük avtomobilləri (2066,4 min ABŞ dolları), transformatorlar (709 min ABŞ dolları) və s. idxal olunmuşdur. (bax cədvəl № 49).

Respublika ərazisində tarixən, kimya və neft kimya sənaye sahəsinin inkişaf etməsinə baxmayaraq son on il ərzində əvvəllər mövcud olmuş kimya müəssisələrinin istehsalı dayandırıldığından, bir sıra kimya sənaye məhsulları idxal olunur ki, buda idxalın cəmi 11,1%-i təşkil edir. İdxal olunan məhsullar içərisində azot gübrələri (1403,5 min ABŞ dolları), sintetik yuyucu maddələr, müxtəlif kimyavi maddələr və s. təşkil edir. Eyni zamanda yeyinti sənaye məhsulları 11 %, tibb avadanlıqları 4,1 % üstünlük təşkil edir. İdxal olunan digər sənaye məhsulları kənd təsərrüfatı, yüngül, tikinti və s. məhsullardan ibarət olmuşdur.

Azərbaycan respublikasından Ukraynaya ixrac olunan ümumi məhsulların əsası (ixracın cəmi 65,2 %) yanacaq materiallarının payına düşür. Yanacaq materialları içərisində benzin, kerosin, dizel yanacağı, yağlar mühüm yer tutur.

2000-ci ildə Ukraynaya göndərilən yanacaq növlərinin ümumi dəyəri 15403,7 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Yaxın gələcəkdə Bakı - Tbilisi - ceyhan boru kəmərinin fəaliyyətə düşməsi maye yanacaq növlərinin xüsusi çəkisinin artmasına təsir göstərmiş olacaq-

dır. Eyni zamanda müxtəlif təyinatlı tikinti materialları 14,2 %, yeyinti sənaye məhsulları 11,9 %, maşınqayırma və neft kimya məhsulları 9,7 % ixrac olunmuşdur. (bax cədvəl № 49)

Azərbaycan - Ukrayna respublikalararası idxal və ixracın quruluşu (min AbŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 49

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	15403,7	65,2
Metallurgiya	11134,0	31,0	-	-
Kimya və neft kimya	4006,2	11,1	838,3	3,6
Maşınqayırma	12595,2	35,1	1415,9	6,1
Məşə və ağac emalı	253,4	0,74	-	-
Tikinti materialları	988,2	2,5	3354,6	14,2
Yüngül sənaye məhsulları	33,5	0,06	6,3	0,01
Yeyinti sənaye məhsulları	3954,4	11,0	2163,4	9,1
Kənd təsərrüfatı məhsulları	761,5	2,1	13,4	0,04
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	1477,2	4,1	22,5	0,05
Sair məhsullar	874,0	2,3	402,8	1,7
Cəmi	35824,2	100	23620,9	100

Azərbaycan-Ukrayna iqtisadi əlaqələrində əlverişli nəqliyyat sisteminin olması iqtisadi cəhətdən mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Yaxın

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal-ixrac balansının materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur

gələcəkdə İpək Yolunun, Avropa - Qafqaz - Asiya nəqliyyat sistemlərinin məqsədyönlü fəaliyyəti iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyini artırmış olacaqdır. Eyni zamanda respublikanın yerli istehsal sahələrinin inkişafı daxili tələbata uyğun çoxsahəli məhsulların istehsalını həyata keçirməyə kifayət qədər potensial imkanları vardır. Bu imkanlardan istifadənin intensivləşdirilməsi səmərəsiz daşınmaya sərf edilən xərclərin qarşısını almış olar.

#### **Azərbaycan - Qazaxıstan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Azərbaycan - Qazaxıstan iqtisadi əlaqələri tarixi köklərlə bir - birinə bağlı olduğundan mütəmadi olaraq inkişaf etmiş, XXI əsrdə daha intensiv xarakter almışdır. Müstəqillik şəraitində hər iki respublikanın iqtisadi əlaqələrinin inkişafı üçün əlverişli nəqliyyat kommunikasiyası yaradılmışdır. Yəni dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı hər iki ölkə üçün iqtisadi əlaqələrin inkişafında səmərəli nəqliyyat vasitəsi hesab edilir. Bakı - Aktau və Bakı - Bektəş gəmi bərələrin işə düşməsi dəniz nəqliyyatı ilə yük daşınmanın intensivləşməsinə təsir etməklə Azərbaycan - Qazaxıstan iqtisadi əlaqələrinin səmərəli yollarla həyata keçirilməsinə zəmin yaratmışdır.

2000-ci ildə Azərbaycanın MDB ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 15,3%-i, ixrac etdiyi məhsulun 3,8%-i Qazaxıstan respublikasının payına düşür. Qazaxıstan respublikasından idxal olunan məhsulların ümumi dəyəri 57515,7 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bunun 89,4%-i - yeyinti sənaye məhsulları, 3,9%-i yanacaq materialları, 3,6%-i kimya və neft kimya, qalan 4,1%-i sənayenin digər sahələrinə düşən məhsullara aid edilir. (bax cədvəl №50). Respublikanın maye yanacaq ehtiyatları ilə zəngin olmasına baxmayaraq, Qazaxıstan respublikasından idxal olunan yanacağın əsas hissəsini daş kömür təşkil edir. Aparılan təhlillər göstərir ki, idxal olunan məhsulun 89%-i (və yaxud 51715,7 min ABŞ dolları dəyərində) yeyinti sənaye məhsulları təşkil edir. Yeyinti məhsullarının əsasını kənd təsərrüfatı məhsulları taxıl (427079,7 ton), un (1376,0 ton) və s. təşkil edir.

Tarixən Azərbaycanın sənaye strukturunda yeyinti sənayesi əsas aparıcı sahələrdən biri hesab olmuşdu. Eyni zamanda ixrac olunan məhsulların əksər hissəsini bu sahənin məhsulları təşkil edirdi. Azərbaycanın yeni təsərrüfat sisteminə keçməsi yeyinti sənayesi üçün lazım olan xammal mənbələrindən səmərəli istifadə olunması yerli əhalinin tələbatını ödəməklə yanaşı, digər ölkələrin istehlakçılarının tələbatını ödəmək imkanlarına da malikdir. Lakin bu imkanlardan səmərəli istifadə etmək üçün xarici ölkələrin şirkətləri ilə müştərək şəkildə işlərin aparılması, investisiyalara cəlb olunması vacib şərtlərdəndir. Yaxın gələcəkdə respublikanın rayonlarında ixtisaslaşmış təsərrüfat sahələrinin yaradılması, xammal bazalarından səmərəli istifadəsi yeyinti sənaye sahələrinin inkişafına təkan verən faktorlardan biri hesab edilir. Yeyinti sənaye sahələrinin inkişafı Qazaxıstan və digər respublikalardan daşınması çoxda əlverişli olmayan yeyinti məhsullarına sərf edilən səmərəsiz xərclərin qarşısı qismən alınmış olar.

Azərbaycan - Qazaxıstan iqtisadi əlaqələrində respublikanın yerli şəraitdə istehsal olunmuş məhsulları mühüm əhəmiyyət kəsb edir. 2000 - ci ildə ixrac olunan məhsulun ümumi dəyəri 6664,1 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Respublikadan ixrac olunan məhsulların cəmi 34,1%-i maye yanacaq məhsulları, 48,3%-i isə maşınqayırma və metal emalı sənaye məhsulların payına düşür. (bax cədvəl № 50). Eyni zamanda kimya və neft kimya məhsulları 8,11 %, kənd təsərrüfatı məhsulları 5,8 %, yeyinti sənaye məhsulları 2,6 % təşkil edir. (bax cədvəl № 50).

Azərbaycan - Qazaxıstan respublikalararası idxal və ixrac olunan məhsulların quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 50

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	2282,4	3,9	2264,4	34,1
Metallurgiya	501,2	0,8	21,6	0,3
Kimya və neft kimya	2110,9	3,6	540,8	8,11
Maşınqayırma	761,7	1,3	3220,3	48,3
Məşə və ağac emalı	2,0	0,01	7,5	0,1
Tikinti materialları	179,8	0,3	0,6	0,01
Yüngül sənaye məhsulları	0,4	-	3,7	0,08
Yeyinti sənaye məhsulları	51715,7	89,4	178,6	2,6
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	389,0	5,8
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	19,0	0,07	-	-
Sair məhsullar	2,1	0,02	37,6	0,6
Cəmi	57575,5	100	6664,1	100

Transxəzər və Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin fəaliyyəti nəticəsində gələcəkdə yük daşımaları istər quru, istərsədə dəniz nəqliyyatı ilə intensivləşəcəkdir. Yük daşımının istər Qazaxıstan, istərsədə digər Asiya ölkələri üçün optimallaşdırılması əsas şərtlərdən biri olmalıdır. İndiki bazar iqtisadiyyatı şəraitində ölkələr üçün səmərəli nəqliyyat xərcləri az tələb olunan yollarla bu və ya digər məhsulun daşınması tələb olunur. Bu baxımdan respublikanın metallurgiya, kimya

<sup>1</sup> Qeyd:Cədvəl Azərbaycan Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal-ixrac balansının materiallarına əsasən tortib olunmuşdur.

və neft kimya, həmçinin yüngül yeyinti sənayesinin müasir tələblər səviyyəsində inkişaf etdirilməsi ixrac olunan məhsulların xüsusi çəkisinin artmasına təsir etməklə Azərbaycan - Qazaxıstan iqtisadi əlaqələrində səmərəliliyi artırmış olar. Eyni zamanda hər il külli miqdarda iqtisadi cəhətdən daşınması səmərəli olmayan məhsulların qarşısı alınır.

**Azərbaycan - Belorusiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Azərbaycan - Belorusiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr MDB ölkələri içərisində son illərdə inkişaf etməkdədir. 2000 - ci ildə Azərbaycanın Belorusiyadan idxal etdiyi ümumi məhsulların dəyəri 7058,8 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bu bütövlükdə MDB ölkələrindən idxal olunan məhsulların ümumi dəyərinin 1,8%-i, ixrac olunan məhsullar isə 1221,8 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bu da MDB ölkələrinə ixrac olunan məhsulun 1,6%-i təşkil edir. Azərbaycanla - Belorusiya respublikası ilə iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında dəmir yolu nəqliyyatı mühüm rol oynayır. Məsafə cəhətdən çoxda kənarda olmasına baxmayaraq uzaq məsafələrə dəmir yolu ilə kütləvi yüklərin daşınması nəqliyyat xərclərinin aşağı düşməsinə şərait yaradır. Respublikanın idxal etdiyi məhsulların içərisində əsasını kənd təsərrüfatı məhsulları -21,2 %, metallurgiya - 18,9 %, kimya, neft kimya - 19,3 %, maşınqayırma - 14,5 %, məşə və ağac emalı sənaye məhsulları - 13,2 % təşkil edir. Qalan faizini yanacaq, yüngül, yeyinti sənaye məhsulları, tibb avadanlıqları və s. məhsulların payına düşür. Yanacaq məhsulları əsasən daş kömürdən ibarət olmaqla məhsulun cəmi 2,2%-i təşkil edir. Yanacaq materiallarının respublikaya Belorusiyadan daşınması nəqliyyat xərcləri baxımından bir o qədər də sərfəli hesab edilmir. İdxal olunan maşınqayırma məhsullarının ümumi dəyəri 1209,0 ABŞ dolları təşkil etmişdir. Əsasən kənd təsərrüfatı üçün maşınlar maşınqayırma avadanlıqları və dəzgahlardan ibarətdir. (bax cədvəl № 51). Eyni zamanda respublikada istehsal edilən bir sıra sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları ixracatda mühüm yer tutur.

İxrac olunan məhsulların 47,4%- yüngül, 40,6 % isə yeyinti sənaye məhsulları təşkil etməklə üstün göstəricilərə malikdir. İxrac məhsulları içərisində çərdəklə meyvələr, ət - süd məhsulları, yüngül

sənaye üçün xammal əsas yer tutur. Qalan 12%-i isə yanacaq, kimya və neft kimya, kənd təsərrüfatı məhsullarının payına düşür. Gələcəkdə iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsi məqsədilə kimya və neft kimya sahələrinin inkişafına diqqətin artırılması, ixrac

Azərbaycan - Belorusiya ölkələrarası idxal və ixrac olunan məhsulların quruluşu. (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 51

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	159,2	2,2	72,7	6,1
Metallurgiya	1268,5	18,9	-	-
Kimya və neft kimya	1366,7	19,3	14,2	1,1
Maşınqayırma	1029,0	14,5	5,9	0,4
Meşə və ağac emalı	936,4	13,2	-	-
Tikinti materialları	24,4	0,3	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	247,1	3,5	580,2	47,4
Yeyinti sənaye məhsulları	46,4	0,6	496,1	40,6
Kənd təsərrüfatı məhsulları	1501,8	21,2	40,2	3,2
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	225,5	3,2	-	-
Sair məhsullar	153,8	3,1	12,5	1,2
Cəmi	7058,8	100	1221,8	100

xarakterli kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalının ön plana çəkilməsi iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən faktorlardan biri hesab ediləcək.

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal-ixrac balansının materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

### Azərbaycan - Gürcüstan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycan - Gürcüstan respublikalararası iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlverişli təbii iqtisadi amillərin olması müsbət təsir göstərmişdir. Digər tərəfdən Gürcüstan respublikasının qonşuluq mövqeyində olması, iqtisadi əlaqələrin səmərəli yollarla həyata keçirilməsini təmin edən mühüm faktorlardan əsas hesab edilir. Eyni zamanda əlverişli nəqliyyat sisteminin olması iqtisadi əlaqələrin inkişafında müsbət rol oynayır. Son illərdə hər iki respublikanın iqtisadi əlaqələrində müsbət meyillər qabarıq şəkildə özünə biruzə verir. 2000-ci ildə Azərbaycan respublikasının Gürcüstandan idxal etdiyi bütün məhsulun ümumi dəyəri 10317,3 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bu da MDB ölkələrindən idxal olunan cəmi məhsulun 3,7%-i deməkdir. İdxal olunan məhsulların içərisində kimya və neft kimya məhsulları-18,2 %, maşınqayırma və metal emalı məhsulları-13,1 %, tikinti materialları-12,4 %, kənd təsərrüfatı məhsulları-33,4 % təşkil edir. Sənayenin qalan sahələri üzrə idxal olunan məhsullar 22,9 % təşkil edir ki, həmin sahələr metallurgiya, meşə və ağac emalı yeyinti, yüngül sənaye məhsullarında təmsil olunur. (bax cədvəl №52). Gürcüstan respublikası ilə Azərbaycan iqtisadi əlaqələr balansı müsbət saldoya malikdir. Yəni Gürcüstan respublikasına 64343,4 min ABŞ dolları dəyərində artıq müxtəlif çeşidli məhsullar ixrac olunmuşdur. Gürcüstana ixrac olunan məhsullar dəyər etibarilə cəmi MDB ölkələrinə ixrac olunan məhsulların 31,7%-i təşkil edir. İxrac olunan məhsulların 86,4%-i yanacaq məhsulları təşkil edir. (bax cədvəl № 52). Başqa cür desək göndərilən ümumi yanacaq məhsullarının 157753 tonu xam neft, 2164,6 ton xüsusi benzin, 124529 ton avtomobil benzini təşkil edir. Eyni zamanda 23092 ton kerosin, 26757 ton dizel yanacağı, 1958 ton mazut və sair məhsullar ixrac olunmuşdur. Ümumiyyətlə ixrac olunan cəmi yanacaq məhsullarının dəyəri 64317,4 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. (bax cədvəl № 52).

Eyni zamanda Azərbaycandan digər sənaye məhsulları köndərilmişdir ki, onların içərisində kimya və neft kimya (5,0 %), yüngül sənaye məhsulları (2,2 %), maşınqayırma məhsulları (2,3 %), qalan faizini metallurgiya, tikinti, meşə və ağac emalı, kənd təsərrüfatı, tib avadanlıqları və

s. məhsullar təşkil edir. Qəd etmək lazımdır ki, bazar iqtisadiyyatı şəraitində hər bir ölkə çalışır ki, iqtisadi əlaqələrdə istər natura formasında istərsə də dəyər etibarilə məhsulların idxalı və ixracı prosesində ziyan çəkəməsin. Bu baxımdan Gürcüstan respublikasına ixrac olunmuş artıq məhsulların dəyərində görə digər istehlak məhsulları, kənd təsərrüfatı maşın və mexanizmləri, müxtəlif mineral tikinti materialları və s. idxal olunmaqla iqtisadi əlaqələr balansının bərabərləşdirilməsi üçün şərait yaradır.

Azərbaycan Gürcüstan ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 52

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	64317,4	86,4
Metallurgiya	835,9	8,2	99,1	0,1
Kimya və neft kimya	1885,7	18,2	3781,4	5,0
Maşınqayırma	1336,1	13,1	1756,1	2,3
Məşə və ağac emalı	382,3	3,7	169,9	0,2
Tikinti materialları	1278,5	12,4	100,1	0,2
Yüngül sənaye məhsulları	370,2	3,6	1648,2	2,2
Yeyinti sənaye məhsulları	425,5	4,1	2002,9	2,6
Kənd təsərrüfatı məhsulları	3455,3	33,4	28,3	0,09
Elektrotexnika	-	-	397,0	0,5
Tibb avadanlığı	-	-	6,2	0,01
Sair məhsullar	347,8	3,3	354,1	0,4
Cəmi	10317,3	100	74660,7	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal-ixrac balansının materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Yaxın gələcəkdə Avrasiya ölkələri ilə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə yük daşınmanın intensivliyini nəzərə alaraq hər iki ölkənin nəqliyyat sistemində beynəlxalq normalara uyğun köklü təkmilləşmə işlərinin, aparılması tələb olunur. Nəqliyyat sisteminin beynəlxalq normalara uyğun şəkildə təkmilləşdirilməsi yük daşınmanı müasir tələblər səviyyəsində həyata keçirilməsinə, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin daha intensiv şəkildə formalaşmasına təsir göstərmiş olacaqdır.

#### Azərbaycan - Moldova ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycan-Moldova ölkələrarası iqtisadi əlaqələr müstəqillik illərində bir o qədər intensiv şəkildə inkişaf etməmişdir. Lakin son illərdə hər iki ölkə arasında idxal və ixrac əməliyyatları formalaşmış və müsbət dəyişikliklər əmələ gəlmişdir. 2000-ci ildə respublikanın idxal etdiyi məhsulun ümumi dəyəri 1736,4 min ABŞ dolları təşkil etmişdir.

İdxal olunan məhsulların ümumi dəyərinin cəmi MDB ölkələrindən gətirilən məhsulların 1,4%-i təşkil edir. İdxal olunan məhsulların əsasını yeyinti sənaye məhsulları 1294,2 min ABŞ dolları dəyərində və yaxud cəmi idxalın 74,5%-i təşkil edir. Qalan hissəsini isə müxtəlif növ tikinti materialları - 0,2 %, kənd təsərrüfatı maşınları 0,1 %, və s. məhsullar 26 % təşkil edir. Azərbaycandan bu ölkəyə ixrac olunan məhsulun ümumi dəyəri 21,2 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Bunun 57,6%-i kənd təsərrüfatı məhsulları, 42,4%-i isə metallurgiya sənaye məhsulları təşkil edir. Moldova-Azərbaycan əlaqələrinin inkişafını təmin edə bilən əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasının və hər iki ölkənin kifayət qədər müxtəlif sənaye və kənd təsərrüfatı təmayüllü xammal bazarlarına malik olması iqtisadi əlaqələrin inkişafına təkan verə bilən mühüm faktorlardan hesab edilir.

#### Azərbaycan - Türkmənistan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycan - Orta Asiya müstəqil ölkələrarası iqtisadi əlaqələrdə Türkmənistan Respublikası mühüm yer tutur. Türkmənistanın təbii şəraiti bir o qədər əlverişli olmasada, maye yanacaq ehtiyatları ilə kifayət qədər zəngin olması bu ölkənin iqtisadiyyatının inkişaf etdirilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb etmişdir. Xüsusilə Bakı - Türkmənbaşı gəmi

bərələrin işləməsi səmərəli yollarla, dəniz nəqliyyatı vasitəsilə iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına böyük təsir göstərmişdir. Son illərdə Azərbaycan - Türkmənistan iqtisadi əlaqələri inkişaf etməklə bərabər, idxal və ixrac arasında bir o qədər də kəskin fərqlər nəzərə çarpmır. 2000-ci ildə Azərbaycanın Türkmənistan respublikasından idxal etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 9643,8 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. MDB respublikalarından idxal olunan ümumi məhsulun 2,5%-i Türkmənistan təşkil edir. İdxal olunan məhsulun əsasını yanacaq materiallarının payına düşür. Başqa sözlə desək 7914 min ABŞ dolları dəyərində yanacaq materialları respublikaya gətirilmişdir, həmin məhsulların 1724 tonu dizel yanacağı, 51098 tonu mazut, 43764 min kub metr çıxarılmış təbii qazın payına düşür. Azərbaycana bu qədər yanacaq materiallarının gətirilməsi bir o qədərdə məqsəduyğun deyildir. çünki, respublika kifayət qədər maye yanacaq ehtiyatlarına və istehsalına malik olmaqla, yanacaq materialları ixrac edən ölkələrdən biridir. Yaxın vaxtlarda Transxəzər nəqliyyat dəhlizinin işə düşməsi ilə əlaqədar olaraq Türkmənistan respublikası dünyanın bir çox ölkələrinə Azərbaycandan keçməklə "Transxəzər" boru kəməri vasitəsi ilə maye yanacaq nəql etmə imkanlarına malik olacaqdır. Şübhəsiz ki, bu cür vəziyyət hər iki respublika arasında səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafına təkan verəcəkdir. Türkmənistan respublikasından idxal olunan məhsulların içərisində yeyinti sənaye məhsulları- 8,5 %, metallurgiya məhsulları- 6,1 % təşkil edir (bax cədvəl № 53). Eyni zamanda Türkmənistan respublikasından ildə 822 min ABŞ dolları dəyərində yeyinti sənaye məhsulları, 100 min ABŞ dolları dəyərində yüngül sənaye məhsulları, 60 min ABŞ dolları dəyərində kənd təsərrüfatı məhsulları idxal olunmuşdur. (bax cədvəl № 53)

Azərbaycan bir sıra məhsulları idxal etdiyi kimi, Türkmənistan respublikasına bir sıra sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları ixrac edir. 2000 - ci ildə respublikadan ixrac olunan cəmi məhsulların dəyəri 8228,6 min ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, buda MDB ölkələrinə ixrac olunan ümumi məhsulun 3,5%-i təşkil edir. İxrac olunan məhsulların 62,6 % müxtəlif təyinatlı maşınqayırma məhsulları, kimya və neft kimya məhsulları - 16,1 %, metallurgiya məhsulları - 5,8 % təşkil et-

məklə ümumi ixracda üstünlüyə malikdir. Qalan 15,5%-i yanacaq, kənd təsərrüfatı, tibb avadanlıqları, tikinti materialları və s. təşkil edir. Türkmənistan - Azərbaycan ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsi üçün ilk növbədə istehlak xarakterli sənaye məhsullarının sahələrinin inkişafı təmin olunmalıdır. Hər iki respublikada mövcud yanacaq ehtiyatlarından səmərəli şəkildə istifadə olunması həmin növ kütləvi məhsulların daşınmasına sərf edilən səmərəsiz xərclərin qarşısı alınmış olar. Eyni zamanda yüklərin daşınması zamanı gəmi bərələrin yük tutumundan səmərəli istifadə olunması vacibdir.

Azərbaycan - Türkmənistan respublikalararası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 53

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	7914,0	82,3	226,7	2,7
Metallurgiya	592,8	6,1	478,4	5,8
Kimya və neft kimya	27,1	0,2	1331,0	16,1
Maşınqayırma	113,0	1,1	5152,3	62,6
Məşə və ağac emalı	0,4	0,01	-	-
Tikinti materialları	-	-	89,6	1,0
Yüngül sənaye məhsulları	100,6	1,09	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	822,2	8,5	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	60,3	0,6	165,2	2,2
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	122,8	1,4
Sair məhsullar	13,4	0,1	662,6	8,2
Cəmi	9643,8	100	8228,6	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac balansının müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

### Azərbaycan - Qırğızıstan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

MDB ölkələri içərisində Qırğızıstan respublikası ilə Azərbaycanın iqtisadi əlaqələri inkişaf edir. Qırğızıstan respublikası dağlıq ölkə olduğundan Orta Asiyanın digər müstəqil respublikaları ilə müqayisədə istehsal sahələrinin stukturuna və inkişaf səviyyəsinin nisbətən aşağı olması ilə fərqlənir. Buna baxmayaraq Azərbaycan respublikası ilə iqtisadi əlaqələr balanslı müsbətdir, yəni respublikanın idxal etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 3154,1 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, ixrac olunan məhsullar isə 1872,6 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Ümumiyyətlə MDB ölkələri üzrə respublikanın idxal etdiyi məhsulların 1,8%-i, ixracın isə 1,7%-i Qırğızıstanın payına düşür. Qırğızıstan iqtisadiyyatında kənd təsərrüfatı məhsulları, tikinti materialları aparıcı mövqə tutduğundan iqtisadi əlaqələr balansında bu sahənin məhsullarının xüsusi çəkisi yüksəkdir. 2000-ci ildə Qırğızıstan respublikasından idxal olunan məhsulların 58,4%-i tikinti materialları, 35,2%-i maşınqayırma məhsulları təşkil edir. Dəyər hesabı ilə desək 2000-ci ildə 1834,3 min ABŞ dolları məbləğində tikinti materialları, 1112,2 min ABŞ dolları məbləğində isə elektrotexnika sənaye məhsulları gətirilmişdir. Qalan faizini meşə və ağac emalı məhsulları - 2,4%, yeyinti sənaye məhsulları - 3,1 %, sair məhsullar isə 0,9 % təşkil edir. (bax cədvəl №54)

Respublikadan yuxarıda qeyd olunduğu kimi ixrac olunan məhsulların ümumi dəyəri 1872,6 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Əsasən kənd təsərrüfatı məhsulları - 63,0%, yeyinti sənaye məhsulları - 31,1 %, müxtəlif təyinatlı tikinti materialları ixrac olunmuşdur. Bütün bunlara baxmayaraq respublikanın iqtisadi əlaqələr saldosu mənfidir. Yəni 2972 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsullar Qırğızıstandan idxal olunmuşdur. Əlbətdə yaxın gələcəkdə Qırğızıstan respublikası ilə iqtisadi əlaqələri tənzimləmək üçün sənayenin və kənd təsərrüfatının bütün sahələr üzrə kifayət qədər potensial imkanları vardır. Hər iki ölkənin təbii resurslarından səmərəli şəkildə istifadə olunması üçün müvafiq ölkələrlə müştərək şəkildə iş sisteminin təşkili, investisiyaların yönəldilməsi, kreditlərin verilməsi istehsal sahələrində bazar iqtisadiyyatının tələblərinə uyğun müvəffəqiyyətlər

qazanmaq olar. Şübhəsiz ki, istehsalı yüksək səviyyədə olan ölkələrin

Azərbaycan - Qırğızıstan respublikalararası idxal və ixrac olunan məhsulların quruluşu (2000 - ci ilə görə, min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 54

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	-	-	2,7	0,1
Kimya və neft kimya	-	-	-	-
Maşınqayırma	-	-	9,9	0,5
Meşə və ağac emalı	77,0	2,4	-	-
Tikinti materialları	1834,3	58,4	68,3	3,6
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	8,5	0,6
Yeyinti sənaye məhsulları	100,1	3,1	582,5	31,1
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	1179,9	63,0
Elektrotexnika	1112,2	35,2	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	31,0	0,9	20,8	1,1
Cəmi	3154,6	100	1872,6	100

iqtisadi əlaqələri də geniş miqyasda olmaqla yüksək səviyyədə gəlir mənbəyinə çevrilir.

### Azərbaycan-Tacikistan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycanın - Orta Asiya respublikaları içərisində hələ keçmiş sovetlər ittifaqı dövründə mütəmadi iqtisadi əlaqələrə malik

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Respublikası Statistika Komitəsinin müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

olan respublikalardan biri də Tacikstan respublikasıdır. Tacikstanın əlverişli təbii iqtisadi şəraitə, nisbətən filiz və qeyri təbii filiz sərvətlərinə malik olmasına baxmayaraq, həmin sərvətlərin istehsal dövriyyəsinə zəif cəlb olunması istehsal sahələrinin bir tərəfli inkişafına səbəb olmuşdur. Sənayedə əsas aparıcı sahələr filiz çıxarma ilə əlaqədar olaraq metallurgiya və istehlak xarakterli sənaye müəssisələri formalaşmışdır. Eyni zamanda istehlak xarakterli sənaye sahələrinin əsas xammal bazası hesab edilən kənd təsərrüfatının yüksək səviyyədə inkişaf etdirilməsi ölkənin iqtisadiyyatında mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş və xarici iqtisadi əlaqələrin geniş miqyasda formalaşmasına təsir göstərmişdir.

2000-ci ildə hər iki ölkənin idxal və ixrac əməliyyatlarında iqtisadi göstəricilər bir o qədər yüksək olmasa da bu və ya digər məhsullara görə iqtisadi əlaqələrdə iştirak edirlər. 2000-ci ilin iqtisadi əlaqələr balansına əsasən Azərbaycanın idxal etdiyi məhsulun ümumi dəyəri 148,1 min ABŞ dolları, ixrac etdiyi isə 19585,3 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Azərbaycandan ixrac olunan məhsullar 1942,7 min ABŞ dolları ilə müsbət saldoya malik olmuşdur. Başqa sözlə desək Tacikstan respublikasından idxal olunan məhsullar MDB ölkələri üzrə idxal olunandan çox az faiz təşkil edir. İxrac gəldikdə MDB dövlətləri cəmi ixrac olunan məhsulların 3,3%-i Tacikstan respublikası təşkil edir.

İdxal olunan məhsulların 69,6%-i metallurgiya, 8%-i isə yeyinti sənaye məhsullarının payına düşür. Qalan faizini meşə və ağac emalı materialları, sair məhsullar təşkil etmişdir. (bax cədvəl № 55).

Respublikadan ixrac olunan ümumi məhsulların 95,2%-i (yaxud 18663,0 min ABŞ dolları dəyərində) kimya və neft kimya, 2,4%-i yeyinti sənaye məhsulları təşkil edir. İxrac olunan məhsulların qalan faizini digər sənaye sahələri təşkil edir. (bax cədvəl № 55)

Tacikstan - Azərbaycan əlaqələrinin təkmilləşdirilməsinin əsas istiqamətlərindən biri yüklərin avtomobil nəqliyyatı ilə daşınıb Türkmənbaşı limanına, oradan bir başa respublikaya daşınması daha səmərəli hesab edilir. Yaxın gələcəkdə "İpək yolu" nun fəaliyyəti

ti şübhəsiz ki, bu ölkələr ilə səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafına öz təsirini göstərmiş olacaqdır.

#### **Azərbaycan-Özbəkistan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Orta Asiya respublikaları içərisində Özbəkistan respublikası ilə Azərbaycanın iqtisadi əlaqələri son illərdə inkişaf etmək üzrədir. Qeyd etmək lazımdır ki, Özbəkistan respublikasında illik məhsul istehsalı 14863 min ABŞ dolları ötüb keçmişdir. Bu baxımdan Özbəkistan Azərbaycanla olduğu kimi, digər MDB respublikaları ilə iqtisadi əlaqələri aktivdir. 2000-ci ilin iqtisadi göstəricisinə görə Özbəkistan respublikasından idxal olunan ümumi məhsulun dəyəri 751,3 min ABŞ dolları, ixrac olunan məhsulların isə 1061,3 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. MDB ölkələrindən Azərbaycanın idxal etdiyi ümumi məhsulun 1,2%-i, ixracın isə 1,4%-i Özbəkistanın payına düşür. Aparılan təhlil göstərir ki, Özbəkistan respublikası yüksək səviyyədə inkişaf etmiş kənd təsərrüfatı respublikası olmasına baxmayaraq, idxal olunan ümumi məhsullar içərisində maşınqayırma məhsulları - 42,4 %, tibb avadanlıqları - 12,2 %, müxtəlif mineral tikinti materialları - 7,1 %, metallurgiya məhsulları - 6,6 % təşkil etməklə ümumi idxalda üstünlük təşkil edirlər.

Eyni zamanda yeyinti və yüngül istehlak xarakterli məhsullar, kənd təsərrüfatı, kimya və neft kimya məhsullarının kifayət qədər xüsusi çəkisi vardır, Azərbaycan - Özbəkistan əlaqələrində ixrac olunan ümumi məhsul dəyərinə görə idxal olunandan üstünlük təşkil etdiyi üçün iqtisadi əlaqələr balansı müsbət saldoya malikdir. 2000 - ci ildə ixrac olunan cəmi məhsul 1061,3 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Respublikadan Özbəkistana göndərilən cəmi məhsulun 64,2%-i kimya və neft kimya məhsulları təşkil etmişdir. Eyni zamanda digər məhsullar: maşınqayırma məhsulları 12,8 % (yaxud 136,8 min ABŞ dolları məbləğində), müxtəlif metallurgiya məhsulları 42,5 min ABŞ dolları, yeyinti məhsulları 28,6 min ABŞ dolları dəyərində ixrac olunmuşdur. (bax cədvəl № 56)



Azərbaycan - Tacikistan respublikalararası idxal və ixracın quruluşu. (min ABŞ dolları ilə)

• Cədvəl 55

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	103,1	69,6	123,6	0,6
Kimya və neft kimya	-	-	18663,0	95,2
Maşınqayırma	-	-	-	-
Meşə və ağac emalı	5,6	3,7	7,5	0,09
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	11,7	8,0	487,7	2,41
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	217,3	1,1
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	27,7	18,7	86,2	0,6
Cəmi	148,1	100	19585,3	100

Azərbaycan - Özbəkistan respublikalararası idxal və ixracın quruluşu. (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>

Cədvəl 56

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	27,7	2,6
Metallurgiya	49,6	6,6	42,5	4,4
Kimya və neft kimya	21,6	2,8	681,9	64,2
Maşınqayırma	319,1	42,4	136,8	12,8
Meşə və ağac emalı	-	-	12,6	1,1
Tikinti materialları	54,0	7,1	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	37,6	5,0	9,6	0,9
Yeyinti sənaye məhsulları	37,3	4,9	28,6	2,6
Kənd təsərrüfatı məhsulları	61,1	8,3	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	91,2	12,2	-	-
Sair məhsullar	79,8	10,6	121,6	11,4
Cəmi	751,3	100	1061,3	100

Azərbaycan - Özbəkistan respublikalararası iqtisadi əlaqələrin inkişaf perspektivləri vardır. Yaxın gələcəkdə "İpək yolu"nun bərpası Avrasiya ölkələrində olduğu kimi, o cümlədən Özbəkistan - Azərbaycan iqtisadi əlaqələrinə müsbət təsir göstərmiş olacaqdır. Yəni idxal və ixrac əməliyyatları proseslərində qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunmaqla, yüklərin təhlükəsiz hər iki ölkə-

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac balansının müvafiq materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

nin istehlakçılara daha sərfəli nəqliyyat xərcləri ilə çatdırılmış olacaqdır.

Ümumiyyətlə MDB ölkələri bir qurum kimi tarixi köklər üzərində qurulmuş respublikalardan ibarət olmaqla, bazar iqtisadiyyatı şəraitində iqtisadi əlaqələri inkişaf edir. Avrasiya ölkələri ilə inteqrasiya proseslərinin daha da intensivləşməsi, qədim "İpək yolu"nın bərpası və Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti Azərbaycan respublikası ilə MDB ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin səmərələşdirilməsinə əlverişli zəmin yaradan faktorlardan biri kimi qiymətləndirmək olar.

### §3. AVROPA BİRLİYİ ÖLKƏLƏRARASI İQTİSADİ ƏLAQƏLƏR.

Azərbaycan respublikasının XX əsrin axırını on illiyində müstəqillik qazanması dünyanın bir sıra ölkələri ilə olduğu kimi, Avropa ölkələri ilə sərbəst şəkildə geniş miqyaslı iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malik olmuşdur. 2000-ci ilin iqtisadi göstəricilərinə görə Azərbaycan Avropanın 36 mühüm ölkəsi ilə idxal və ixrac əməliyyatlarında iştirak etmişdir. Azərbaycanın Avropa ölkələrindən 2000 - ci ildə idxal etdiyi məhsulların ümumi dəyəri 341233,9 min ABŞ dolları, həmin ölkələrə ixrac etdiyi məhsulların dəyəri isə 1212383,4 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Başqa sözlə desək Azərbaycanın dünya ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 29,1%-i, ixrac etdiyi məhsulun isə 69,6%-i Avropa birliyi ölkələrinin payına düşür. (bax cədvəl №57). Ümumiyyətlə Azərbaycanın Avrasiya məkanında əlverişli strateji mövqeyə malik olması və beynəlxalq əhəmiyyətli "İpək yolu"nun, Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin Azərbaycanda mərkəzi mövqə tutması Avropa ölkələri ilə səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaratmışdır. İqtisadi təhlillər göstərir ki, Azərbaycanın dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişaf tempinə görə Avropa ölkələri aparıcı mövqeyə malik olmaqla, idxal və ixracın əsasını bu ölkələr təşkil edir.

Azərbaycanın dünya ölkələri ilə idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>

Cədvəl 57

Dünya ölkələri	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Müstəqil Dövlətlər Birliyi ölkələri	375539,0	32,2	235238,1	13,5
Avropa birliyi ölkələri	341233,9	29,1	1212383,4	69,6
Asiya ölkələri	294332,4	25,1	278129,6	15,9
Amerika ölkələri	122523,7	10,4	9880,1	0,5
Afrika ölkələri	30677,1	2,6	3884,4	0,2
Avstraliya və Okeaniya	7775,4	0,6	5384,3	0,3
Cəmi	1172081,5	100	1744899,9	100

Avropa ölkələrindən idxal olunan məhsulların 5,7%-i Qara Dəniz Hövzəsi Birliyi ölkələrindən olan Rumıniya, Bolqarıstanın, 14,3%-i Almaniyanın, 12,7%-i Böyük Britaniyanın, 13,7%-i Norveçin 13,1%-i İsveçin, 11,9%-i İsveçrənin, 5,9%-i İtaliyanın, 4,3%-i Fransanın, 4,0%-i Niderlandın payına düşür. İdxal olunan məhsulların qalan faizi isə digər ölkələrin payına düşür. (bax cədvəl № 58). Eyni zamanda, Azərbaycan Avropanın çox saylı ölkələrinə istehsal etdiyi məhsulları sərbəst şəkildə dünya bazarına çıxarmaq və reallaşdırmaq imkanlarına malik olmuşdur. 2000-ci ildə Azərbaycan Respublikası Avropa bazarlarına 1212383,4 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları ixrac etmişdir. Avropa birliyi ölkələrinə ixrac olunan məhsulların ümumi dəyəri dünyanın digər ölkələrinə ixrac olunan məhsulların cəminin 75,6%-i təşkil edir. İxrac olunan məhsulların 58,8%-i İtaliya, 15,5%-i Fransa-

<sup>1</sup> Qeyd: cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac balansının materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

nın, 4,3%-i İsveçrə, 1,9%-i Niderland təşkil etməklə daha üstün göstəricilərə malikdir. (bax cədvəl № 58).

Azərbaycan Respublikası ilə Avropa ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>

Cədvəl 58

Ölkələr	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə
Almaniya	67552,3	14,3	8293,0	0,6
Fransa	18961,1	4,3	205191,8	15,5
Albaniya	-	-	1548,6	0,1
Avstriya	8138,4	2,7	1013,9	0,05
Belçika	4320,5	0,9	786,7	0,04
Bolqarıstan	11845,0	2,5	2561,7	0,1
Finlandiya	2086,5	0,4	197,7	0,01
Kipr	54,7	0,01	-	-
Danimarka	4026,9	0,8	87,1	0,01
Hibraltar	64,1	0,01	7000,8	0,5
Yunanıstan	3379,4	0,7	22680,0	1,7
Macarıstan	4673,3	0,9	0,8	-
İtaliya	28098,6	6,9	762544,8	58,8
İslandiya	-	-	31539,6	2,3
İrlandiya	2004,1	0,4	50,7	0,01
Litva	1034,7	0,2	2446,1	0,1
Latviya	442,0	0,09	12592,3	0,9
Estoniya	250,4	0,05	706,9	0,05
Lüksemburq	3,1	-	2,5	-
Niderland	18915,6	4,7	26213,0	1,9
Norveç	5974,3	13,7	855,2	0,04
Polşa	20744,5	4,4	3072,0	0,2
Portuqaliya	464,6	0,09	0,6	-

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal-ixrac balansının materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Ölkələr	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə
Rumıniya	2483,9	0,5	7537,4	0,54
İngiltərə	93,2	0,01	113,3	0,01
Böyük Britaniya	59961,2	12,7	24640,0	1,8
Slovakiya	201,2	0,04	673,2	0,03
Sloveniya	2526,3	0,5	2354,8	0,1
İspaniya	4646,6	0,9	7799,6	0,5
İsveç	5707,5	13,1	18,7	-
İsveçrə	56239,4	12,9	45852,7	3,4
Makedoniya	64,9	0,01	-	-
Yugoslaviya	157,6	0,03	7889,5	0,6
Xorvatiya	1837,8	0,42	3741,9	0,2
Malta	216,3	0,04	25377,0	2,1
Çexiya	4063,9	0,8	235,5	0,02
Cəmi	341233,9	100	1212383,4	100

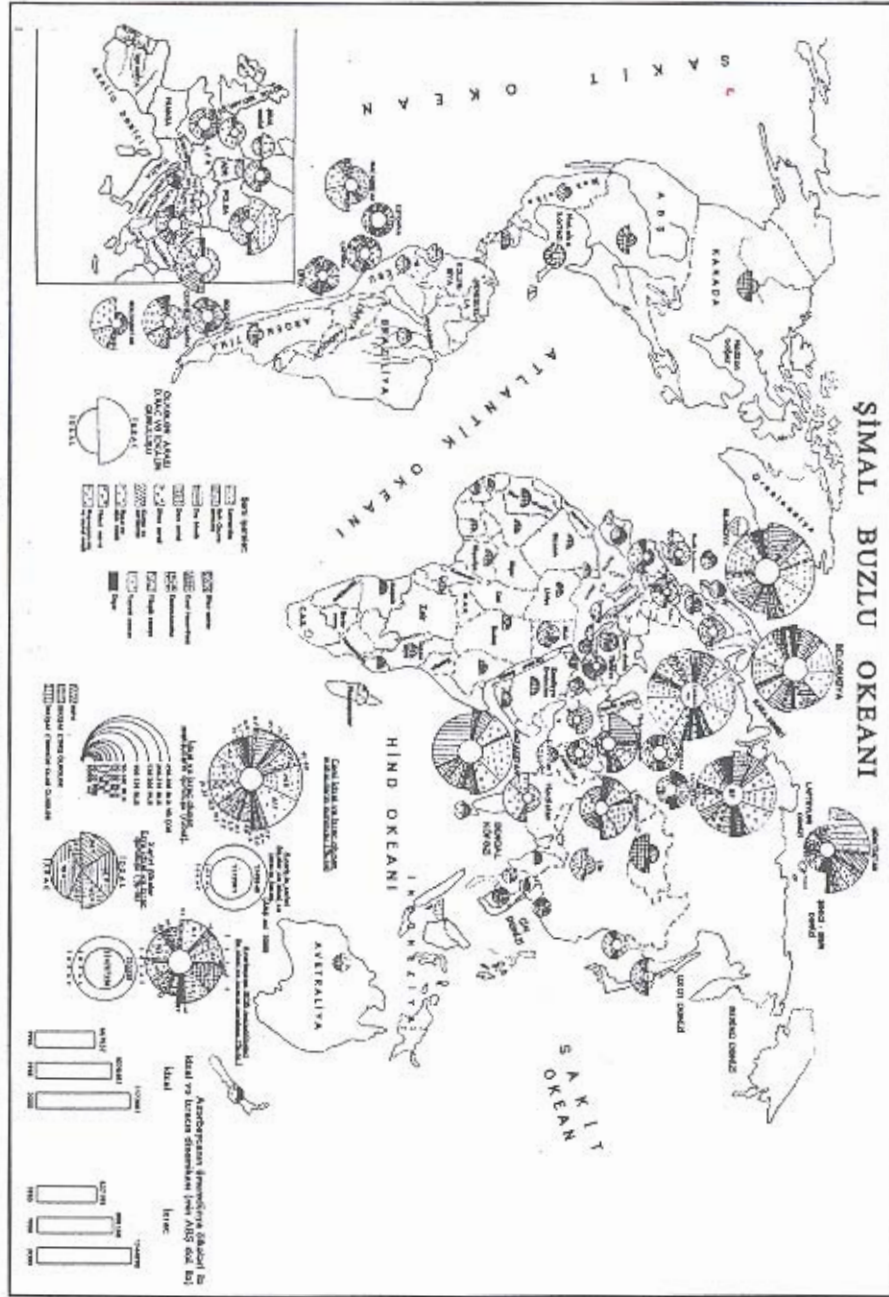
Ümumiyyətlə 2000-ci ildə Azərbaycandan Avropa ölkələrinə 87149,5 min ABŞ dolları dəyərində artıq sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları ixrac olunmaqla iqtisadi əlaqələr balansı müsbət soldoya malik olmuşdur. (bax şəkil 7). Eyni zamanda respublikadan ixrac olunan məhsulların çox hissəsi avropa ölkələrinin tələbatına uyğun olan məhsullar təşkil etdiyindən dünya bazarında özünə yer tapa bilir. Avropa ölkələri ilə Azərbaycanın idxal və ixrac əməliyyatlarında Fransa, İtaliya, Almaniya və s. dövlətlər daha aktiv iştirak edir. Bir çox xüsusiyyətləri nəzərə alaraq idxal və ixrac olunan məhsulların kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinə əsaslanaraq mühüm ölkələrin sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları üzrə iqtisadi əlaqələrinin təhlil olunmasını məqsəduyğun hesab edirik.

#### Azərbaycan - Böyük - Britaniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Avropa ölkələri içərisində Böyük Britaniya ilə iqtisadi əlaqələr XX əsrin sonunda daha intensiv xarakter almışdır. Böyük Brita-

niya ilə respublikanın xarici iqtisadi əlaqələrində quru və su yollarının olması qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunması yolu ilə səmərəli yollarla yük əməliyyatlarının aparılması mühüm əhəmiyyətə malikdir. Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin fəaliyyəti Avropanın başqa ölkələri kimi, Böyük Britaniyanın iqtisadi həyatında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Böyük Britaniya tarixən Avropa ölkələri içərisində yüksək səviyyədə inkişaf etmiş sənaye ölkəsi olduğundan dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrində beynəlxalq normalara uyğun ixtisaslaşmış sənaye məhsulları mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Son illərdə Azərbaycan - Böyük Britaniya iqtisadi əlaqələri inkişaf etməkdədir. Əlverişli quru və su yollarının olması hər iki ölkə arasında iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərir. 2000 - ci ilin məlumatına görə Azərbaycanın Avropa ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 12,7%-i, Avropa ölkələrinə ixrac etdiyi məhsulların 1,8%-i Böyük Britaniyanın payına düşür. Başqa sözlə desək 2000 - ci ildə Böyük Britaniyadan respublikanın idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 59961,2 min ABŞ dolları dəyərində, ixrac etdiyi məhsulun dəyəri isə 24640,0 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malik olmaqla 35321,2 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsul idxal olunmuşdur. Böyük Britaniyadan 2000 - ci ildə respublikanın idxal etdiyi ümumi məhsulun 30,2%-i maşınqayırma, 26,3%-i elektrotexnika, 26,2%-i metallurgiya, 7,5%-i yanacaq materialları təşkil etməklə daha yüksək göstəriciyə malik olmuşdur. Eyni zamanda kimya və neft kimya, yüngül sənaye məhsulları (12,3 %) idxal olunur. Yanacaq məhsulları içərisində əsas yeri dizel yanacağı 3599 ton, yağlar 224 ton, maşınqayırma və elektrotexnika sahəsinə aid maşınlar, avadanlıqlar, dəqiq cihazlar və s. gətirilmişdir. Kimya məhsulları içərisində rezin ayaqqabılar (6952 cüt), sintetik yuyucu maddələr (243 ton), plastik kütlələr (9,8 ton), yüngül sənayedə isə yun xalçalar (1228 kv.m.), yun paltarlar və s. üstünlük təşkil edir. Müxtəlif elektrik avadanlıqları, elektrik akkumulyatorları (1715 ədəd), istilik elektrik cihazları, radioaparaturalar və s.

Şəkil 7. Azərbaycan Respublikasının xarici iqtisadi əlaqələri xəritə-sxemi (2000-ci il).



məhsullar mühüm yer tutur. Ümumiyyətlə aparılan təhlil göstərir ki, kifayət qədər müxtəlif çeşidli yanacaq ehtiyatlarına malik olan respublikaya kənar ölkələrdən çox da daşınmasının səmərəsi olmayan dizel yanacaqlarının, yoğları və s. gətirilməsi məqsədəuyğun hesab edilmir. Azərbaycan bu və ya digər məhsullarını Böyük Britaniya ölkəsinə ixrac etmək imkanlarına malikdir. 2000 - ci ildə Böyük Britaniya ölkəsinə respublikadan 18785,1 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli sənaye məhsulları ixrac olunmuşdur. İxrac olunan ümumi məhsulun 74,6%-i yanacaq, 10,9%-i maşınqayırma, 10,6%-i metallurgiya məhsullarının payına düşür. Qalan faizi kimya - neft kimya, meşə və ağac emalı, tikinti materialları, yüngül sənaye məhsulları təşkil edir (bax cədvəl №59). Cədvəldən görüldüyü kimi ümumi məhsulların quruluşunda yanacaq məhsulları daha üstün göstəriciyə malikdir. Göndərilən yanacağın əsas hissəsini xam neft - 30875 ton, kerosin - 770 ton, dizel yanacağı - 33545 ton təşkil etmişdir. Eyni zamanda metallurgiya məhsulları da ixracatda mühüm yer tutur, əsasən mis məmulatları (20 ton), müxtəlif alüminium materialları və s. ixrac olunmuşdur.

Azərbaycan - Böyük Britaniya ölkələrarası idxal  
və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>

Cədvəl 59

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	4470,2	7,5	13951,5	74,6
Metallurgiya	9574,9	16,2	1996,5	10,6
Kimya və neft kimya	5040,2	8,5	61,2	0,3
Maşınqayırma	17830,4	30,2	2057,1	10,9
Məşə və ağac emalı	1259,3	2,1	28,1	0,1
Tikinti materialları	313,9	0,5	62,7	0,3
Yüngül sənaye məhsulları	2265,5	3,8	27,2	0,1
Yeyinti sənaye məhsulları	145,4	0,2	0,9	0,0
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	15508,2	26,3	488,8	2,6
Tibb avadanlığı	1188,2	2,6	-	-
Sair məhsullar	1275,3	2,1	111,1	0,5
Cəmi	58871,6	100	18785,1	100

Azərbaycan - Böyük Britaniya iqtisadi əlaqələrinin müasir təhlili göstərir ki, hər iki ölkə arasında iqtisadi əlaqələrin gələcək inkişafı üçün əlverişli imkanlar vardır. İlk növbədə yaxın gələcəkdə "İpək yolu"nın bərpa və mərkəzi Avropa ölkələrini əlaqələndirən quru yollarından səmərəli istifadəsi nəticəsində, çoxda nəqliyyat xərcləri tələb etmədən qarşılıqlı nəqliyyat - iqtisadi əlaqələrin formalaşması üçün əlverişli imkanlar vardır. Respublikada yerli sənaye sahələrinin inkişafını təmin etməklə,

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000 - ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

uzaq ölkələrdən daşınması çoxda əlverişli olmayan kimya, neft kimya, metallurgiya, yanacaq məhsullarının qarşısı alınmaqla, onların daşınmasına sərf olunan səmərəsiz nəqliyyat xərclərinin ixtisar olar.

**Azərbaycan - Fransa ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Fransa dünyanın iqtisadi cəhətdən yüksək səviyyədə inkişaf etmiş ölkələrindən biri hesab edilir. Hələ qədim zamanlardan əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasına malik olması, xüsusilə quru və su yollarının olması dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaratmışdır. Eyni zamanda dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynaya bilən sənayenin çox sahəli inkişafı və dünya standartlarına uyğun istehlak xarakterli məhsulların istehsalının həyata keçirilməsi dünyanın müxtəlif bazarlarında xüsusi yer tutmasına səbəb olmuşdur. XX əsrin sonunda dünya bazar iqtisadiyyatının inkişafı bu cür yüksək səviyyədə inkişaf etmiş ölkələrin istehsal etdikləri məhsulların "açıq qapı" nəzəriyyəsinə əsaslanmaqla dünyanın bütün bazarlarında reallaşdırmaq imkanları vermişdir. Eyni zamanda Fransanın çox əlverişli iqtisadi - coğrafi məkanda yerləşməsi qərb və şərq ölkələri ilə, o cümlədən Avrasiya ölkələrinin mərkəzində mövqe tutan Azərbaycan respublikası ilə geniş miqyaslı iqtisadi əlaqələrə malikdir. Bütün nəqliyyat vasitələrindən xarici iqtisadi əlaqələrdə hər iki ölkənin istifadə etməsinə əlverişli imkanlar vardır. Ayropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin bir başa bu qədim ölkənin ərazisindən keçməsi və Azərbaycanda mərkəzi mövqe tutması hər iki ölkənin iqtisadi əlaqələrinə müsbət təsir göstərən faktorlardan biri kimi qiymətləndirmək olar. Fransadan respublikanın idxal etdiyi məhsul bütün Avropa ölkələrindən idxal olunan məhsulun cəmi 43%-i, ixracın isə 15,5%-i təşkil edir. 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarının quruluşuna diqqət yetirdikdə respublikanın idxal etdiyi məhsulların ümumi dəyəri 18961,1 min ABŞ dolları olduğu halda, ixrac olunanın dəyəri isə 205191,8 min ABŞ dolları təşkil etmişdir, Azərbaycan respublikasının Fransa ilə iqtisadi əlaqələr balansını müsbət saldoya malikdir. Başqa sözlə desək idxal olunan məhsullara nisbətən 186230,7 min ABŞ dolları dəyərində Fransaya artıq məhsul ixrac olunmuşdur.

Fransadan respublikanın idxal etdiyi məhsulların 31,2%-i kimya, neft kimya məhsulları, 14,2%-i metallurgiya, 14,6%-i yeyinti sənaye, 13,0%-i maşınqayırma sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl № 60). Qalan faizi sənayenin digər sahələrinin, həmçinin kənd təsərrüfatının payına düşür. Başqa cür desək respublikaya çox çeşidli yeyinti sənaye məhsulları: təzə - ət (307 ton), dondurulmuş toyuq əti (539 ton), quş əti (146 ton), donuz əti (740 əti), ət kolbasası (523 ton), tütün (96 ton), papiros kağızı (103 ton), taxıl (469 ton), müxtəlif çeşidli şərəblər, ətirli maddələr (1840 kq), elektrik avadanlıqları, dəzgahlar, cihazlar, tibb avadanlıqları, yüngül sənaye materialları və s. idxal olunur.

Respublikanın idxal etdiyi məhsullar çox çeşidli olduğu halda, ixrac olunan məhsullardan yanacaq məhsulları daha qabarıq şəkildə özünü göstərir. Yəni ixrac olunan məhsulların 99 %-dən çoxunu yanacaq materialları təşkil edir. İqtisadi göstəricilərlə desək 2000 - ci ildə Fransaya 840072 ton xam neft, 59123 ton kerosin, 175890 ton dizel yanacağı, 22724 ton sair distilyatlar ixrac olunmuşdur. Yaxın gələcəkdə maye yanacağın istehsalının artırılması ilə əlaqədar olaraq boru kəmərləri vasitəsilə nəql olunması ölkələrarası iqtisadi səmərəliliyi artırmaqla, daha çox gəlir əldə etmək imkanlarına malik olacaqdır. İqtisadi əlaqələrə bərabər balansla salmaq məqsədilə respublika öz iqtisadiyyatını inkişaf etdirmək üçün maşın avadanlıqlarını, elektrotexnika sənaye məhsullarının idxalı ön plana çəkilmişdir. Eyni zamanda Azərbaycan - Fransa iqtisadi əlaqələrində diqqəti cəlb edən əsas məsələlərdən biri də iqtisadi əlaqələrdə yüklərin çeşidindən asılı olaraq nəqliyyatın səmərəliliyinin müəyyənəndirilməsidir. XXI - əsrdə dünya ölkələri arasında magistral avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin yüksəldilməsi və 30 - 40 ton yük tutumu olan avtomobillərin istehsalının artırılması yüngül çəkili yüklərin avtomobillərlə daşınması daha səmərəli hesab edilir. Eyni zamanda kütləvi yüklərin daşınmasında Azərbaycan Fransa üçün dəmir yolu nəqliyyatı iqtisadi cəhətdən daha sərfəlidir. Yaxın gələcəkdə ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafı və səmərəliliyinin müəyyənəndirilməsi, nəqliyyatdan ölkələr üçün daha çox iqtisadi gəlirlər əldə olunmasına imkan yaranmış olacaqdır.

Azərbaycan - Fransa ölkələrarası idxal - ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 60

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	204907,7	99,9
Metallurgiya	2668,1	14,2	12,5	0,01
Kimya və neft kimya	5882,3	31,2	14,5	0,01
Maşınqayırma	2481,5	13,0	-	-
Məşə və ağac emalı	898,2	4,7	10,1	0,01
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	325,5	1,7	16,6	0,01 0,05
Yeyinti sənaye məhsulları	2777,1	14,6	152,4	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	445,7	2,4	-	-
Elektrotexnika	278,5	1,4	-	-
Tibb avadanlığı	2214,0	11,6	-	-
Sair məhsullar	990,2	5,2	78,0	0,01
Cəmi	18961,1	100	205191,8	100

Azərbaycan - Yunanıstan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Yunanıstan avropanın cənubunda yerləşən ölkələr sırasına daxildir. Yunanıstanın əlverişli təbii - coğrafi şəraitə malik olması, strateji mövqedə dayanması, quru və su yolları əhatəsində yerləşməsi dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına əlverişli şərait yaratmışdır. XXI əsrdə dünya ölkələrində gedən inteqrasiya prosesləri bu

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000 - ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

qədim ölkənin iqtisadiyyatına müsbət təsir göstərən mühüm amillərdən hesab edilir. Xüsusilə qədim "İpək yolu"nın son illərdə daha intensiv xarakter alması və dünyanın çox ölkələrini öz ətrafında birləşdirməsi, həmçinin dəniz nəqliyyatı vasitəsilə yüklərin daşınmasında bu ölkənin limanlarından istifadə olunması Yunanıstan üçün mühüm gəlir mənbələrindən biri kimi qiymətləndirilir.

Hələ qədim zamanlardan hər iki ölkənin, Azərbaycanın və Yunanıstanın dəniz sahili ölkələr sırasına aid olması iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. XX əsrin son on illiyində Azərbaycanın müstəqillik qazanması, başqa ölkələrlə olduğu kimi, Yunanıstanla iqtisadi əlaqələri aktivləşmişdir. Yunanıstan - Azərbaycan əlaqələrində quru və su yollarından istifadə olunması nəqliyyat - iqtisadi əlaqələrin səmərələşdirilməsini daha da artırır. 2000 - ci ildə Azərbaycanın bütün Avropa ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 0,7%-i, ixracın isə 1,7%-i Yunanıstanın payına düşür. Yunanıstanın əlverişli iqlim şəraitinə malik olması Yeyinti sənayesinin yüksək səviyyədə inkişafına təsir etdiyindən idxal əməliyyatlarında həmin sənaye məhsulları daha üstün göstəricilərə malikdir. 2000-ci ildə Azərbaycan respublikası Yunanıstandan 3379,4 min ABŞ dolları dəyərində ümumi məhsul idxal etmişdir ki, bunun 37,8%-i yeyinti məhsulları təşkil edir. Digər sənaye məhsullarından meşə və ağac emalı materialları 26,3%-i, maşınqayırma məhsulları 8,1%-i, kimya və neftkimya məhsulları 7,8%-i təşkil etmişdir. Başqa sənaye məhsullarının çəkisi 20% olmuşdur. (bax cədvəl № 61). Bir çox sənaye sahələrinin məhsulları isə ölkənin daxili tələbatını ödəmək imkanlarına malikdir.

Azərbaycan respublikası Yunanıstana 2000 - ci ildə 228680 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar ixrac etmişdir. İxrac olunan məhsullar idxal olunandan 19300,6 min Abş dolları dəyərində artıq olmaqla, müsbət iqtisadi əlaqələr balansına malikdir. Respublikadan ixrac olunan ümumi məhsulun 98,2 % yanacaq materialları təşkil edir. Başqa cür desək natura formasında 91220 ton dizel yanacağı ixrac olunmuşdur. Eyni zamanda qisməndə olsa kimya və maşınqayırma sənaye məhsulları ixrac olunmuşdur.

Azərbaycan - Yunanıstan ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 61

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	22282,0	98,2	-	-
Metallurgiya	28,3	0,1	-	-
Kimya və neft kimya	44,6	0,1	265,1	7,8
Maşınqayırma	174,5	0,7	274,6	8,1
Meşə və ağac emalı	46,5	0,2	891,9	26,3
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	104,0	0,7	1279,1	37,8
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	-	-	68,6	2,0
Tibb avadanlığı	-	-	58,7	1,7
Sair məhsullar	-	-	541,4	16,3
Cəmi	22680,0	100	3379,4	100

Yaxın gələcəkdə Azərbaycanla Avropa ölkələrini əlaqələndirən "İpək yolu"nın bərpası, aralıq dənizi hövzəsi ölkələrinin iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynayacaqdır. O cümlədən Yunanıstanın quru və su yolları ilə Avrasiya ölkələri, o cümlədən Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri daha da inkişaf edəcəkdir. Eyni zamanda yaxın gələcəkdə Bakı-Tbilisi-ceyhan boru kəmərinin istifadəyə verilməsi ucuz yolla

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000 - ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.



Avropa ölkələrinə maye yanacaqın nəqli üçün şərait yaradılacaqdır. Şübhəsiz ki, bu imkanlardan hər iki ölkə istifadə etməklə iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərəcəkdir.

### **Azərbaycan - Almaniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Almaniya Avropada coğrafi cəhətdən mərkəzi mövqə tutan ölkələrdən biri olub, yüksək səviyyədə inkişaf etmiş ölkələr sistemində daxildir. Almaniya uzun illər kapitalist istehsal münasibətlərinə xas olan iqtisadi sistemə daxil olmuş və öz iqtisadiyyatını bu istiqamətdə inkişaf etdirmişdir. XX əsrin axırlarında Şərqi və Qərbi Almaniyanın birləşməsi bu ölkənin iqtisadi inkişafında yeni mərhələnin başlanmasına təkan verdi. Müasir Almaniya inkişaf etmiş ölkələr içərisində ABŞ, Yaponiya və Çindən sonra dördüncü yeri tutmaqla, istehsal etdiyi məhsullara görə dünya bazarında xüsusi yeri vardır. Avrasiya ölkələri arasında gedən integrasiyalarda aktiv iştirak edən ölkələrdən biridir. Almaniyanın strateji cəhətdən əlverişli su və quru yolları mərkəzində yerləşməsi və inkişaf etmiş ölkələrlə qonşuluq mövqeyində olması tarixən bu ölkənin dünya dövlətləri ilə iqtisadi əlaqələrinə müsbət təsir göstərmişdir. Ölkənin illik daxili milli məhsulunun ümumi dəyəri 1,9 trilyon ABŞ dollarına bərabərdir. İldə dünyanın müxtəlif ölkələrinə 400 mlrd. ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar ixrac etmək imkanlarına malikdir. Ümumiyyətlə ixrac olunan məhsullara görə ABŞ - dan sonra dünya dövlətləri içərisində ikinci yeri tutur. Dünya iqtisadiyyatına aid olan sənayenin bütün sahələri Almaniya inkişaf etmişdir. Dünya ölkələri ilə olduğu kimi Azərbaycanla aktiv iqtisadi əlaqələrə malikdir. 2000-ci ildə Azərbaycanın bütün Avropa ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 14,3%-i və həmin ölkələrə ixrac etdiyi cəmi məhsulların 0,6%-i Almaniyanın payına düşür.

Azərbaycanın Almaniya ilə 2000-ci ildə idxal etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 67552,3 min ABŞ dolları, ixrac etdiyi isə 8293,0 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İqtisadi əlaqələr balansı mənfi olmaqla 59259,3 min ABŞ dolları dəyərində ixrac nisbətən artıq məhsullar idxal olunmuşdur. İdxal olunan məhsulların çox hissəsini

36,6%-i metallurgiya, 21,8%-i tibb avadanlıqları, 18,0%-i maşınqayırma, 10,9%-i elektrotexnika sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Qalan 12,7%-i isə kimya, meşə və ağac emalı, tikinti materialları, yeyinti sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl № 62).

Azərbaycan respublikasından ixrac olunan məhsulların 72,4%-i yeyinti sənaye məhsullarının payına düşür. Həmçinin kənd təsərrüfatı məhsulları içərisində qoz, fındıq, şabalıd, fıstıq, püstə 1946 ton, qurudulmuş və konservləşdirilmiş meyvələr 36 ton və s. üstünlük təşkil edir. Yanacaq materiallarından kerosin 1587 ton ixrac olunmuşdur. Eyni zamanda kimya metallurgiya, maşınqayırma, tibb avadanlıqları, digər sənaye məhsulları ixrac olunmuşdur.

Aparılan təhlillər göstərir ki, Azərbaycan - Almaniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr ildən ilə inkişafı üçün əlverişli imkanlar yaranır. Bu ilk növbədə bütün avrasiya ölkələrinin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayacaq. Avropa - Qafqaz - Asiya magistral nəqliyyat dəhlizinin intensiv fəaliyyəti ilə əlaqədar olacaqdır. Bütün quru nəqliyyat sahələrinin inkişaf etdiyi Almaniyanın dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatı ilə yüklərin qərb və şərq ölkələrinə daşınması üçün real imkanlar açılır. Bütün Avrasiya ölkələri üçün mərkəzi nəqliyyat rolunu oynayan Azərbaycan həmin ölkələrin yüklərinin qəbulunda və ötürülməsində tənzimləyici roluna malikdir. O cümlədən Almaniya Avrasiya ölkələrinə integrasiya məqsədilə Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinə aid magistral avtomobil və dəmir yollarında beynəlxalq normalara uyğun işlərin aparılması məqsədilə kapital ayrılmasında aktiv iştirak edən ölkələrdən biri kimi sayılır.

Azərbaycan ərazisində isə avtomobil yollarında yüklərin məniyəsiz daşınmasını təmin etmək məqsədilə Qazıməmməd - Akstafa magistral avtomobil yolunun 81 km - nin texniki cəhətdən birinci dərəcəli yol qrupuna aid olması məqsədilə Avropa Yenidənqurma İnkişaf Bankı tərəfindən 425 min ABŞ dolları həcmində kapital ayrılmışdır ki, həmin işlərin yerinə yetirilməsi Almaniyanın "Koks" firması tərəfindən aparılır. Beləliklə Almaniya - Azərbaycan iqtisadi əlaqələrinin inkişafına dair reallıqlar getdikçə artır.

Azərbaycan - Almaniya ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 62

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-		392,4	4,7
Metallurgiya	24701,7	36,6	46,9	0,5
Kimya və neft kimya	1630,0	2,4	205,0	2,4
Maşınqayırma	12220,7	18,0	495,9	6,0
Meşə və ağac emalı	1350,8	1,9	15,3	0,1
Tikinti materialları	361,0	0,5	2,6	0,03
Yüngül sənaye məhsulları	76,7	0,1	139,9	1,6
Yeyinti sənaye məhsulları	3671,6	5,4	5982,6	72,4
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	7398,0	10,9	-	-
Tibb avadanlığı	14735,1	21,8	1012,4	12,27
Sair məhsullar	1407,4	2,4	-	-
Cəmi	67552,3	100	8293,0	100

**Azərbaycan - Bolqarıstan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Qara Dəniz Hövzəsi ölkələri içərisində Bolqarıstan respublikası əlverişli strateji mövqedə yerləşməklə bərabər, qərb və şərq ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək üçün quru və su yollarına malikdir. Hələ qədim zamanlardan "İpək yolu"nun bu ölkələrin ərazisindən keçməsi qərb və şərq ölkələri ilə mədəni və ticarət əlaqələrinin yaranmasına müsbət təsir göstərmişdir. Bolqarıstan respublikasının digər mühüm bir

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000 - ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, iqlimin bu ərazidə mülayim xarakter daşması ilin bütün fəsilərində nəqliyyatın bütün sahələrinin inkişafına şərait yaradır. Mərkəzi Avropadan keçən bütün quru yolları bu ölkəni Avraşiyanın digər ölkələri ilə əlaqələndirmək imkanlarına malikdir. Nəqliyyatın çox sahəli inkişafı ərazinin təbii resurslarının istehsal dövrüyəsinə cəlb olunmasında mühüm rola malikdir. Azərbaycan və Bolqarıstan respublikalarının əlverişli nəqliyyat sisteminə malik olması, hər iki ölkə arasında səmərəli yollarla iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayan faktorlardan hesab edilir. 2000 - ci ildə Bolqarıstan respublikasından Azərbaycanın idxal etdiyi məhsulun ümumi dəyəri 11845,0 min ABŞ dolları dəyərində, ixrac olunan məhsullar isə 2561,7 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Başqa formada desək Azərbaycanın ümumi Avropa ölkələrindən idxal etdiyi cəmi məhsulun 2,5%-i, ixrac etdiyi məhsulların 0,1%-i Bolqarıstanın payına düşür. Respublikanın iqtisadi əlaqələr balansını mənfi olmaqla ixraca nisbətən idxal olunan məhsulların ümumi dəyəri 9283,3min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Bolqarıstanın iqtisadiyyatında tarixən aqrar sənaye kompleksləri aparıcı sahələrdən olduğundan ixrac olunan məhsullar içərisində həmin sahənin məhsulları üstünlük təşkil edir. İqtisadi göstəricilərlə desək 2000-ci ildə Azərbaycanın Bolqarıstandan idxal etdiyi cəmi məhsulun 79,3%-i kənd təsərrüfatı məhsulları təşkil etmişdir. Eyni zamanda tibb avadanlıqları 7,2%-i, meşə və ağac emalı materialları 5,3%-i, kimya - neft kimya məhsulları 2,4%-i, maşınqayırma məhsulları isə 2,2%-i təşkil etməklə idxal olunan məhsullar içərisində xüsusi çəkisinə görə fərqlidir. Yeyinti sənaye məhsullarının əsasını efir yağı - 3750 ton, konservləşdirilmiş tərəvəz - 105 ton, fermentləşdirilmiş tütün - 103 ton, həmçinin yüngül sənaye məhsulları mühüm yer tutur. Azərbaycandan ixrac olunan məhsulların 77,5 % - yanacaq materialları, 13,9 % - maşınqayırma məhsulları təşkil edir. 2000 - ci ildə respublikadan Bolqarıstana ümumi dəyəri 1986,7 min ABŞ dolları təşkil edən 9283 ton kerosin ixrac olunmuşdur. (bax cədvəl № 63).

Həmçinin ixrac olunan məhsullar içərisində kimya və neft kimya, yeyinti sənaye məhsulları cəmi məhsulların 8,4%-i əhatə edir. Aşağıdakı 63-cü cədvəldə Azərbaycan - Bolqarıstan iqtisadi

əlaqələrini əks etdirən idxal və ixracın quruluşu verilmişdir.

İndiki şəraitdə olduğu kimi, yaxın gələcəkdə də respublikanın ixrac etdiyi ümumi məhsul quruluşunda yanacaq materiallarının xüsusi çəkisi artacaqdır. Bu baxımdan Bakı - Tbilisi - ceyhan boru kəməri ilə neftin Qara dəniz limanlarına nəql olunması, oradan isə Avropa ölkələrinə müvafiq nəqliyyat növləri ilə daşınması iqtisadi səmərəliliyi dahada artırmış olacaqdır. Eyni zamanda quru nəqliyyatı vasitəsilə yüklərin daşınmasının səmərəliliyinin yüksəldilməsi Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin xüsusi əhəmiyyəti olacaqdır.

Azərbaycan - Bolqarıstan ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 63

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-		1986,7	77,5
Metallurgiya	4,0	0,03	-	-
Kimya və neft kimya	285,6	2,4	107,0	4,2
Maşınqayırma	262,8	2,2	357,0	13,9
Məşə və ağac emalı	607,5	5,37	-	-
Tikinti materialları	71,4	0,6	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-		-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	104,9	0,8	45,0	1,7
Kənd təsərrüfatı məhsulları	9398,6	79,3	60,4	2,5
Elektrotexnika		-	-	-
Tibb avadanlığı	859,8	7,2	-	-
Sair məhsullar	250,4	2,1	5,6	0,2
Cəmi	11845,0	100	2561,7	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan respublikasının 2000-ci ilin idxal və ixrac balansının müvafiq materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

### Azərbaycan - Finlandiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Finlandiyanın Skandinaviya yarımadasında yerləşməsi və əlverişli körfezlərin olması, tarixən iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatı aparıcı rola malik olmuşdur. Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə ölkənin idxal və ixrac etdiyi məhsulların 80-90%-i həyata keçirilir. Daxili daşınmalarda isə dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatından istifadə olunur. Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 40 min km, dəmir yolu isə 6 min km - dən artıqdır.

Xarici iqtisadi əlaqələr ölkənin iqtisadi həyatında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Finlandiyanın istehsal etdiyi məhsulların 25%-i dünyanın müxtəlif bazarlarında reallaşdırmaqla yüksək gəlir əldə etmək imkanları yaradılır. Dünyanın başqa ölkələri ilə olduğu kimi Azərbaycan respublikası ilə qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə iqtisadi əlaqələri inkişaf edir. 2000-ci ilin idxal və ixrac əməliyyatlarına görə respublikanın idxal etdiyi məhsulun ümumi dəyəri 2086,5 min ABŞ dolları, ixrac olunan məhsullar isə 197,7 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Azərbaycanın Avropa ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 0,4%-i, ixracını isə çox az hissəsi Finlandiyanın payına düşür. Finlandiyadan idxal olunan məhsulların çox hissəsini maşınqayırma məhsulları - 44,8 %, meşə və ağac emalı sənaye məhsulları - 24,7 %, elektrotexnika məhsulları - 10,7 %, kimya və neft kimya sənaye məhsulları - 8,7 % təşkil etməklə üstünlük təşkil edir. (bax cədvəl №64). Qalan faizi digər sənaye məhsullarının payına düşür. Maşınqayırma məhsullarının əsasını elektrik mühərrikləri, maşın və avadanlıqların hissələri, elektrik transformatorları gətirilir ki, bunların ümumi dəyəri 934 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İdxal olunan məhsullar içərisində meşə və ağac emalı materialları, mebel və s. mühüm yer tutmaqla ümumi dəyəri 517 min ABŞ dollarında olmuşdur. Yeyinti sənaye məhsulları içərisində kakao tozu, şokolad məhsulları, çörək məmulatları üstünlük təşkil edir. (bax cədvəl № 64).

Azərbaycanın Finlandiya ölkəsinə ixrac etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 197 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İxrac olunan cəmi məhsulların 74 % maşınqayırma məhsullarının payına düşür. Qalan faizini digər sənaye məhsulları təşkil edir.

Yaxın gələcəkdə Finlandiya ilə iqtisadi əlaqələrin səmərəli təşkilini həyata keçirmək məqsədilə meşə və ağac emalı sənaye məhsullarının, həmçinin maşın və avadanlıqların, cihazların gətirilməsi məqsəduyğun hesab edilir. Respublikadan isə müxtəlif çeşidli kənd təsərrüfatı məhsullarının, aqrar sənaye məhsulların, maşınqayırmaya dair avadanlıqların ixracı məqsəduyğun hesab edilir.

Azərbaycan - Finlandiya ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 64

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	46,8	2,4	4,0	2,0
Kimya və neft kimya	183,6	8,7	3,5	1,7
Maşınqayırma	934,1	44,8	146,5	74,1
Meşə və ağac emalı	517,1	24,7	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	5,0	0,2	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	30,0	1,4	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	224,3	10,7	-	-
Tibb avadanlığı	135,2	6,6	-	-
Sair məhsullar	10,4	0,5	43,7	22,2
Cəmi	2086,5	100	197,7	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan respublikasının 2000-ci ilin idxal və ixrac balansının müvafiq materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

### Azərbaycan - Avstriya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Avstriyanın avropanın mərkəzi hissəsində əlverişli coğrafi şəraitdə yerləşməsi mərkəzi Avropa ərazisindən keçən bütün quru yolları ilə dünyanın qərb və şərq ölkələri ilə qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirmək olar. Avstriyanın iqtisadi inkişafında bir çox amil mühüm rol oynayır, ən başlıcası isə yerli şəraitdə filiz sərvətlərinin istehsal dövriyyəsinə cəlb olunması əsasında metallurgiya və maşınqayırma sənayesinin inkişaf etməsidir. Ümumi ixracatında maşınqayırmanın müxtəlif məhsulları, həmçinin yeyinti və yüngül sənaye sahələri üçün lazım olan dəzgahlar, avadanlıqlar, kənd təsərrüfatı maşınları istehsal edilir. Kimya sənayesi yerli xammal əsasında inkişaf etməklə azot kübrələri, süni liflər, ipək materialları istehsalına görə Avropa ölkələri içərisində mühüm yer tutur. İstehsal olunan məhsullar Avstriyanın əhalisinin daxili istehlak tələbatını ödəməklə bərabər, dünyanın bir çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmağa imkan verir. Ümumiyyətlə bu ölkənin xarici ticarət əlaqələri mənfi saldoya malikdir.

Lakin, Azərbaycan respublikası ilə xarici iqtisadi əlaqələri müsbət saldoya malikdir. 2000-ci ilin idxal və ixrac balansına diqqət yetirdikdə Avstriyadan idxal olunan məhsulun ümumi dəyəri 8138,4 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, ixrac olunan məhsullar isə 1013,9 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Yəni respublikanın idxal etdiyi məhsulun dəyəri 7124,5 min ABŞ dolları artıq olmaqla mənfi saldoya malikdir. Ümumiyyətlə bütün avropa ölkələrindən idxal olunan cəmi məhsulların 2,7%-i Avstriya ölkəsinin payına düşür. İxrac olunan məhsullara gəldikdə isə Avropa ölkələri ilə müqayisədə çox aşağıdır. 2000-ci ildə Avstriyadan idxal olunan ümumi məhsulun 38,6%-i metallurgiya, 34,3%-i maşınqayırma, 7,9%-i tibb avadanlıqları, 4,4%-i yeyinti sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Qalan faizi digər sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl № 65).

Eyni zamanda Azərbaycan respublikası istehsal etdiyi bir sıra yerli sənaye məhsullarını Avstriya ölkəsinə ixrac edir. (bax cədvəl № 65). İxrac olunan məhsulların 54,4%-i kimya və neft kimya sənaye məhsulları təşkil edir. Kənd təsərrüfatı məhsulları da ixracatda üstünlük təşkil

edir. Yeni ümumi ixrac olunan məhsulların 35,4%-i kənd təsərrüfatı məhsullarının payına düşür. Qalan 19,2%-i sair sahələrinin payına düşür. Yaxın gələcəkdə Avrasiya ölkələrinin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin fəaliyyətinin intensivləşdirilməsi mərkəzi Avropanın başqa ölkələri kimi, Avstriya ölkəsi ilə səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafına əlverişli zəmin yaratmış olacaqdır. Digər tərəfdən "İpək yolu"nun bu ölkələrin ərazisindən keçməsi həmin ölkələrin iqtisadi və sosial həyatında müsbət dəyişikliklərin olmasına təsir göstərmiş olacaqdır.

Azərbaycan - Avstriya ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>

Cədvəl 65

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-		-	-
Metallurgiya	3149,5	38,6	-	-
Kimya və neft kimya	24,9	0,3	551,3	54,4
Maşınqayırma	2798,1	34,3	-	-
Meşə və ağac emalı	274,8	3,3	-	-
Tikinti materialları	-		-	-
Yüngül sənaye məhsulları	47,7	0,5	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	361,6	4,4	86,0	8,5
Kənd təsərrüfatı məhsulları	24,1	0,2	358,5	35,4
Elektrotexnika	-		-	-
Tibb avadanlığı	644,4	47,9	-	-
Sair məhsullar	813,3	9,5	18,1	1,7
Cəmi	8138,4	100	1013,9	100,0

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

### Azərbaycan - Belçika ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Belçika ərazi cəhətdən Avropanın kiçik ölkələrindən olmasına (30,5 min kv km) baxmayaraq əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi və əlverişli nəqliyyat sisteminə malik olması iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərmişdir. Sənaye məhsulları istehsalına görə Avropa ölkələri içərisində mühüm yer tutur. Dünya ticarətində sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları aparıcı rola malikdir. Belçikanın ixracatında ümumiyyətlə xalça, şüşə, nadir metallar (briliant) və s. mühüm yer tutur. Xüsusilə ərazidən beynəlxalq əhəmiyyətli magistral dəmir yollarının, avtomobil yollarının və dənizə çıxış yollarının olması beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayır. Ümumiyyətlə bu ölkənin sənayesində əsas yeri qara və əlvan metallurgiya, maşınqayırma, kimya, energetika təşkil etdiyindən xarici ticarətdə də bu növ məhsullar kütləvilik təşkil edir. Dünyanın başqa ölkələri ilə olduğu kimi Azərbaycan respublikası ilə son illərdə iqtisadi əlaqələri daha genişlənməmiş və inkişaf etmişdir. Avropa ölkələrindən respublikanın ümumi idxal etdiyi məhsulların 0,9%-i, ixracın isə 0,4%-i Belçika ölkəsinin payına düşür. İqtisadi göstəricilərlə desək 2000-ci ildə respublikanın Belçikadan idxal etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 4320,5 min ABŞ dolları, ixrac etdiyi cəmi məhsullar 786,7 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Respublikanın 2000-ci ildə Belçika ilə iqtisadi əlaqələr balansı mənfi olmaqla 3533,8 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsullar idxal olunmuşdur. İdxal olunan məhsulun sahələr üzrə quruluşu olduqca müxtəlifdir. İdxal olunan cəmi məhsulların 41,9%-i kimya - neft kimya, 24,1%-i tibb avadanlıqları, 8,6%-i maşınqayırma, 77%-i metallurgiya sənaye məhsullarının payına düşür. Qalan faiz isə digər sənaye məhsulları təşkil edir. (bax cədvəl №66). Kimya məhsulları içərisində ən çox plastik kütlə 270 ton, sintetik liflər; xalçalar 27565 kv. km, maşınqayırma məhsulları içərisində müxtəlif cihazlar, avadanlıqlar, hesablama maşınları və s. üstünlük təşkil edir.

Azərbaycandan ixrac olunan cəmi məhsulun ümumi dəyəri 786,7 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. İxrac olunan məhsulların çox hissəsini maşınqayırma - 67,3 %, metallurgiya məhsulları - 24,2 %

təşkil edir. Metal məmulatları içərisində mis - 117 ton; müxtəlif elektrik avadanlıqları və s. - ixrac olunur. (bax cədvəl № 66).

Avrasiya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin geniş miqyaslı inkişafı qərbi Avropa ölkələrinin iqtisadiyyatında mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olacaqdır. Xüsusilə qərbi Avropa ölkələrinin Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinə qoşulması "açıq qapı" nəzəriyyəsi əsasında istehsal etdikləri məhsulların dünya bazarına əlverişli yollarla çıxarılmasına imkan verəcəkdir. Şübhəsiz ki, Azərbaycanın tranzit yük axınlarının tənzimlənməsində mühüm yer tutması nəqliyyatdan yüksək səviyyədə gəlir əldə olunmasına şərait yaratmış olacaqdır.

Azərbaycan - Belçika ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 66

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	335,1	7,7	190,7	24,2
Kimya və neft kimya	1813,1	41,9	33,6	4,2
Maşınqayırma	375,2	8,6	527,4	67,3
Meşə və ağac emalı	50,9	1,3	-	-
Tikinti materialları	66,9	1,5	3,5	0,4
Yüngül sənaye məhsulları	99,7	2,5	5,8	0,7
Yeyinti sənaye məhsulları	71,0	1,6	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	24,6	0,6	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	1042,4	24,1	-	-
Sair məhsullar	441,6	10,2	25,7	3,2
Cəmi	4320,5	100	786,7	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan respublikasının 2000-ci ilin idxal və ixrac balansının müvafiq materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

### Azərbaycan - Estoniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Müstəqillik əldə etdikdən sonrakı illərdə Azərbaycan Baltikyanı ölkələrlə, o cümlədən Estoniya respublikası ilə iqtisadi əlaqələrini inkişaf etdirməkdədir. Ümumiyyətlə Avropanın digər ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin nisbətən Baltikyanı ölkələrlə olan idxal və ixrac əməliyyatları başqa ölkələrlə müqayisədə çoxda yüksək olmayan aşağı iqtisadi göstəriciyə malikdir. Bütün Avropa ölkələrindən idxal və ixrac olunan cəmi məhsulun 0,1%-i Estoniyanın payına düşür, Azərbaycanın avropa ölkələrindən idxal olunan cəmi məhsulun ümumi dəyəri 250,4 min ABŞ dolları, ixrac olunan məhsullar isə 760 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Respublikanın iqtisadi əlaqələr balansı mənfi 456,5 min ABŞ dolları dəyərində yerinə yetirilmişdir. Ümumiyyətlə idxal olunan cəmi məhsulların 38,8%-i yeyinti sənaye, 13,2%-i kimya - neft kimya, 12,5%-i meşə və ağac emalı, 10,9%-i metallurgiya sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl № 67). Qalan faizini digər sənaye məhsulları təşkil edir. Respublikanın Estoniyaya ixrac etdiyi məhsulların 72,5%-i yanacaq materiallarının payına düşür.

Eyni zamanda kimya - neft kimya sənaye məhsulları ümumi ixrac olunan məhsulların 21,6%-i təşkil etməklə ixracda xüsusi çəkisi yüksəkdir. Həmçinin respublikadan ixrac olunan məhsullar içərisində yeyinti və kənd təsərrüfatı məhsulları ixrac olunan məhsulların cəmi 5,9%-i təşkil edir. Pribaltika ölkələrinin radiotexnika, elektrotexnika sahəsində ixtisaslaşdığını nəzərə alaraq

Azərbaycan - Estoniya ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 67

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	512,6	72,5
Metallurgiya	27,3	10,9	-	-
Kimya və neft kimya	32,7	13,2	153,1	21,6
Maşınqayırma	7,4	2,9	-	-
Meşə və ağac emalı	31,5	12,5	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	97,0	38,8	27,7	3,9
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	13,5	2,0
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	54,5	21,7	-	-
Cəmi	250,4	100	706,9	100

yaxın gələcəkdə idxal olunan həmin növ məhsullara üstünlüyün verilməsi məqsəduyğun hesab edilir.

**Azərbaycan-Yuqoslaviya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Avropa ölkələri içərisində Azərbaycanın Yuqoslaviya Respublikası ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etməkdədir. 2000-ci ildə Azərbaycan

nın Yuqoslaviyadan idxal etdiyi məhsulun ümumi dəyəri 157,6 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Azərbaycan respublikası həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsul isə 7889,5 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İxrac olunan məhsulların əsasını yanacaq materialları - 99,5 % təşkil edir. Ümumiyyətlə Yuqoslaviya ilə respublikanın iqtisadi əlaqələr balansı müsbət saldoya malikdir. İdxal olunan məhsulların 48,6%-i tibb avadanlıqları, 9,8%-i yeyinti sənaye məhsulları, 41,6%-i sair məhsulların payına düşür. Başqa iqtisadi göstəricilərlə desək respublikaya 76,7 min ABŞ dolları dəyərində tibb avadanlıqları, 15,3 min ABŞ dolları dəyərində isə müxtəlif çeşidli yeyinti sənaye məhsulları gətirilmişdir. İxracatda isə 7855,8 min ABŞ dolları dəyərində dizel yanacağı, kerosin və s. əsas yer tutur.

Ümumiyyətlə aparılan təhlil göstərir ki, respublikanın Avropa ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin gələcək inkişafı üçün geniş imkanlar açılır. O cümlədən Yuqoslaviya ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün quru və su yollarının olması hər iki ölkənin iqtisadi cəhətdən səmərə verə bilən əlaqələrin inkişafına şərait yaradan mühüm faktorlardan biri hesab edilə bilər.

**Azərbaycan - Polşa ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Şərqi Avropa ölkələri içərisində ərazisinin böyüklüyünə və əhalisinin çoxluğuna, həmçinin təbii resursların zənginliyinə görə Polşa respublikası xüsusilə seçilir. Ümumi ərazisi 312,7 min kv. km olan Polşa respublikasının əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi, nəqliyyatın çox sahəli inkişafı, qərb və şərq ölkələri ilə əlverişli iqtisadi əlaqələrin yaranmasına zəmin yaratmışdır. Polşa respublikasında əlverişli təbii iqlim şəraitinin olması tarixən istehsalın çox sahəli inkişafı üçün əlverişli olmuşdur. Ərazidə daş kömür, boz kömür, dəmir filizi və əlvan filiz yataqlarının sənayenin çox sahəli inkişafına təsir göstərmiş, həmin sənaye məhsulları ölkənin daxili tələbatını ödəməklə bərabər, xarici ölkələrlə idxal və ixrac əməliyyatlarında aktiv iştirakına zəmin yaratmışdır. Polşanın sənayesində qara və əlvan metallurgiya, maşınqayırma, kimya sənayesi, tikinti materialları, meşə, ağac emalı, həmçinin isteh-

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

lak xarakterli yüngül yeyinti sənaye sahələri yüksək səviyyədə inkişaf etdiyindən, xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında həmin sənaye məhsulları ixracat xarakteri daşıyır. Eyni zamanda Polşa respublikasının dünyanın ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrində kənd təsərrüfatı məhsullarının xüsusi çəkisi yüksək olması, digər tərəfdən Polşa ərazisində qərb və şərq ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrini təmin edə bilən quru və su yollarının inkişafı, bütün nəqliyyat vasitələri ilə dünya bazarına çıxmaq imkanları yaradır. Xüsusilə Avropa - Qafqaz Asiya magistral dəhlizinin bu ərazidən keçməsi və Azərbaycanda kəşiməsi, başqa ölkələrlə olduğu kimi, Azərbaycanla səmərəli iqtisadi əlaqələrin həyata keçirilməsinə imkan verir. 2000-ci ilin məlumatına görə Azərbaycan Polşa iqtisadi əlaqələri şərq Avropanın digər ölkələrinə nisbətən daha aktiv olmuşdur. Azərbaycanın Polşadan idxal etdiyi məhsulun ümumi dəyəri 20744,5 min ABŞ dolları, həmin ölkəyə ixrac etdiyi cəmi məhsulun dəyəri isə 3072,0 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Başqa cür desək 2000-ci ildə Azərbaycanın bütün Avropa ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 6%-i və həmin ölkələrə ixrac etdiyi məhsulun 0,2%-i Polşa respublikasının payına düşür. Respublikanın idxal etdiyi məhsullar içərisində maşınqayırma məhsulları xüsusi yer tutur. Ümumi idxal olunan məhsulların 68,6%-i bu sahənin payına düşür. 2000-ci ildə Polşadan respublikanın idxal etdiyi maşın və maşınqayırma avadanlıqlarının ümumi məbləği 14228,1 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. (bax cədvəl № 68). Eyni zamanda idxal olunan məhsulların 9%-i istehlak xarakterli yüngül və yeyinti sənaye məhsulları, 4,8%-i metallurgiya, 4,8%-i elektrotexnika, 4,4%-i kimya, 4,2%-i tikinti materialları, 3,3%-i meşə və ağac emalı sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Polşa respublikasında beynəlxalq nəqliyyatın bütün sahələri: dəmir yolu, dəniz, avtomobil, boru kəməri və hava nəqliyyatı inkişaf etdiyindən dünyanın bütün ölkələri ilə əlverişli iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malikdir. Bu baxımdan Azərbaycan iqtisadi əlaqələri daha səmərəli yollarla həyata keçirilir. 2000-ci ildə Azərbaycandan ixrac olunan məhsulların cəmi dəyəri 3072,0 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Ümumiyyətlə respublikanın Polşa respublikası ilə iqtisadi əlaqələr balansı mənfə

saldoya malikdir. Yəni ixrac olunan ümumi məhsulun dəyəri idxal olunan 17672,5 min ABŞ dolları az olmuşdur. İxrac olunan ümumi məhsulların 72,2%-i kənd təsərrüfatı məhsulları, 15,3%-i metallurgiya, 12,2%-i yüngül sənaye məhsulları və s. təşkil edir. (bax cədvəl № 68).

Azərbaycan - Polşa ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 68

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	1012,7	4,8	-	-
Kimya və neft kimya	928,4	4,4	471,5	15,3
Maşınqayırma	14228,1	68,6	-	-
Meşə və ağac emalı	696,2	3,3	-	-
Tikinti materialları	887,3	4,2	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	1063,5	5,4	373,6	12,2
Yeyinti sənaye məhsulları	729,8	3,6	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	23,7	0,1	2215,6	72,2
Elektrotexnika	1000,0	4,8	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	174,8	0,8	11,0	0,3
Cəmi	20744,5	100	3072,0	100

Azərbaycan - Polşa ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin perspektiv imkanları olduqca genişdir. Əlverişli nəqliyyat sisteminin olması daha

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci il idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.



iqtisadi cəhətdən əhmiyyət kəsb edən nəqliyyat sahələri vasitəsilə respublikanın ixtisaslaşmış sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarını Avropa bazarlarına, o cümlədən Polşa respublikasına ixrac olunmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

#### **Azərbaycan - İtaliya ölkələrarası iqtisadi əlaqələri.**

Aralıq dənizi hövzəsi ölkələrinə aid olan İtaliya dünyanın yüksək səviyyədə inkişaf etmiş ölkələrindən biridir. Ümumi ərazisi 301 min kv. km olan İtaliya ölkəsinin əlverişli iqtisadi coğrafi mövqedə yerləşməsi, filiz və qeyri filiz təbii sərvətlərinin zəngin olması, həmçinin əlverişli iqlim şəraitinin mövcudluğu sənayenin və kənd təsərrüfatının çox sahəli inkişafına təsir göstərmişdir. İstehsal olunmuş sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları ölkənin daxili tələbatını ödəməklə yanaşı xarici istehlakçıların tələbatını təmin etmək məqsədilə ixrac olunur.

İtaliyanın Avropanın mərkəzi ölkələri ilə dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malikdir. Dəniz nəqliyyatı bu qədim ölkənin dünyanın bütün ölkələri ilə əlaqələr yaratmaq imkanı verir. Hələ qədim zamanlardan İtaliya Cənbül- Tariq boğazı vasitəsilə Transatlantika, Süveyç kanalını və Qırmızı dəniz vasitəsilə Hind okeanı hövzəsi ölkələri, Aralıq dənizi Bosphor, Dardanel boğazlarından keçməklə Avrasiya ölkələri ilə ticarət əlaqələri saxlamaq imkanlarına malik olmuşdur. Ölkə iqtisadiyyatında qara və əlvan metallurgiya, maşınqayırma, kimya, yüngül, yeyinti sənaye məhsulları aparıcı sahələr olduğundan iqtisadi əlaqələrdə də həmin sahənin məhsulları üstünlük təşkil edir. Eyni zamanda İtaliya dünyanın bir çox ölkələrinə kənd təsərrüfatı məhsulları ixrac edir. İtaliya ilə Azərbaycan iqtisadi əlaqələrindən dəniz-nəqliyyatı qədim zamanlarda olduğu kimi, XXI əsrdə də mühüm əhəmiyyətə malikdir. Qədim "İpək yolu"nun bərpa olunması iqtisadi əlaqələrə daha da təkan vermişdir. 2000-ci ildə Azərbaycan respublikası ilə İtaliyanın iqtisadi əlaqələr balansını müsbət saldoya malik olmuşdur 2000-ci ildə İtaliyadan Azərbaycanın idxal etdiyi cəmi məhsulun

dəyəri 28098,6 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, həmin ölkəyə ixrac olunan məhsulun ümumi məbləği isə 762544,8 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. İxrac olunan məhsulların xüsusi çəkisi idxalı üstələməklə 734446,2 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsullar ixrac olunmuşdur. Bütün Avropa ölkələrindən respublikanın idxal etdiyi ümumi məhsulun 8,2%-i, həmçinin həmin ölkələrə ixrac etdiyi cəmi məhsulun 62,8%-i İtaliya respublikasının payına düşür. İtaliyadan ixrac olunan cəmi məhsulların 25,9%-i maşınqayırma, 19,6%-i yeyinti sənaye məhsulları, 16,8%-i metallurgiya, 5,8%-i meşə və ağac emalı, 5,1%-i kimya sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl №69). Ümumiyyətlə maşınqayırma İtaliyanın iqtisadiyyatında mühüm yer tutduğundan istehsal etdikləri minik "Fiat" avtomobilləri dünya bazarında rəqabətə davam gətirir və alıcıları daha çoxdur. Avtomobil istehsal edilən zavodlar Turin və Milan şəhərlərində mərkəzləşmişdir. İtaliyadan ixrac olunan məhsullar içərisində yüngül və yeyinti məhsulları üstünlük təşkil edir. İldə 201 min ABŞ dolları dəyərində yüngül, 510 min ABŞ dolları dəyərində isə yeyinti sənaye məhsulları idxal olunur. Həmçinin İtaliyadan tibb avadanlıqları - 291 min ABŞ dolları, elektrotexnika - 2596 min ABŞ dolları, kənd təsərrüfatı məhsulları - 123 min ABŞ dolları, müxtəlif çeşidli tikinti materialları - 157 min ABŞ dolları dəyərində idxal olunmuşdur. İtaliyadan idxal olunan məhsullar kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinə görə ölkələr tərəfindən müsbət qarşılır.

Azərbaycan respublikası İtaliyaya 2000-ci ildə ixrac etdiyi məhsulun 99,3%-i yanacaq materialları təşkil etmişdir. Həmin ilə müvafiq olaraq 622884 min ABŞ dolları dəyərində xam neft, 5645 min ABŞ dolları dəyərində avtomobil benzini, 54144 min ABŞ dolları dəyərində dizel yanacağı və müxtəlif çeşidli yağlar ixrac olunmuşdur. Eyni zamanda metallurgiya, kimya, maşınqayırma, meşə, ağac emalı, kənd təsərrüfatı məhsulları ixrac olunur. Aparılan təhlil göstərir ki, respublikadan ixrac olunan məhsulların əksər hissəsini yanacaq materialları təşkil etməsi respublikada istehsalın birtərəfli inkişaf etdiyini əks etdirir. (bax cədvəl №69).

Halbuki, Azərbaycanın təbii şəraiti bir növ İtaliyanın təbii şəraitinə oxşardır. İtaliyada olduğu kimi respublikamızda da yüksək səviyyədə subtropik bitkiçiliyi inkişaf etdirməklə daxili tələbatı ödəməklə, xarici ölkələrin istehlakçılarının tələbatını təmin etmək

Azərbaycan - İtaliya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 69

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	757604,9	99,3
Metallurgiya	4734,4	16,8	907,9	0,1
Kimya və neft kimya	1448,3	5,1	547,8	0,1
Maşınqayırma	7289,3	25,9	161,1	0,05
Meşə və ağac emalı	1632,6	5,8	134,0	0,05
Tikinti materialları	157,9	0,5	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	221,2	0,7	47,2	0,05
Yeyinti sənaye məhsulları	5510,4	19,6	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	173,6	0,6	2196,8	0,2
Elektrotexnika	2596,5	9,2	36,0	0,05
Tibb avadanlığı	291,7	1,5	-	-
Sair məhsullar	4042,7	14,3	909,1	0,1
Cəmi	28098,6	100	762544,8	100

imkanlarına malikdir. Azərbaycan - İtaliya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrinin inkişafı üçün daha real imkanlar yaradılmışdır. Qədim

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci il idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

"İpək yolu"nun bərpası və onun Azərbaycanda mərkəzləşməsi bütün Aralıq dənizi hövzəsi ölkələri ilə səmərəli iqtisadi əlaqələr yaratmağa imkan verir. Həmin ölkələr Azərbaycan vasitəsilə öz istehsal etdikləri məhsulları dünya bazarında reallaşdırmaq imkanları qazanırlar, eyni zamanda bu imkanlar respublikamız üçün mühüm gəlir mənbəyi yaradır.

#### Azərbaycan - Rumıniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycan - Rumıniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafında hər iki ölkənin əlverişli coğrafi şəraitdə yerləşməsi mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Rumıniya respublikasının ümumi sahəsi 237,5 min kv. km olub, eninə 650 km, meridianal istiqamətdə 500 km uzanır. Qara dəniz ilə həmsərhəd olması, həmçinin quruda dünya nəqliyyatına xas olan bütün nəqliyyat növlərinin inkişaf etməsi Rumıniyanın dünyanın bir çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmağa imkan verir. Digər tərəfdən Rumıniyanın zəngin təbii resursları: neft, təbii qaz, əlvan metallar, xörək duzu və s. istehsalın çox sahəli inkişafına zəmin yaratmışdır. Həmçinin Rumıniyanın meşə və su resursları ilə də zəngin olması bu ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayır. Ən qiymətli resurslarından sayılan iqlimin, əlverişli coğrafi mühitin olması bütün fəsillərdə sənayenin və kənd təsərrüfatı sahələrinin ritmik işləməsinə təsir göstərir. Rumıniyanın iqtisadiyyatında yanacaq energetika, əlvan və qara metallurgiya, maşınqayırma xüsusilə kənd təsərrüfatı maşınqayırması (kombaynlar, traktorlar), nəqliyyat maşınqayırması (yük avtomobilləri, avtobuslar, trolleybuslar), elektrotexnika sənayesi, kimya, meşə, ağac emalı sənaye sahələri inkişaf etmişdir. Bu sənaye məhsulları Rumıniyanın xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm yer tutur. Eyni zamanda Rumıniyanın iqtisadiyyatında kənd təsərrüfatı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Ölkədə fəaliyyət göstərən yüngül və yeyinti sənaye müəssisələri əsasən yerli kənd təsərrüfatı xammalı bazasına əsaslanır. Yuxarıda qeyd olunduğu kimi Rumıniyanın istehsal etdiyi məhsulları dünya

bazarına çıxarmaqda bütün nəqliyyat növlərindən; dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, boru kəməri, su nəqliyyatı, hava nəqliyyatından istifadə olunur. Rumıniyanın Avropa - Qafqaz - Asiya magistral nəqliyyat dəhlizinə qoşulması bir sıra Avrasiya ölkələrində olduğu kimi, Azərbaycan respublikası ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına əlverişli şərait yaratmışdır. 2000-ci ildə Azərbaycan Rumıniya respublikasından 2483,9 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar idxal etmiş və 7537,4 min ABŞ dolları dəyərində məhsullar həmin ölkəyə ixrac etmişdir. Azərbaycanın bütün Avropa ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 0,7 %-i, ixrac etdiyi məhsulun isə 0,6%-i Rumıniyanın payına düşür. 2000-ci ildə Rumıniya respublikasından idxal olunan cəmi məhsulun 33,2%-i kənd təsərrüfatı məhsulları, 37,4%-i meşə və ağac emalı, 15,8%-i metallurgiya, 12,5%-i yeyinti sənaye məhsulları təşkil edir. Həmin ilə müvafiq olaraq Rumıniyadan respublikaya 930 min ABŞ dolları dəyərində mebel, kağız, seluloz, 825 min ABŞ dolları kənd təsərrüfatı məhsulları, 310 min ABŞ dollarlıq yeyinti sənaye məhsulları idxal olunmuşdur. İqtisadi əlaqələrin tədqiqat ilinin təhlili müsbət saldoya malik olduğunu göstərir. Yəni respublikadan Rumıniyaya idxala nisbətən 5053,5 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsullar ixrac olunmuşdur. (bax cədvəl № 70). Azərbaycandan ixrac olunan ümumi məhsulun 98,2%-i yanacaq məhsullarının payına düşür. 2000-ci ildə respublikadan göndərilən ümumi yanacağın məbləği 7402 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Digər sənaye məhsulları içərisində yüngül və kimya sənaye məhsulları mühüm yer tutur. (bax cədvəl № 70).

Şübhəsiz ki, yaxın gələcəkdə Azərbaycanın digər sənaye sahələrində gedən mütərəqqi dəyişikliklər Avropanın başqa ölkələri ilə yanaşı, Rumıniya ölkəsi ilə iqtisadi əlaqələrin aktivləşməsinə təsir göstərmiş olacaqdır. Xüsusilə kənd təsərrüfatının inkişafı üçün respublika daha geniş potensial imkanlara malikdir. Bu imkanlardan istifadə etməklə Azərbaycan dünya bazarında, o cümlədən Rumıniya ölkəsinə aqrar sənaye məhsulları ixrac edən ölkələrdən biri kimi

tanınmış olar. Aparılan iqtisadi təhlildən aydın olur ki, Azərbaycan - Rumıniya iqtisadi əlaqələri yüksələn xətlə inkişaf istiqamətlərinə malikdir. İstər "İpək yolu"nun, istərsə də Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizi hər iki ölkənin iqtisadi inkişafına təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilməlidir.

Azərbaycan - Rumıniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları dəyərində)<sup>1</sup>.

Cədvəl 70

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	7402,7	98,2
Metallurgiya	393,8	15,8	-	-
Kimya və neft kimya	23,4	0,9	72,8	0,9
Maşınqayırma	-	-	-	-
Meşə və ağac emalı	930,2	37,4	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	42,0	0,7
Yeyinti sənaye məhsulları	310,8	12,5	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	825,5	33,4	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	-	-	19,9	0,2
Cəmi	2483,9	100	7537,4	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci il idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

### **Azərbaycan - Baltiyanı ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Azərbaycan respublikası Baltiyanı ölkələrdən coğrafi cəhətdən çox da aralı yerləşməsinə baxmayaraq hər üç ölkə ilə iqtisadi əlaqələri əvvəllər olduğu kimi, bu gündə davam edir. Baltiyanı ölkələr keçmiş SSRİ - nin tərkibindən ayrılan ilk respublikalardan olub, bazar iqtisadiyyatına uyğun olaraq təsərrüfat sahələrini inkişaf etdirirlər. Əlverişli təbii iqlim şəraitinin və müvafiq resursların olması bu ölkələrin iqtisadi inkişafına öz təsirini göstərmişdir. Eyni zamanda quru və su yollarının inkişafı qərb və şərq ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına əlverişli şərait yaratmışdır. Baltiyanı ölkələri bir sıra faydalı qazıntılarla: yanar şistlər, fosforit, tikinti materialları, torf yataqları ilə zəngin olması bir çox istehsal sahələrinin formalaşmasına təsir göstərmişdir. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsalın çox sahəli inkişafı əsasında müstəqil Baltik ölkələri dünyanın bir çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri yaradılmış və istehsal etdikləri məhsulları sərbəst şəkildə dünya bazarında reallaşdırmaq imkanlarına malikdirlər Azərbaycanın Baltiyanı ölkələrinin hər biri ilə sərbəst şəkildə iqtisadi əlaqələri mövcuddur. Həmin ölkələr içərisində Azərbaycanla iqtisadi əlaqələrin aktivliyinə görə Latviya mühüm yer tutur. Latviyanın ümumi ərazisi 63,7 min kv km - dir. Latviyanın iqtisadiyyatında kimya, ağac emalı və sellüloz - kağız sənayesi, yüngül və yeyinti sənaye sahələri yüksək səviyyədə inkişaf etdiyindən Azərbaycan iqtisadi əlaqələrində həmin sahənin məhsulları xüsusi yer tutur. 2000-ci ildə Azərbaycan Latviya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin balansı müsbət saldoya malik olmuşdur. Həmin ildə Azərbaycanın Latviyadan idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 442 min ABŞ dolları olduğu halda, respublikanın həmin ölkəyə ixrac etdiyi cəmi məhsulun həcmi 12592 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İxrac olunan ümumi məhsulun dəyəri idxal olunandan 12150 min ABŞ dolları dəyərində artıq ixrac olmuşdur. 2000-ci ildə Azərbaycanın Latviya respublikasından idxal etdiyi ümumi məhsulun 66,6%-i yüngül sənaye məhsulları, 26,3%-i isə

elektrotexnika, 3,8%-i yeyinti sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Başqa cür desək Latviyadan həmin ilə müvafiq olaraq 294 min ABŞ dolları dəyərində yüngül sənaye məhsulları, 115 min ABŞ dolları dəyərində isə elektrotexnika məmulatları idxal olunmuşdur. (bax cədvəl № 71). Azərbaycanın Latviya respublikasına ixrac etdiyi məhsulların 83,3%-i metallurgiya, 6,9%-i yüngül, 3,4 isə yanacaq sənaye məhsulları təşkil etmişdir. İxrac olunan məhsulların sahə quruluşunda metallurgiyanın xüsusi çəkisi daha yüksəkdir. Müvafiq ildə 10501 min ABŞ dolları dəyərində metallurgiya sənaye məhsulları ixrac olunmuşdur. (bax cədvəl № 71).

Azərbaycanla - Latviya ölkələrarası iqtisadi əlaqələri perspektiv inkişaf istiqamətlərinə malikdir. Azərbaycan istehsal etdiyi yerli sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarını Latviya bazarında reallaşdırmaqla səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafına nail olmaq imkanlarına malikdir.

Azərbaycan - Latviya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu. (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 71

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	435,7	3,4
Metallurgiya	14,7	3,3	10501,6	83,3
Kimya və neft kimya	-	-	131,7	1,3
Maşınqayırma	-	-	-	-
Meşə və ağac emalı	-	-	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	294,5	66,6	878,4	6,9
Yeyinti sənaye məhsulları	17,2	3,8	38,7	0,3
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	115,6	26,3	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	-	-	606,2	4,8
Cəmi	442,0	100	12592,3	100

#### Azərbaycan - Litva ölkələrarası iqtisadi əlaqələri.

Litva respublikası Baltıyanı ölkələr içərisində iqtisadiyyatın inkişafında mühüm yer tutan respublikalardan biridir. Ümumi ərazisi 65,2 min kv km.-dir. Litvanın əlverişli təbii - iqlim şəraiti və təbii resursların nisbətən azlıq təşkil etməsinə baxmayaraq istehsalın çox sahəli inkişafı bu ölkədə öz əksini tapmışdır. Təbii resurslar içərisində

tikinti materialları, torf yataqları və s. diqqəti cəlb edir. İstər yerli, istərsə də gətirilmə xammal əsasında istehsal sahələrinin çox sahəli inkişafına nail olunmuşdur. Respublikanın iqtisadiyyatında sənayenin əsas aparıcı sahələri dəzgəhqayırma, elektrotexnika, cihaz qayırma və kimya-sənayesi mühüm yer tutduğundan xarici iqtisadi əlaqələrində həmin sahənin məhsulları mühüm yer tutur. Litvanın quru və su yolları inkişaf etdiyindən dünya ölkələri ilə göstərilən nəqliyyat növlərindən istifadə etməklə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirir. Litvanın dünyanın bir çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri olduğu kimi, Azərbaycan respublikası ilə də iqtisadi əlaqələri vardır. Azərbaycan Litva respublikasından 2000-ci ildə idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 1034 min ABŞ dolları dəyərində, həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsulların ümumi həcmi isə 2446 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Litva respublikası ilə Azərbaycanın iqtisadi əlaqələr balansı müsbət saldoya malikdir. Azərbaycanın ixrac etdiyi məhsulun ümumi dəyəri idxala nisbətən 1412 min ABŞ dolları olacaqdır. Azərbaycan Litva respublikasından 2000-ci ildə 1034 min ABŞ dolları dəyərində məhsul idxal etmişdir ki, bunun 69,5%-i tibb avadanlıqları, 15,5%-i elektrotexnika, 6,3%-i kimya sənaye məhsullarının payına düşür. Qalan 8,7%-i isə maşınqayırma, yeyinti, kənd təsərrüfatı sənaye məhsulları təşkil edir. (bax cədvəl №72). Kənd təsərrüfatında heyvandarlıq komplekslərinin inkişafına görə xüsusilə seçilir. İdxal olunan istehlak məhsulları içərisində heyvandarlıq məhsulları mühüm yer tutur. Azərbaycan - Litva iqtisadi əlaqələrində dəmir yolu və hava nəqliyyatından geniş istifadə olunur.

Azərbaycandan Litva respublikasına ixrac olunan məhsulların 61,8%-i yüngül sənaye sahələri üçün xammal, 29,4%-i tibb avadanlıqları təşkil edir. Azərbaycanda sənayenin inkişaf meyilləri yaxın gələcəkdə Baltıyanı ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin daha geniş miqyasda inkişafına təsir göstərmiş olacaqdır. İstehsalın Azərbaycanda çox sahəli inkişafı eyni zamanda uzaq məsafələrdən daşınması çox da səmərəli olmayan bir sıra kütləvi yüklərin qarşısını almış olacaqdır.

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin müvafiq materiallarına əsasında tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan - Litva ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə  
guruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 72

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	-	-	-	-
Kimya və neft kimya	66,0	6,3	-	-
Maşınqayırma	46,2	4,4	6,0	0,2
Məşə və ağac emalı	-	-	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	1506,7	6,8
Yeyinti sənaye məhsulları	17,3	1,6	212,0	8,6
Kənd təsərrüfatı məhsulları	28,9	2,7	-	-
Elektrotexnika	158,8	15,5	-	-
Tibb avadanlığı	717,5	69,5	721,4	29,4
Sair məhsullar	-	-	-	-
Cəmi	1034,7	100	2446,1	100

**Azərbaycan - İsveçrə ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

İsveçrə mərkəzi Avropada yerləşən ölkələr qrupuna aid olub, dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək üçün əlverişli quru nəqliyyat sisteminə malikdir. Ümumi ərazisi 41,3 min kv. km olan İsveçrənin iqtisadi inkişafına ətrafında olan inkişaf etmiş ölkələrin təsiri mühüm rol oynamışdır. Əlverişli təbii iqlim

şəraitinin olması hələ qədim zamanlarda burada insanların istirahətini təmin etmək üçün kurort-turizmi sağlamlıq ocaqları yaradılmışdır. Bu hesaba ölkənin fonduna ildə külli miqdarda xarici volyuta daxil olur. Ölkə iqtisadiyyatında maşınqayırma, kimya sənaye sahələri inkişaf etdiyindən xarici iqtisadi əlaqələrdə həmin məhsullar üstünlük təşkil edir. Sənaye məhsulları çox çeşidliyinə və keyfiyyətinə görə xüsusilə seçilir. 2000-ci ildə Azərbaycan - İsveçrə iqtisadi əlaqələri daha intensiv olmuşdur. Həmin ilə müvafiq olaraq Azərbaycan İsveçrədən 5623,9 min ABŞ dolları dəyərində sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları idxal etmiş, 45842 min ABŞ dolları dəyərində məhsullar ixrac etmişdir. Azərbaycan - İsveçrə iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. Yəni idxal olunan məhsulların xüsusi çəkisi ixracı üstələmək - 10396,7 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsul idxal olunmuşdur. İdxal olunan məhsullar çox çeşidliyinə görə də seçilir. Ümumi idxal olunan məhsulların 65,8%-i maşınqayırma, 25,6%-i elektrotexnika məhsulları təşkil edir. İdxal olunan məhsulların 8,6%-i metallurgiya, kimya, yüngül - yeyinti və digər sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl № 73).

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci il idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan-İsveçrə ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 73

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	31378,9	68,4
Metallurgiya	1217,9	2,1	-	-
Kimya və neft kimya	1172,2	2,0	-	-
Maşınqayırma	37046,3	65,8	3648,4	7,9
Meşə və ağac emalı	-	-	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	526,3	0,9	10004,9	21,8
Yeyinti sənaye məhsulları	794,7	1,9	810,5	1,9
Kənd təsərrüfatı məhsulları	105,7	0,1	-	-
Elektrotexnika	14422,8	25,6	-	-
Tibb avadanlığı	499,5	0,8	-	-
Sair məhsullar	454,0	0,8	-	-
Cəmi	56239,4	100	45842,7	100

Eyni zamanda Azərbaycanın istehsal etdiyi bir sıra məhsulları istər xammal şəklində, istərsədə hazır məhsul vəziyyətində İsveçrəyə ixrac edir. 2000-ci ildə İsveçrəyə ixrac olunan cəmi məhsulun 68,4%-i yanacaq materialları, 21,8%-i yüngül sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Göründüyü kimi ixrac olunan məhsulların çox hissəsini yanacaq materialları təşkil edir. İldə İsveçrəyə 31249 min ABŞ dolları

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycanın Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci il idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

dəyərində xam neft, 129 min ABŞ dollarlıq isə kerosin ixrac olunmuşdur. (bax cədvəl № 73).

Azərbaycan - İsveçrə ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafında dəmir yolu xüsusi əhəmiyyət kəsb edir, eyni zamanda hava nəqliyyatından istifadə olunur. Yaxın gələcəkdə Traseka proqramına uyğun olaraq Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin fəaliyyəti bütün Avropa ölkələrinin nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsində mühüm rol oynayacaqdır. Azərbaycan - İsveçrə əlaqələrinin səmərələşdirilməsinə təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir.

**Azərbaycan-İspaniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Avropanın qərb qurtaracağında yerləşən İspaniyanın əlverişli təbii iqtisadi şəraitə malik olması, həmçinin dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasına malik olması iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynamışdır. İspaniyanın ümumi ərazisi 505,9 min kv. km olub, əsasən dağlıq ölkələrdən hesab edilir. Ərazinin 90%-ə qədərini dağlıq sahələr təşkil etməsi, ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan daş kömür, dəmir filizi, əlvan filiz ehtiyatlarının olması ölkənin ixracat xarakterli sənaye məhsullarının istehsalına zəmin yaratmışdır. Ölkədə- qara əlvan metallurgiya, maşınqayırma, dəzgahqayırma, cihazqayırma, gəmiqayırma və tikinti sənaye sahələri inkişaf etmiş, istehsal olunan məhsullar daxili tələbatı ödəməklə bərabər digər ölkələrə ixrac olunur. İspaniyanın əlverişli iqlim şəraitinə malik olması (əsasən mülayim iqlim tipi) kənd təsərrüfatının çox sahəli inkişafına şərait yaratmışdır. Kənd təsərrüfatında bitkiçilik əsas sahələrdən olub, ölkədə istehsal edilən kənd təsərrüfatı məhsullarının 55-60%-i, 40%-ə qədər isə heyvandarlıq məhsullarının payına düşür. İstehsal olunmuş kənd təsərrüfatı məhsulları emal prosesindən keçdikdən sonra, yerli tələbatı təmin etməklə yanaşı, Avropanın və Asiyanın digər ölkələrinə də ixrac olunur.

İspaniya Avropa ölkələri içərisində inkişaf etmiş nəqliyyat

"arteriyasına" malik olan ölkələrdən biridir. Ölkədə ümumi dəmir yolunun uzunluğu son ildə 14319 km, avtomobil yollarının uzunluğu isə 324 min km təşkil etmişdir. Eyni zamanda beynəlxalq nəqliyyatın digər sahələri olan boru kəməri, dəniz və hava nəqliyyatı formalaşmışdır. Nəqliyyatın çox sahəli inkişafı İspaniyanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. İspaniyanın ümumiyyətlə xarici yük daşımalarının 80-90%-ə qədəri, daxili yükdaşımalarının 40%-ə qədəri dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. XXI əsrin ilk illərindən başlayaraq qərb dövlətlərinin Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinə qoşulması başqa Avropa ölkələri kimi, İspaniyanın xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafına təkan verən mühüm faktorlardan biridir. Dünyanın bir çox ölkələri ilə olduğu kimi, İspaniyanın Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri ildən - ilə genişlənir, və inkişaf edir. 2000-ci ilin iqtisadi əlaqələrin materiallarına əsasən Azərbaycan İspaniyadan 4646,6 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar idxal etmiş və 7799,6 min ABŞ dolları dəyərində məhsullar ixrac etmişdir. İdxal olunan məhsulların 62,3%-i maşınqayırma, 11,3%-i metallurgiya, 9,3%-i meşə və ağac emalı, 8,4%-i yeyinti sənaye məhsulları, 8,7%-i isə sənayenin digər sahələrinə aid olan məhsullar təşkil edir. Ümumiyyətlə Azərbaycanın İspaniya ilə iqtisadi əlaqələri müsbət saldoya malikdir. 2000-ci ildə Azərbaycandan İspaniyaya ixrac olunan məhsullar dəyər etibarilə idxal olunandan 3153 min ABŞ dolları dəyərindədir. (bax cədvəl №74). Azərbaycan İspaniyadan 2896,1 min ABŞ dolları dəyərində maşınqayırma məhsulları idxal etmişdir. Ən çox cihazlar, dəzgah və avadanlıqlar üstünlük təşkil edir.

Azərbaycan respublikasından İspaniya ölkəsinə ixrac olunan məhsulların çox hissəsini tibb avadanlıqları və materialları 85%-i, yeyinti məhsulları 8,2%-i, metallurgiya məmulatları 4,8%-i və s. məhsullar təşkil edir. (bax cədvəl № 74).

2000-ci ildə Azərbaycandan 6671 min ABŞ dolları dəyərində tibbi avadanlıqlar, 108 min ABŞ dolları dəyərində yüngül sənaye üçün xammal ixrac olunmuşdur. Azərbaycanın istehsal sahələrinin

inkişafı yaxın gələcəkdə daha çox yanacaq materiallarının İspaniyaya ixrac olunmasına şərait yaratmaqla Azərbaycan-İspaniya ölkələrarası qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir etmiş olacaqdır. Eyni zamanda Avropanın kənar ölkələrindən olan İspaniyadan çoxda səmərəli olmayan yüklərin qarşısının alınması və məqsədyönlü tədbirlərin həyata keçirilməsi əsas şərtlərdən hesab edilir.

Azərbaycan - İspaniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 74

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	526,8	11,3	378,7	4,8
Kimya və neft kimya	263,3	5,6	-	-
Maşınqayırma	2896,1	62,3	-	-
Meşə və ağac emalı	421,0	9,3	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	108,0	1,5
Yeyinti sənaye məhsulları	393,7	8,4	641,0	8,2
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	19,6	0,4	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	6671,9	85,5
Sair məhsullar	126,1	2,7	-	-
Cəmi	4646,6	100	7799,6	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.



### Azərbaycan - Norveç ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Norveç Avropa ölkələrindən biri olub Skandinaviya yarımadasında yerləşir. Ümumi ərazisi 324 min kv km olan bu ölkənin əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi, quru və su nəqliyyatının inkişafı dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaratmışdır. Ərazinin qədim dağlıq sahələrdən ibarət olması sənayenin inkişafına təsir göstərə bilən təbii sərvətlərin əmələ gəlməsinə səbəb olmuşdur. Yeraltı və yerüstü təbii resursların istehsal dövrünə cəlb olunması Norveçin sənayesinin inkişafına təsir göstərmişdir. Xüsusilə hidroenergetikasının inkişafına görə dünya ölkələri içərisində mühüm yerlərdən birini tutur. Yerli filiz ehtiyatları əsasında əlvan və qara metallurgiya sənayesi inkişaf etmişdir. Maşınqayırma və gəmiqayırma ölkə iqtisadiyyatında aparıcı yerlərdən birini tutur. Ölkə iqtisadiyyatında qədim sahələrdən hesab edilən meşə və ağac emalı sənayesi məhsulları ixracat xarakteri daşıyır. Yeyinti sənayesi yerli kənd təsərrüfatı və balıq sənayesinə əsaslanır.

Norveçin su, dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatının inkişafı ölkənin daxili və xarici iqtisadi əlaqələrinin formalaşmasında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Norveçdə olan ümumi dəmir yolunun uzunluğu 4044 km, avtomobil yollarının uzunluğu isə 88,9 min km təşkil edir. Ölkədaxili və xarici iqtisadi əlaqələrdə əsasən dəmir yolu, avtomobil, dəniz və hava nəqliyyatından istifadə olunur. Norveç dünyanın bir sıra ölkələri ilə olduğu kimi, dəmir yolu ilə birlikdə hava nəqliyyatından istifadə etməklə Azərbaycan respublikası ilə iki tərəfli iqtisadi əlaqələrə malikdir. Yəni hər iki ölkə qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrdə iştirak etməklə, lazım olan məhsulları ölkəyə gətirmək imkanları qazanırlar.

2000- ci ilin məlumatına görə Azərbaycan Norveçdən idxal etdiyi məhsulun ümumi dəyəri 5974,3 min ABŞ dolları dəyərində, ixrac etdiyi məhsullar isə 885,7 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Azərbaycanın Norveçlə iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. İdxal olunan məhsullar ixraca nisbətən 5088,6 min ABŞ dolları üstünlük təşkil edir. Norveçdən idxal olunan ümumi məhsulun 54,3 % - i maşınqayırma,

19,7 %- i metallurgiya, 18,6 %- i kimya və neft kimya sənaye məhsulları iştirak edir. Qalan 7,4 %- i istehlak xarakterli sənaye məhsulları, elektrotexnika və s. sənaye məhsulları təşkil edir. 2000-ci ildə Norveçdən idxal olunan maşınqayırma sənaye məhsullarının ümumi məbləği 3246,6 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Əsasən elektrik mühərrikləri mühüm yer tutur. Eyni zamanda meşə materialları, kimya və neft kimya məhsullarının ümumi dəyəri 1080,9 min ABŞ dolları təşkil edir. (bax cədvəl № 75). 2000 - ci ildə Azərbaycan Norveç ölkəsinə ixrac etdiyi məhsulun 53 % - ə qədərini elektrotexnika sənaye məhsulları, 23,5 %- i maşınqayırma, 7,9 %- i yüngül sənaye məhsulları təşkil edir. Respublikadan həmçinin metallurgiya, kimya və neft kimya məhsulları ixrac olunur (bax cədvəl № 75).

Yaxın gələcəkdə Azərbaycan-Norveç iqtisadi əlaqələrində mühüm faktorlardan biri məhsulların daşınmasında iqtisadi səmərəliliyin müəyyənləşdirilməsidir. Norveç iqtisadiyyatında meşə ağac emalı sənayesinin mühüm rol oynadığını nəzərə alıb gələcəkdə şimal dəmir yolu ilə meşə materiallarının daşınmasında mühüm rol oynayacaqdır. Bazar iqtisadiyyatı şəraitində Skandinaviya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafı Azərbaycanın istehsal etdikləri sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının reallaşdırılmasına əlverişli şərait yaradan amillərdən biri hesab olunacaq .

Azərbaycan - Norveç ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu. (min ABŞ dolları hesabı ilə)¹.

Cədvəl 75

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	1096,8	19,7	39,0	4,4
Kimya və neft kimya	1080,9	18,6	21,7	2,4
Maşınqayırma	3246,6	54,3	243,7	27,5
Meşə və ağac emalı	-	-	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	58,3	0,9	70,8	7,9
Yeyinti sənaye məhsulları	56,2	0,9	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	348,0	4,2	476,8	53,8
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	87,5	1,4	33,7	3,8
Cəmi	5974,3	100	885,7	100

#### Azərbaycan - İsveç ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Təbii coğrafi şəraitinə görə İsveç Skandinaviya yarımadasının mərkəzi hissəsində yerləşir. Ümumi ərazisi 450 min kv. km olan İsveçin təbiəti olduqca rəngarəngdir. Ərazinin relyefi qədim kristalix süxurlardan təşkil olunduğundan zəngin dəmir filizi ehtiyatına malikdir. Eyni zamanda əlvan filiz sərvətləridə geniş yayılmışdır. Digər mühüm sərvəti meşələr olduğundan həmin

¹ Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

xammal bazalarına əsaslanan təsərrüfat sahələri formalaşmışdır. Zəngin hidroenerji ehtiyatlarının olması energetika sənayesinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Həmçinin yanacaq enerjisinə olan tələbatı ödəmək üçün xaricdən gətirmə xammal hesabına ödəyir. Ölkə iqtisadiyyatında qara və əlvan metallurgiya, elektrotexnika, elektronika, elektrik mühərrikləri və s. istehsalı əsas aparıcı sahələr hesab edilir. Dünya bazarında meşə materialları, kağız-sellüloz ixracatında mühüm yer tutur. Ölkənin daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. İsveçdə ümumi dəmir yollarının uzunluğu 11302 km, avtomobil yolları isə 134 min km təşkil edir. Bu nəqliyyat növü daxili və xarici iqtisadi əlaqələrə təsir etməklə yanaşı istehsalın təmərküzləşməsində mühüm rola malikdir. İsveçin Avropa ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri olduğu kimi, Asiya ölkələri o cümlədən Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri ildən - ilə inkişaf edir.

2000-ci ildə Azərbaycan respublikası İsveç ölkəsindən 5707,5 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları idxal etmişdir. Respublikadan ixrac olunan məhsullar isə 18,7 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Azərbaycanın İsveçlə iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. İsveç ölkəsindən idxal olunan ümumi məhsulun 66,3 % - i maşınqayırma, 15,7 % - i yüngül və yeyinti sənaye məhsullarının payına düşür. Qalan faizini isə 9,9 % - i metallurgiya, 52% - i kimya, neft kimya, 2,0 % - i meşə və ağac emalı, 0,6% və s. məhsullar təşkil edir. 2000-ci ildə İsveç ölkəsindən respublikaya ümumi məbləği 3785,5 min ABŞ dolları dəyərində maşınlar, avadanlıqlar, müxtəlif çeşidli dəzgahlar və s. gətirilmişdir. (bax cədvəl № 76).

Eyni zamanda Azərbaycan respublikasından İsveç ölkəsinə ixrac olunan məhsulların 63,2 % - i kimya və neft kimya sənaye məhsulları təşkil edir. Azərbaycan - İsveç ölkələrarası iqtisadi əlaqələrdə kütləvi yüklərin daşınmasında dəmir yolu mühüm iqtisadi əhəmiyyətə malikdir. Skandinaviya ölkələrinin Avropa - Qafqaz - Asiya magistral nəqliyyat dəhlizinə qoşulması hər iki ölkələr arasında qarışıqlıq iqtisadi

əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərmiş olacaqdır. Xüsusilə respublikanın iqtisadiyyatında gedən mühüm dəyişikliklər iqtisadi əlaqələrdə əsas nəliyyətlərə təsir göstərən faktorlardan biri hesab edilir.

Azərbaycan - İsveç ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 76

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	567,4	9,9	-	-
Kimya və neft kimya	302,3	5,2	11,8	63,2
Maşınqayırma	3785,5	66,3	-	-
Meşə və ağac emalı	116,1	2,0	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	14,4	0,5	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	886,5	15,5	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	34,9	0,6	6,9	36,8
Cəmi	5707,5	100	18,7	100

#### Azərbaycan - Niderland ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Niderland Qərbi Avropanın şimali qərbində yerləşən ölkələrdən biridir. Ümumi sahəsi 34 min kv km olan Niderland ölkəsi quru su

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

yolları üzərində yerləşdiyindən Avropa və eləcə də dünyanın bir çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malikdir. Niderland ölkəsi ərazisinin qədim olması ilə əlaqədar olaraq daş kömür, duz, tikinti materialları, neft, qaz və s. geniş yayılmışdır. Təbii resurslardan səmərəli istifadə, həmçinin qərbi Avropanın bir sıra inkişaf etmiş ölkələri ilə əlverişli coğrafi mövqedə olması təsərrüfatın çoxsahəli inkişafına zəmin yaratmışdır. Ümumiyyətlə əhalinin 40-50 %-i sənayedə çalışır, yerli təbii resurslar əsasında neft, qaz sənayesi fəaliyyət göstərir. Eyni zamanda kimya, elektrotexnika, metallurgiya sənayesi inkişaf etmiş daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında həmin sənaye məhsulları mühüm rol oynayır. Qara metallurgiya sənayesi əsasən gətirilmə xammal əsasında fəaliyyət göstərir. Niderland da istehsal edilən sənaye məhsulları qonşu Avropa ölkələrinə, o cümlədən Azərbaycan respublikasına ixrac olunur. Niderlandın əlverişli strateji mövqedə yerləşməsi dəmir yolu, avtomobil, dəniz, boru kəmərləri və hava nəqliyyatının inkişafına zəmin yaratmışdır. Niderland da ümumi dəmir yolunun uzunluğu son ilin məlumatına görə 2798 km, avtomobil yollarının uzunluğu isə 116 min km təşkil edir. Bir başa ölkənin açıq dənizə çıxış yolunun olması dünya ölkələri ilə daha geniş miqyasda iqtisadi əlaqələr yaratmağa imkan verir. Eyni zamanda dəmir yolu və hava nəqliyyatı vasitəsilə iqtisadi əlaqələri yaratmağa daha əlverişli şərait yaradır.

Azərbaycanla Niderland ölkələrarası iqtisadi əlaqələrdə bir o qədər kəskin fərqlər özünü biruzə vermir. 2000 - ci ilin statistik məlumatına görə Azərbaycan respublikası Niderlanddan idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 18912,3 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, ixrac etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 26213 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Azərbaycanın Niderlandla iqtisadi əlaqələr balansını müsbət saldoya malikdir. Yəni Azərbaycanın ixrac etdiyi məhsulun dəyəri idxal olunanlardan 7300,7 min ABŞ dolları artıq olmuşdur. 2000-ci ildə Niderlanddan Azərbaycan respublikasına gətirilən məhsulun cəmi 47,2 %-i maşınqayırma, 11,6 %-i kimya, neft kimya sənaye məhsulları, 11,3 % - i metallurgiya, 17,0 %-i yeyinti sənaye məhsulları

təşkil etməklə yüksək iqtisadi göstəricilərə malikdir. Qalan 12,9 % - i isə yüngül, meşə ağac emalı, tikinti materialları, yüngül sənaye, elektrotexnika, tibb avadanlıqları, kənd təsərrüfatı məhsullarının payına düşür. Başqa cür desək həmin ildə respublikaya 8886 min ABŞ dolları dəyərində cihazlar, dəzgahlar, maşınqayırma avadanlıqları, minik maşınları gətirilmişdir. (bax cədvəl № 77).

Azərbaycan - Niderland ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 77

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	2110,9	11,3	152,1	0,5
Kimya və neft kimya	2203,2	11,6	22791,5	86,9
Maşınqayırma	8886,0	47,2	1444,8	0,5
Meşə və ağac emalı	278,0	1,4	-	-
Tikinti materialları	230,1	1,2	32,1	0,2
Yüngül sənaye məhsulları	343,3	1,8	10,1	0,1
Yeyinti sənaye məhsulları	3215,7	17,0	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	231,5	1,2	3026,2	11,5
Elektrotexnika	819,1	4,3	24,4	0,2
Tibb avadanlığı	70,3	0,3	-	-
Sair məhsullar	524,2	2,7	31,8	0,1
Cəmi	18912,3	100	26213,0	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan Niderlanda ildə ixrac etdiyi məhsulun dəyəri 26213 min ABŞ dolları təşkil edir ki, bunun 86,9 % - i kimya və neft kimya sənaye məhsulları təşkil edir. Eyni zamanda ixrac olunan ümumi məhsullar içərisində kənd təsərrüfatı məhsullarının çəkisi 11,5 %- dir. Digər sənaye məhsullarında ixrac olunur. (bax cədvəl №77). Avropa ölkələri ilə gedən integrasiya prosesləri gələcəkdə Azərbaycan - Niderland ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrinin inkişafı üçün əlverişli imkanlar yaradır. Bu ölkələr üçün ən vacib məsələ yüklərin daşınmasının optimal variantlarının müəyyənləşdirilməsidir.

#### Azərbaycan - İslandiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

İslandiya təbii - iqtisadi vəziyyətinə görə Atlantik okeanının şimalında İslandiya adasında yerləşən dövlət olub, hər tərəfdən dəniz və okean suları ilə əhatə olunmuşdur. Ümumi ərazisi 103 min kv. km olub, bir o qədər də zəngin təbii resurslara malik deyildir. Bu ölkədə əsasən çöl şpatı, kükürd kolçedanı başlıca faydalı qazıntı kimi hesab edilir. İqtisadiyyatında yeyinti sənayesi mühüm yer tutur. Əsas sahə balıq emalı hesab edilir. Balıq məhsulları ixracına görə dünya bazarında mühüm yerlərdən birini tutur. Təsərrüfatın ayrı - ayrı sahələrində xarici kapital mühüm yer tutur. Sənayenin digər sahələrində isə əlvan metallurgiya alüminium, sement, yüngül və yeyinti sənaye sahələri fəaliyyət göstərir. Bu sənaye məhsullarının bir çoxu ixracat xarakteri daşıyır. Ölkədaxili və xarici iqtisadi əlaqələrində yük daşınmada dəniz nəqliyyatı mühüm yer tutur. Həmçinin daxili əlaqələrdə avtomobil nəqliyyatından istifadə olunur. Xarici iqtisadi əlaqələrində yüngül sənaye məmulatları, ərzaq məhsulları mühüm yer tutur. Dünyanın bir çox ölkələri ilə olduğu kimi Azərbaycan respublikası ilə bir tərəfli iqtisadi əlaqələri vardır. Qarışıq nəqliyyat vasitəsilə iqtisadi əlaqələr həyata keçirilir. Yəni Azərbaycan - İslandiya iqtisadi əlaqələrində Azərbaycandan ixrac olunan məhsullar mühüm yer tutur. 2000-ci ildə Azərbaycandan ixrac olunan ümumi məhsulun dəyəri 31539,6 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. İxrac olunan məhsulun 99,9 % -i yanacaq materiallarının

payına düşür. Qalan faizini kimya və yüngül sənaye məhsulları təşkil edir. 2000-ci ildə isə Azərbaycanın İrlandiya ölkəsindən məhsul idxalı qeydə alınmamışdır. Gələcəkdə hər iki ölkə ilə səmərəli iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlverişli imkanlar vardır. Bu imkanların həyata keçirilməsində Avropa ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafı mühüm rol oynayır.

#### Azərbaycan - İrlandiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

İrlandiya Böyük Britaniya adalar qrupuna daxil olan, adada yerləşən dövlətdir. Dünyanın bir çox ölkələrinə gedən dəniz yolları üzərində yerləşən ölkədir. Ümumi sahəsi 70,3 min kv km - dir. Ərazinin kiçik olmasına baxmayaraq qədim dövrün çöküntülərinin geniş yayılması bir sıra filiz və qeyri filiz təbii sərvətlərinin əmələ gəlməsinə təsir göstərmişdir. Əsas sərvətləri torf, daş kömür, dəmir filizi, əlvan filizlər geniş yayılmışdır. Ölkə inkişaf etmiş sənaye və kənd təsərrüfatına malikdir. Sənayenin əsas aparıcı sahələri energetika yeyinti və yüngül sənaye sahələri, maşınqayırma, tikinti materialları, elektrotexnika hesab edilir. Kənd təsərrüfatında isə heyvandarlıq başlıca sahə sayılır. Təsərrüfatın çox sahəli inkişafı İrlandiyanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrinin inkişafına təsir göstərən müsbət faktorlardan hesab edilir. İrlandiya başqa da dövlətlərinə nisbətən iqtisadi əlaqələrdə mühüm rol oynayan nəqliyyatın bir çox sahələrinin inkişafı ilə fərqlənir. İrlandiyada dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, dəniz nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Son ilin məlumatına görə bu qədim ölkədə dəmir yolunun uzunluğu 4,5 min km, avtomobil yolları isə 90,3 min km-dən çoxdur. Ölkədaxili iqtisadi əlaqələrdə hər iki nəqliyyat növündən istifadə olunur. Dəniz nəqliyyatı və hava nəqliyyatı beynəlxalq nəqliyyat sahələrinə daxil edilməklə xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm yer tutur. Son illərdə dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrində yeyinti, yüngül sənaye məhsulları, kimya sənaye məhsulları üstünlük təşkil edir.

İrlandiya - Azərbaycan iqtisadi əlaqələrində son on il ərzində inkişaf etmək üzrədir. 2000-ci ildə Azərbaycan - İrlandiya iqtisadi əlaqələri qarşılıqlı şəkildə inkişaf edərək ikitərəfli iqtisadi əlaqələrə

malikdir. 2000 - ci ildə Azərbaycan - İrlandiya ölkəsindən idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 2004,1 min ABŞ dolları, həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsul isə 50,7 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Azərbaycanın İrlandiya ilə iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. Yəni idxal olunan məhsullar ixracdan çox - çox üstünlük təşkil edir. 2000-ci ildə Azərbaycanın idxal etdiyi

Azərbaycan - İrlandiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 78

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	37,5	1,8	44,0	86,7
Kimya və neft kimya	1067,5	53,2	-	-
Maşınqayırma	740,8	36,9	-	-
Meşə və ağac emalı	-	-	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	32,9	1,6	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	86,9	4,5	1,5	2,9
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	39,2	1,9	5,2	10,4
Cəmi	2004,1	100	50,7	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına osason tortib olunmuşdur.

məhsulun əsas hissəsini kimya və neft kimya sənaye məhsulları - 53,2%-i, maşınqayırma 36,9%-i təşkil edir. Qalan 9,9 % - i isə digər sənaye məhsullarının payına düşür. (bax cədvəl №78). Başqa cür desək İrlandiyadan 1067,6 min ABŞ dolları dəyərində kimya məhsulları, 86 min ABŞ dolları dəyərində elektrotexnika sənaye məhsulları idxal olunmuşdur.

Həmin ilə müvafiq olaraq Azərbaycan - İrlandiya ölkəsinə 50 min ABŞ dolları məbləğində metallurgiya məhsulları ixrac etmişdir.

Azərbaycanın Avropa ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin müasir təhlili göstərir ki, XXI əsrdə Avrasiya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafı məqsədilə nəqliyyat sahəsində olan bir çox qlobal problemlərin ümumilikdə həlli dünya ölkələri ilə yanaşı, Azərbaycan respublikası ilə iqtisadi əlaqələrin yüksək səviyyədə inkişafına təsir göstərəcəkdir. Azərbaycan dünya ölkələrindən iqtisadi əlaqələrdən bəhrələndiyi kimi, Avrasiya ölkələri Azərbaycan nəqliyyatından istifadə etməklə, istehsal etdikləri sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarını səmərəli yollarla dünya bazarına çıxarmaq və reallaşdırmaqla yüksək səviyyədə gəlir əldə etmək imkanlarına malik olacaqdır.

#### §4. ASİYANIN İNKİŞAF ETMİŞ VƏ İNKİŞAF ETMƏKDƏ OLAN ÖLKƏLƏRİ İLƏ İQTİSADİ ƏLAQƏLƏR.

Azərbaycan respublikasının Asiya ölkələri ilə əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi və dünya nəqliyyatını əks etdirən mühüm nəqliyyat növlərinin inkişafı Avropa ölkələri ilə olduğu kimi, Asiya ölkələri ilə də iqtisadi əlaqələrin geniş miqyasda formalaşmasına təsir göstərmişdir. Azərbaycan-asiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafı bir sıra mühüm xüsusiyyətlərlə əlaqədardır.

Birincisi Azərbaycan respublikası Avropa ölkələrinə nisbətən Asiya ölkələri ilə daha əlverişli strateji mövqedə yerləşmişdir. Yəni Azərbaycanın asiya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrini təmin edə bilən quru və su yollarının olması;

İkincisi respublikanın tarixən Asiya ölkələrinin bir çoxu ilə tarixi köklərlə bir-birilə yaxın olması, qədim mədəniyyət və təsərrüfat ənənələrinin yaxınlığı;

Üçüncüsü Avrasiya ölkələri ilə qarşılıqlı iqtisadi əlaqənin inkişafında respublikanın tənzimləyici rola malik olması;

Dördüncüsü Xəzər dənizi vasitəsilə Asiya ölkələri arasında ən ucuz yollarla yüklərin daşınmasının həyata keçirilməsi.

Yuxarıda göstərilən əlamətlər Azərbaycanın bir çox Asiya ölkələri ilə qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin inkişafına təkan vermişdir. XX əsrin son on ili ərzində Azərbaycanın müstəqilliyi sərbəst şəkildə dünya bazarına çıxmağa və istehsal etdikləri məhsulları reallaşdırmaq imkanları yaratmışdır. 2000-ci ildə Azərbaycanın dünya ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 25,1%-i, ixrac etdiyi məhsulların isə 15,9%-i Asiya ölkələrinin payına düşür. XX əsrin sonunda XXI əsrin əvvəlində Avrasiya ölkələri arasında gedən inteqrasiya prosesləri Azərbaycanla həmin ölkələr arasında inteqrasiyasını daha da intensivləşdirmişdir. 2000-ci ildə Azərbaycanla Asiyanın 32-dən çox ölkəsi ilə iqtisadi əlaqələri yaranmış və bu gündə həmin iqtisadi əlaqələr davam edir. (bax şəkil №7).

2000-ci ildə Azərbaycan respublikası bütün Asiya ölkələrindən idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 294332,4 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Bu iqtisadi göstərici bütün dünya ölkələrindən idxal olunan cəmi məhsulun 25,1%-i deməkdir. Eyni zamanda respublikanın həmin ölkələrə ixrac etdiyi məhsulların ümumi dəyəri isə 278129,6 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur və yaxud bütün dünya ölkələrindən ixrac etdiyi məhsulun 15,9%-i təşkil edir.

Azərbaycanın Asiya ölkələri ilə ümumilikdə götürdükdə iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. Respublika bütün Asiya ölkələrindən ixrac etdiyi məhsula nisbətən 16202,8 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsul idxal etmişdir. (bax cədvəl №79). Aparılan iqtisadi təhlilə görə Azərbaycanın Asiya ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 43,6%-i Türkiyə, 19,6%-i İran İslam respublikası, 7,8%-i Çin xalq respublikası, 6,7%-i Birləşmiş Ərəb Əmirliyi, 4,4%-i Sinqapur, 3,8%-i Hindistanın payına düşür. Qalan 14%-i isə Asiyanın 26 ölkəsinin payına düşür. Azərbaycanın Asiya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrində Qədim "İpək yolu"nun çox mühüm əhəmiyyəti olmuşdur. Azərbaycanı Asiya ölkələri ilə əlaqələndirən Xəzər dənizi artıq XXI əsrdə Beynəlxalq nəqliyyat "arteriya" rolunu oynamaqla bütün Avrasiya ölkələri üçün gəlir mənbəyinə çevrilmişdir. Bu gündə Azərbaycan Asiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsində Xəzər dənizi öz əhəmiyyətini saxlamaqdadır.

Azərbaycan Xəzər dənizidən qarışıq nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə etməklə 2000-ci ildə 278129,6 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli xalq təsərrüfatı məhsulları Asiya ölkələrinə ixrac etmişdir. İxrac olunan məhsulların 37,7%-i Türkiyə, 50,6%-i İsrail, 2,7%-i İran ölkəsinə daxil olmuşdur. Ümumi ixrac olunan məhsulun 9%-i 29 ölkəyə aid edilir. (bax cədvəl №79). Azərbaycan - Asiya ölkələrinin iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyini müəyyən etmək məqsədilə bir sıra ölkələrlə həmin əlaqələrin təhlil olunmasını məqsəduyğun hesab edirik.

Azərbaycan - Asiya ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 79

Ölkələrin adı	İdxal	Xüsusi çəkisi % -lə	İxrac	Xüsusi çəkisi % -lə
Türkiyə	128502,6	43,6	104981,0	37,7
İran	56830,2	19,6	2683,4	0,2
Çin	23099,9	7,8	4878,9	1,7
Hindistan	11264,9	3,8	629,4	0,2
BƏR	19889,7	6,7	7116,9	2,5
İsrail	6098,4	2,07	139155,8	50,6
Yaponiya	16390,7	5,5	119,4	0,04
İordaniya	230,1	0,06	-	-
Koreya XDR	123,5	0,04	9,3	0,01
Kuveyt	257,1	0,07	2,4	0,01
Koreya R.	5075,7	1,7	2001,1	0,7
Livan	54,2	0,03	4,9	0,02
Monqolustan	-	-	1176,0	0,4
Oman	364,5	0,1	11,3	0,01
Nepal	2,8	0,0	-	-
Pakistan	1570,7	0,7	2964,0	1,0
Səudiyyə Ərəbistanı	795,6	0,2	13,6	0,01
Vyetnam	14,2	0,02	752,7	0,2
Tayland	2127,2	0,7	23,6	0,0
Əfqanıstan	3,2	0,01	757,2	0,2
Şrilanka	4041,1	1,5	87,0	0,03
Tayvan (Çin)	1216,1	0,4	-	-
Malaziya	1775,4	0,6	6,1	0,0
Laos	0,3	0,0	-	-

<sup>1</sup> Qeyd: cədvəl Azərbaycan respublikasının 2000 - ci ilin idxal və ixrac materiallarına osason tertib olunmuşdur.

Ölkələrin adı	İdxal	Xüsusi çəkisi % - lə	İxrac	Xüsusi çəkisi % - lə
Sinqapur	13208,4	4,4	213,2	0,07
Suriya	714,7	0,2	-	-
Bəhreyn	436,9	0,1	3,0	0,0
Qatar	3,1	0,04	1,0	0,0
İndoneziya	24,2	0,07	5538,4	1,9
Cəmi	294332,4	100	278129,6	100

### Azərbaycan - Türkiyə ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycanın Türkiyə ilə qonşuluq mövqeyində olması və iqtisadi əlaqələrin səmərəli həyata keçirilməsi üçün bir neçə istiqamətlərdə nəqliyyat sistemlərinin fəaliyyəti mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Türkiyə ilə 11 km uzunluğunda sərhədin olmasına baxmayaraq, qədim zamanlardan hər iki ölkə tarixi köklərlə bir birinə bağlıdır. Ümumi ərazisi 780 min kv. km olan Türkiyənin zəngin təbii resurslara malik olması xarici iqtisadi əlaqələrə təkan verə bilən istehsal sahələrinin inkişafına ciddi təsir göstərmişdir. Ərazidə zəngin filiz yataqlarının olması, əlverişli təbii iqlim şəraitinin mövcudluğu ilin bütün fəsillərində istehsal sahələrinin ritmik fəaliyyətinə imkan verir. Sənayenin bir çox sahələrinin: metallurgiya, maşınqayırma, kimya, yüngül və yeyinti sənaye sahələrinin inkişafı daxili tələbatı ödəməklə yanaşı, xarici iqtisadi əlaqələrin geniş miqyaslı inkişafına təsir göstərmişdir. Başqa ölkələrlə olduğu kimi Türkiyənin Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri daha aktivdir. Qədim tarixi ənənəyə malik olan hər iki ölkənin iqtisadi əlaqələrinin inkişafına təsir göstərən bir sıra mühüm faktorlar vardır. Birincisi Bakı - Naxçıvan - Türkiyə bir başa iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlverişli nəqliyyat sistemə malik olması;

İkincisi hər iki ölkənin iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərə bilən təbii resursların zənginliyi; Üçüncüsü Azərbaycan - Gürcüstan -

Türkiyə, Azərbaycan - İran-Türkiyə ölkələrarası əlverişli nəqliyyat kommunikasiyalarının olması.

Dördüncüsü Türkiyənin müasir şəraitdə iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm rol oynayan çox sahəli istehsal quruluşuna malik olması. Göstərilən bu amillər hazırki, şəraitdə də Azərbaycan Türkiyə iqtisadi əlaqələrinin əsasını təşkil edir. 2000-ci ildə Azərbaycanın Türkiyədən idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri bütün Asiya ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 43,6%-i, ixrac etdiyi məhsulun isə 37,7%-i Türkiyənin payına düşür. (bax cədvəl №80). Başqa formada desək həmin ilə müvafiq olaraq Azərbaycan Türkiyədən idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 128502,6 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsulun dəyəri isə 104981,0 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Göründüyü kimi idxal ixracı üstələməklə respublikanın iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. Yəni idxalın ümumi həcmi ixracdan 23521,6 min ABŞ dollara qədər artıq olmuşdur. (bax cədvəl № 80).

Türkiyədən idxal olunan ümumi məhsulun 23,2%-i elektrotexnika, 21,3%-i kimya, neft kimya 13,8%-i yüngül sənaye məhsulları, 9,1%-i maşınqayırma və metal emalı, 8,2%-i meşə materialları təşkil edir. Başqa cür desək 2000-ci ildə respublikaya 27454 min ABŞ dolları dəyərində kimya sənaye məhsulları idxal olunmuşdur. Eyni zamanda Azərbaycandan həmin ildə ixrac olunan məhsulların 66,6%-i yanacaq materialları, 15,4%-i yüngül sənaye məhsulları, 9%-i isə kimya və neft kimya sənaye məhsulları təşkil etmişdir. (bax cədvəl №80). Qalan faizini digər sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının payına düşür. Azərbaycan - Türkiyə ilə iqtisadi əlaqələri yüksək səviyyədə inkişaf edir. Yaxın gələcəkdə Bakı - Tbilisi - Ceyhan; Bakı - Tbilisi - Ərzurum neft və qaz kəmərlərinin istifadəyə verilməsi hər iki ölkə arasında iqtisadi əlaqələrin yeni mərhələsi kimi qiymətləndirilir.



Azərbaycan - Türkiyə ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu. (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 80

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	121,8	0,6	70004,2	66,6
Metallurgiya	5501,7	4,2	4224,6	4,0
Kimya, neft kimya	27454,5	21,3	9468,9	9,0
Maşınqayırma və metal emalı	11802,4	9,1	1799,4	1,7
Məşə materialları	10622,3	8,2	876,8	0,9
Tikinti materialları	4399,6	3,4	8,9	0,0
Yüngül sənaye məhsulları	17744,2	13,8	16234,9	15,4
Yeyinti sənaye məhsulları	7774,1	6,2	501,7	0,5
Kənd təsərrüfatı məhsulları	3851,6	2,9	13,9	0,0
Elektrotexnika	29887,7	23,2	610,4	0,6
Tibb avadanlıqları	6654,5	5,1	-	-
Sair məhsullar	2688,2	2,0	1237,3	1,3
Cəmi	128502,6	100	104981,0	100

Yaxın gələcəkdə "İpək yolu"nın fəaliyyəti Türkiyə - Azərbaycan əlaqələrində yeni dönüş mərhələsi olacaqdır. Avtomobil və dəmir yollarının beynəlxalq normalara uyğun qurulması yük axınlarının intensivləşməsinə təsir göstərəcəkdir. Eyni zamanda Bakı - Sədərək - Dilucu - İqdır, Bakı - Astara - Təbriz - Maku - avtomobil yollarından istifadə etməklə yüklərin səmərəli daşınmasını təmin etmək olar. Həmçinin Türkiyədən dəniz nəqliyyatı vasitəsilə Xəzər dənizinə çıxış yolunun olması hər iki ölkə arasında dəniz nəqliyyatından istifadə etməklə yüklərin daha səmərəli yollarla daşınması təmin olunacaqdır.

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Statistika komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan - İran ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Azərbaycan - İran iqtisadi əlaqələrinin inkişafında tarixən hər iki ölkənin qonşuluq mövqeyində və əlverişli nəqliyyat sistemində malik olması, iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına təkan verə bilən çox sahəli istehsal sahələrinin inkişafı mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Ümumi ərazisi 1648 min kv. km olan İran ölkəsində əlverişli iqlim və təbii iqtisadi şəraitin olması bütün dövrlərdə istehsal sahələrinin inkişafına təsir göstərmişdir. İranın ərazisinin qədim geoloji juruluşa malik olması neft və təbii qaz yataqlarının, zəngin dəmir filizi və əlvan filiz yataqlarının (mis, marqans, xrom, nikel, kobalt, molibden, qurğuşun, sink, və s.), tikinti materiallarının olması sənayenin çoxsahəli inkişafına təsir göstərmişdir. Eyni zamanda İranın əlverişli iqlim şəraitinin olması kənd təsərrüfatında subtropik bitkiçilikdən tutmuş digər meyvəçilik, tərəvəzçilik, taxılçılıq bitkilərinin inkişafı üçün əlverişlidir. Yuxarıda qeyd olunan təbii ehtiyatlar əsasında neft - qaz, kimya, metallurgiya, maşınqayırma, energetika sənayesi inkişaf tapmışdır. İstər sənaye, istərsə də kənd təsərrüfatı məhsulları daxili tələbatı ödəməklə yanaşı, ixracat xarakteri daşıyır. İran dövlətinin digər mühüm müsbət cəhəti ondadır ki, dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmaq üçün əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasına malikdir. Quru və su yollarının, həmçinin hava nəqliyyatının inkişafı daxil və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında xüsusi rol oynayır. Son 15-20 il ərzində İranın xarici ticarət əlaqələri sürətlə inkişaf edir. Dünyanın başqa ölkələri ilə olduğu kimi, Azərbaycanla geniş iqtisadi əlaqələrə malikdir. 2000-ci ildə Azərbaycanın İranla iqtisadi əlaqələrində idxal və ixracın xüsusi çəkisi əvvəl ki, illərlə müqayisədə yüksəlmişdir. 2000-ci ildə Azərbaycanın bütün Asiya ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 19,6 %-i, ixrac etdiyi məhsulun isə 0,2%-i İranın payına düşür. Həmin ilə müvafiq olaraq Azərbaycanın İrandan idxal etdiyi ümumi məhsulun dəyəri 56830,2 min ABŞ dolları dəyərində olduğu halda, həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsulun dəyəri 2683,4 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Azərbaycan İran iqtisadi əlaqələr balansını mənfi saldoya malikdir. Yəni idxal olunan məhsullar ixracdan 54146,8 min ABŞ dolları artıq olmuşdur. Azərbaycan respublikası qarşılıqlı şəkildə İranla hər cür sənaye malları idxal və ixrac etmək im-

kanlarına malikdir. 2000 - ci ildə Azərbaycan İrandan idxal etdiyi ümumi məhsulun 22,9%-i tikinti materialları, 21,9%-i yanacaq, 17,3 % - i yeyinti sənaye məhsulları, 13,9%-i kənd təsərrüfatı məhsulu təşkil edir. Qalan 24%-i isə kimya, maşınqayırma, metallurgiya, meşə, ağac emalı elektrotexnika, tibb avadanlıqları və s. məhsulların payına düşür. (bax cədvəl №81). Eyni zamanda İran ölkəsinə Azərbaycanından göndərilən ümumi məhsulların 72,6%-i metallurgiya, 11,5%-i maşınqayırma avadanlıqları, 6,4%-i yüngül sənaye məhsullarının payına düşür. Qalan faizi isə digər sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları təşkil edir. (bax cədvəl №81)

Azərbaycan İran ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>

Cədvəl 81

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	12458,7	21,9	-	-
Metallurgiya	605,6	1,0	5581,8	72,6
Kimya	6126,9	10,7	94,3	1,2
Maşınqayırma	1231,4	2,1	884,8	11,5
Meşə və ağac emalı	418,0	0,7	19,4	0,2
Tikinti materialları	13069,5	22,9	112,4	1,4
Yüngül sənaye məhsulları	2722,2	4,7	465,4	6,4
Yeyinti sənaye məhsulları	9864,5	17,3	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	7945,1	13,9	278,9	3,6
Elektrotexnika	10,4	0	-	-
Tibbi avadanlıqları	371,8	0,6	32,6	0,4
Sair	2424,1	4,2	213,8	2,7
Cəmi	56830,2	100	7683,4	100

<sup>1</sup> Qeyd: Cədvəl Azərbaycan Statistika komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

İrannın yerləşdiyi coğrafi mövqeyindən asılı olaraq Azərbaycanla bütün istiqamətlərdə nəqliyyatın müxtəlif növlərindən istifadə etməklə, iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malikdir. Müasir şəraitdə Azərbaycan İranla dəniz nəqliyyatı vasitəsilə Bakı - Ənzəli, Bakı - Noşəhr, quru nəqliyyatı vasitəsilə Naxçıvan - Culfa - Təbriz - Tehran dəmir yolu, Bakı - Astara - İran avtomobil yolları vasitəsilə iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanları yaranıb. Eyni zamanda Bakı - Tehran, hava yolları fəaliyyət göstərir. İranın Məşhət, Təbriz şəhərlərinə hava yollarının açılması əhalinin gediş - gəlişinə müsbət təsir göstərmişdir. Gələcəkdə hər iki ölkə arasında iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyini yüksəltmək üçün məhsulların daşınmasında nəqliyyatın səmərəliliyinin seçilməsi əsas şərtlərdən biri hesab edilir. "İpək yolu"nun bərpası və Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin fəaliyyəti hər iki ölkənin dəmir yolları və avtomobil yollarının beynəlxalq normalara çatdırılması üçün yenidənqurma işlərinin aparılmasını tələb edir. Bu tədbirlərin həyata keçirilməsi hər iki ölkə arasında yüklərin daşınması zamanı yolların uzun müddətli işləməsini təmin etmişdir.

#### Azərbaycan - Çin Xalq Respublikası ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Ərazisinin böyüklüyünə görə dünyada üçüncü yeri tutan Çin Asiyanın Şərqi hissəsində yerləşir. Ümumi ərazisi 9,6 milyon kv. km və əhalisi 1 milyard 250 milyon nəfər olan Çin Xalq Respublikasının iqtisadi inkişafının çox qədim tarixi vardır. Ərazisinin qədim tarixə malik olması, bir sıra filiz və qeyri filiz təbii sərvətlərinin inkişafına təsir göstərmişdir. Ərazidə daş kömür, dəmir filizi və əlvan filizlərin geniş yayılması sənayesinin çoxsahəli inkişafına təsir göstərmişdir. Çin 26 növ məhsul istehsalına görə dünyanın ən nəhəng istehsalçıları sırasına daxildir. Bu ölkədə qədim ənənəvi sənaye sahələri ilə yanaşı, elektron aerokosmik, avtomobil sənaye sahələrində inkişaf etmişdir. Çin dünya yanacaq enerji resurslarına görə mühüm yerlərdən birini tutur. Çinin enerji balansında daş kömürün xüsusi çəkisi 70 %, 23%- neft, 3 % - i qaz, 4 % - i hidroenerji resursları təşkil edir. Yerli

filiz ehtiyatları əsasında metallurgiya, maşınqayırma, kimya sənaye sahələri yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir. Kimya sənayesində ixracat xarakteri daşıyan kükürd turşusu, mineral gübrələr, plastik kütlələr, sintetik liflər, kauçuk, rezin məmulatlar və s istehsal edilir.

XX əsrin sonunda Çin iqtisadiyyatının sürətlə inkişafı, onun dünya bazarında xüsusi bir yer tutmasına səbəb olmuşdur. 2000-ci ildə Çin təqribən 200 milyard dollarlıq mal dünya ölkələrinə ixrac etmiş və ümumi dəyəri 150 milyard dollara bərabər olan müxtəlif çeşidli məhsullar idxal etmişdir.<sup>1</sup> Ümumi əhalisi 1,2 milyardan çox olan Çinin dünya bazarında bu cür tüğyan etməsi, sözün əsil mənasında Çin iqtisadiyyatının möcüzələrindən xəbər verir. Çinin əlverişli nəqliyyat sisteminə malik olması; dəmir yolu, avtomobil, dəniz, boru kəmə, hava nəqliyyatının inkişafı dünyanın bütün kontinentləri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmağa imkan verir. Qədim zamanlardan Çinin dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynamış Qədim "İpək yolu" XXI əsrdə dünyanın global problemlərindən birinə çevrilmişdir. Qədim "İpək yolu"nun bərpası bütün kontinentlərin ölkələrini öz ətrafında birləşdirərək əsil sərvət yoluna çevrilmişdir. Çində istehsal edilən sənaye, kənd təsərrüfatı məhsulları kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinə görə dünya bazarında istehlakçılar tərəfindən hərarətlə qarşılanır.

2000-ci ildə Çin Xalq Respublikası dünyanın bir çox ölkələri ilə olduğu kimi, Azərbaycan respublikası ilə geniş iqtisadi əlaqələrə malik olmuşdur. Həmin ildə Azərbaycan Çin Xalq respublikasından ümumi dəyəri 23090,5 min ABŞ dolları olan müxtəlif sənaye məhsulları idxal etmiş və 4878,9 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli sənaye məhsulları həmin ölkəyə ixrac etmişdir. Çindən idxal olunan məhsullar bütün Asiya ölkələrindən idxal olunan məhsulun cəmi 7,8%-i, ixrac olunan məhsullar isə müvafiq olaraq 4,7 % təşkil edir. Azərbaycanın digər ölkələrdən fərqli olaraq "İpək yolu" üzərində mərkəzi mövqe tutması qədim Çin ölkəsi ilə ticarət əlaqələrinə qoşulmasına real imkanlar yaratmışdır. 2000-ci ildə Azərbaycanın Çindən idxal etdiyi məhsulun cəmi 38,4%-i yüngül sənayenin, 22,4%-i maşınqayırma və

metal emalı, 13,6 % - i elektrotexnika, 70%-i meşə, ağac emalı sənaye məhsulları təşkil etməklə daha üstün göstəricilərə malikdir. Qalan 18,6%-i sənayenin digər sahələrinin payına düşür (bax cədvəl №82). İxrac olunan məhsullara gəldikdə isə əsas yeri kimya, neft kimya sənaye məhsulları 86,6%-i, yüngül sənaye məhsulları 9,1%-i, meşə ağac emalı sənaye məhsulları 2,1%-i təşkil edir (bax cədvəl №82).

Azərbaycan-Çin ölkələrarsı iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 82

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurqiya	810,8	3,5	71,2	1,4
Kimya, neft kimya	710,5	3,0	4226,7	86,6
Maşınqayırma və metal e'malı	5115,2	22,4	-	-
Meşə və ağac e'malı materialları	1625,7	7,0	97,4	2,1
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yünlü sənaye məhsulları	8876,5	38,4	444,5	9,1
Yeyinti sənaye məhsulları	260,2	1,1	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	42,9	0,2	-	-
Elektrotexnika	3121,2	13,6	-	-
Tibb avadanlığı	39,2	0,1	-	-
Sair	2488,3	10,7	39,1	0,8
Cəmi	23090,5	100	4878,9	100

<sup>1</sup> Z.Ə. Səmədzadə. Dünya iqtisadiyyatı "Çin" iqtisadi möcüzəsi, B. 2001, səh. 82

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Qeyd edilməlidir ki, XXI əsrdə Avrasiya ölkələri arasında gədən inteqrasiya prosesləri daha intensiv hal almışdır. Qədim "İpək yolu"nun bərpası, Avropa-Qafqaz-Asiya magistral dəhlizinin Azərbaycanda mərkəzi mövqe tutması, qərb və şərq ölkələrinə yük daşınmanın tənzimlənməsi bilavasitə respublikanın üzərinə düşür. Eyni zamanda bu proseslərlə əlaqədar olaraq Azərbaycan-Çin iqtisadi əlaqələrində daha mütərəqqi dəyişikliklərin meydana gəlməsi öz əksini tapmış olacaqdır.

#### **Azərbaycan-Hindistan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Hindistan coğrafi şəraitinə görə Asiyanın cənubunda yerləşən iqtisadi inkişafına görə mühüm yer tutan ölkələrdən biridir. Ümumi ərazisi 3287,6 min kv.km olan bu qədim ölkədə bir milyarda yaxın əhali yaşayır. Hindistanın dəniz və okeanlara yaxınlığı və quruda çoxşaxəli nəqliyyat konfigurasiyasına malik olması dünya bazarına çıxmasına əlverişli imkanlar yaradır. Dikər tərəfdən bu qədim ölkənin əlverişli təbii iqtisadi şəraiti və müxtəlif zəngin resurslara malik olması istehsal sahələrinin yüksək səviyyədə inkişafına zəmin yaratmışdır. Xüsusilə zəngin filiz sərvətlərinin və hidroenerji ehtiyatlarının olması Hindistanda sənayenin çoxşaxəli inkişafına səbəb olmuşdur. Digər tərəfdən əlverişli iqlim şəraitinə malik olması kənd təsərrüfatında yüksək səviyyədə nailiyyətlər qazanmasına imkan vermişdir. Sənayedə metallurgiya, maşınqayırma, yüngül və yeyinti sənayesi inkişaf etmiş, ölkənin daxili tələbatını ödəmək imkanlarına malikdir. Eyni zamanda bu ölkənin aqrar sənaye sahələri yüksək səviyyədə inkişaf etmiş və həmin məhsullar xarici ticarətdə mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu sahədə istehsal edilən bir sıra kənd təsərrüfatı məhsullarına görə dünyada aparıcı yerlərdən birini tutur. Təkcə bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, Hindistan dünya çay istehsalının təxminən 35%-i, şəkər-qamışı istehsalının 20%-i, düyü, pambıq, banan və s. məhsulların çox hissəsini verməklə, dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrdə aktiv iştirak etmək imkanları qazanır.

Hindistanın yerləşdiyi strateji mövqe təsərrüfatın başqa sahələri kimi, ölkələrarası iqtisadi əlaqələrdə mühüm rola malik olan dəmir yolunun, avtomobil nəqliyyatının, boru kəmərləri və beynəlxalq səviyyəli hava nəqliyyatının, dəniz nəqliyyatının inkişafına təsir göstərir. Hindistanda olan dəmir yolunun ümumi uzunluğu 63000 km, avtomobil yollarının uzunluğu 1843 min. km-dən artıqdır. Boru kəmərləri nəqliyyatının ümumi uzunluğu isə 6 min. km-dən çoxdur. Qeyd olunan nəqliyyat sahələri ölkənin daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Son illərdə Hindistan-Azərbaycan iqtisadi əlaqələri intensiv inkişafa malikdir. Azərbaycanın Hindistandan idxal etdiyi cəmi məhsul Asiya ölkələrindən idxal olunan məhsulun 3,8%-i, ixrac etdiyi məhsullar isə müvafiq olaraq 0,2%-i təşkil edir. 2000-ci ildə Hindistandan idxal olunan ümumi məhsulun dəyəri 11264,9 min ABŞ dolları olduğu halda, ixrac etdiyi məhsul isə 629,4 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Hindistanla Azərbaycanın iqtisadi əlaqələr balansı mənfiyə düşür. Azərbaycanın idxal etdiyi məhsulun 52,9%-i maşınqayırma, 19,5%-i yeyinti sənaye məhsulları, 9,9%-metallurgiya, 5,4%-i yüngül sənaye məhsulları təşkil edir. Eyni zamanda Hindistandan kimya, neft kimya, tikinti materialları, tibb avadanlıqları idxal edir (bax cədvəl №83). Müqabilində isə Azərbaycan metallurgiya sənaye məhsulları ixrac edir. Aparılan iqtisadi təhlillər göstərir ki, Hindistandan Azərbaycana gətirilən məhsullar içərisində yüngül və yeyinti, maşınqayırma, tibb avadanlıqlarının gətirilməsi səmərəli olduğu halda, metallurgiya məhsullarının daşınması bir o qədər səmərəli hesab olunmuşdur. Yaxın gələcəkdə respublikada müvafiq sənaye sahələrinin inkişaf etdirilməsi Hindistanla iqtisadi əlaqələri daha da inkişaf etdirilməsinə təsir göstərmiş olacaqdır. Hindistan-Azərbaycan müstəqil hava yollarının fəaliyyət göstərməsi hər iki ölkə arasında qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrə təsir göstərən faktorlardan biri hesab edilir.

Azərbaycan-Hindistan ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesab ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 83

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurqiya	1121	9,9	629,4	100
Kimya, neft kimya	112,2	0,9	-	-
Maşınqayırma və metal e'malı	5968,8	52,9	-	-
Meşə və ağac e'malı materialları	4,4	0,0	-	-
Tikinti materialları	26,9	0,2	-	-
Yünlü sənaye məhsulları	611,7	5,4	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	2141,9	19,5	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	1123,9	9,9	-	-
Sair məhsullar	153,4	1,3	-	-
Cəmi	11264,9	100,5	629,4	100

**Azərbaycan-Yaponiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Yaponiya coğrafi vəziyyətinə görə Asiyanın şərqində, Yapon adalarında yerləşən dövlət olub, hər tərəfdən okean suları ilə əhatə olunmuşdur. Ümumi sahəsi 372,1 min kv. km olan Yaponiyanın iqtisadiyyatı ada dövləti olmasına baxmayaraq dünyanın yüksək səviyyədə inkişaf etmiş dövlətləri sırasına daxil edilir. Yaponiyanın

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

təbii sərvətləri bir o qədər zəngin deyildir. Lakin bir sıra faydalı qazıntılar: daş gömür, dəmir filizi, kükürd, manqan, qurquşun, qızıl, gümüş və filiz ehtiyatları, həmçinin neft yataqlarından Yapon xalqı səmərəli istifadə etməklə iqtisadi sahədə yüksək səviyyədə uğurlar qazanmışdır. Yaponiya sənaye sahələrində energetika, metallurqiya, maşınqayırma, kimya, yüngül sənaye sahələri aparıcı sahələrdən hesab edilir. Eyni zamanda elektrotexnika və cihazqayırma sahəsində istehsal edilən məhsullara görə dünya bazarında hegemonluq edən ölkələrdən biri sayılır. Energetika sənayesinin inkişafında Yaponiya öz yerli resurslarından istifadə etməklə İES-lər, AES-lər və SES-lər mərkəzinə çevrilməklə, özünün enerjiyə olan tələbatını tam ödəmək imkanına malikdir. Bütün illərdə enerji artımı sürətlə müşahidə edilir. Ölkədə 1980-cı ildə -578 mlrd. kv. s., 1990-cı ildə 835 mlrd. kv. Saat, 1995-ci ildə 900 mlrd. kv. saatdan çox enerji istehsal edilmişdir. Energetikanın inkişafı digər istehsal sahələrində qələbənin rəmzi hesab edilir.

Yaponiya yerli filiz ehtiyatlarından və gətirilmə xammaldan istifadə etməklə güclü metallurqiya kompleksinə malikdir. Belə bir cəhəti qeyd etmək lazımdır ki, Yaponiya metallurqiya sənayesi üçün xammal idxal edən ölkə olduğu halda, özünün istehsal etdiyi metallurqiya sənaye məhsullarını dünya bazarına ixrac etməklə böyük nüfuz sahibi olmuşdur. Metallurqiyanın bazası əsasında maşınqayırmanın bir çox sahələri inkişaf etmiş və bu sahənin məhsulları dünyanın çox ölkəsi ilə Yaponiyanın iqtisadi əlaqələrinə zəmin yaratmışdır. Son illərdə Yaponiya dünyada istehsal edilən avtomobillərin 30%-i, metalkəsən dəzgəhlərin 12%-i, radioqəbuledicilərini 9%-i, televizorların 12%-i, fotoaparatların 32%-i, müxtəlif çeşidli saatların 20%-i təşkil edir. Ölkədə yüksək səviyyədə mərkəzləşmiş avtomobil konsernlərindən "Toyota" "Ford motor" "Nissan" "Xonda" "Mazda" və s. göstərmək olar ki, istehsal edilən bu markalı avtomobillər Yaponiyanın xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu göstərilən sənaye sahələri ilə yanaşı Yaponiya daxli və xarici iqtisadi əlaqələrdə mühüm rol oynayan nəq-

liyyat kommunikasiyasına malikdir. Ölkədə dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, boru kəməri, dəniz və hava nəqliyyatı yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir, dəmir yolunun ümumi uzunluğu 28 min km. təşkil etməklə yük dövriyyəsinə görə dünyada yalnız Rusiya və Çindən geridə qalır. Avtomobil yollarının uzunluğu isə 1100 min km. təşkil edir. Avtomobil yolları dəmir yolları ilə adətən paralel olduğundan yük daşınmada hər iki nəqliyyat növündən səmərəli istifadə edilir. Dünyanın çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrində dəniz nəqliyyatı xüsusi əhəmiyyətə malikdir.

Dünya ölkələri ilə olduğu kimi Yaponiyanın Azərbaycanla iqtisadi əlaqələrin son onillik ərzində inkişaf etməyə başlamışdır. Nəqliyyat cəhətdən hər iki ölkənin bir o qədər əlverişli mövqedə olmamasına baxmayaraq, istehsal olunmuş müxtəlif çeşidli məhsulların səmərəlilik baxımından hər cür nəqliyyat vasitələrindən istifadə etməklə, iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsi olduqca vacibdir. Şübhəsiz ki, Yaponiyanın "İpək yolu"na qoşulması Avrasiya ölkələri ilə olduğu kimi, Azərbaycanla da iqtisadi əlaqələrin inkişafını daha da intensivləşdirəcəkdir. 2000-ci ildə Azərbaycan Yaponiyadan 16390 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar idxal etmişdir. Yaponiyaya ixrac olunan məhsulların ümumi həcmi isə 119,4 min ABŞ dolları dəyərindən olmuşdur. Azərbaycan - Yaponiya iqtisadi əlaqələri mənfi saldoya malikdir. Yəni respublikanın idxal etdiyi məhsulun dəyəri ixrac olunan 16271,6 min ABŞ dolları çoxdur. Yaponiyadan idxal olunan məhsulların çox hissəsini 46,5%-i maşınqayırma, 42,3%-i kimya və neft kimya, 4,3%-i elektrotexnika sənaye məhsulları təşkil edir. (Bax cədvəl №84).

Azərbaycan - Yaponiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 84

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurqiya	62,1	0,3	54,5	45,7
Kimya, neft kimya	6935,2	42,3	-	-
Maşınqayırma və metal e'malı	7465,7	46,5	-	-
Meşə və ağac e'malı materialları	29,0	0,1	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yünlü sənaye məhsulları	42,6	0,1	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	-	-	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	715,3	4,3	-	-
Tibb avadanlığı	454,0	2,7	-	-
Sair	686,8	4,2	64,9	54,3
Cəmi	16390,7	100	119,4	100

Qalan 6,9%-i isə yüngül, metallurqiya, meşə, ağac emalı sənaye məhsulları, tibb avadanlıqları təşkil edir. Respublikamızdan ixrac olunan məhsulların 45,7%-i metallurqiya, sənaye məhsulları. 54,3%-i isə və s. məhsullar təşkil edir. Yaponiya - Azərbaycan iqtisadi əlaqələrinin inkişafında yalnız idxal və ixrac əməliyyatları deyil, eyni zamanda respublikanın təbii resurslarının mənimsənilməsində Yapon

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

investorları tərəfindən investisiyaların ayrılması hər iki ölkə üçün qarşılıqlı iqtisadi münasibətlərin formalaşmasında mühüm faktor kimi qiymətləndirmək olar.

### Azərbaycan - Koreya Respublikası ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Koreya Respublikası Koreya yarım adasının cənub hissəsində yerləşir. Ümumi ərazisi 98,5 min kv. km olan bu respublika yerləşdiyi ərazidən asılı olaraq, quru və su yolları vasitəsilə dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malikdir. Koreyanın təbii ehtiyatlarına gəldikdə orada dəmir filizi, sink, qurquşun, uran və s. olması metallurgiya sənayesinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Ölkədə eyni zamanda energetika, yüngül yeyinti sənaye sahələri inkişaf etmiş və bu məhsulların çox hissəsi ixracat xarakteri daşıyır. Koreya Respublikasında dəmir yolu, dəniz, hava nəqliyyatı inkişaf etmiş, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Koreya Respublikasının Çin Xalq Respublikası ölkəsinə yaxın olması Koreyanın "İpək yolu"na qoşulması üçün daha əlverişli imkanlar yaradır. Koreya Respublikası dünyanın bir çox ölkələri ilə olduğu kimi Azərbaycan müstəqillik qazandıqdan sonra Koreya respublikası ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək üçün şərait yaratmışdır. 2000-ci ilin iqtisadi göstəricilərinə görə Azərbaycan Koreya Respublikasından idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 5075,7 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsulun ümumi dəyəri isə 2001,1 min ABŞ dolları qədərdir. Göründüyü kimi 2000-ci ildə Azərbaycanın Koreya Respublikası ilə iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. Koreya respublikasından idxal olunan ümumi məhsulun 32,4%-i elektrotexnika, 30,5%-i yüngül, 19,0%-i maşınqayırma, 14,7%-i isə kimya, neft kimya sənaye məhsulları təşkil edir. Qalan faizi digər sahələrin payına düşür. (bax cədvəl №85). Eyni zamanda respublikadan Koreya respublikasına ixrac olunan məhsulun 99%-dən çoxunu metallurgiya sənayesi məhsulları təşkil edir. (bax cədvəl №85).

Azərbaycan Koreya respublikasından idxal və ixrac etdiyi məhsullar bütün Asiya ölkələrinə idxal və ixrac edilən məhsulların 1,7-0,7% təşkil edir.

### Azərbaycan - Koreya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 85

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	55,3	1,0	1990,7	99,4
Kimya, neft kimya	748,1	14,7	-	-
Maşınqayırma və metal e'malı	967,2	19,0	-	-
Məşə və ağac e'malı materialları	-	-	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	1551,5	30,5	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	-	-	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	10,5	0,6
Elektrotexnika	1630,4	32,3	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	123,2	2,4	-	-
Cəmi	5075,7	100	2001,1	100

Koreya respublikası ilə Azərbaycan iqtisadi əlaqələrinin gələcəkdə inkişafı üçün daha əlverişli imkanlar vardır. Bu imkanların ən başlıcası qarşılıqlı şəkildə respublikanın müvafiq sənaye və kənd təsərrüfatı sahələrindədir.

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

rüfatı sahələrinə investisiya ayırmaqla istehsal sahələrindən yüksək səviyyədə gəlir əldə etmək imkanlarına malik olurlar.

#### Azərbaycan - Kuveyt ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Kuveyt coğrafi mövqeyinə görə cənubi qərbi Asiya ölkələr qrupuna aid olub, İran Körfəzi sahilində yerləşir. Ümumi ərazisi 17,8 min kv. km olan Kuveyt ölkəsi Səudiyyə Ərəbistanı, İranla, həmçinin İran Körfəzi suları ilə əhatə olunması dünyanın bir sıra ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malik olmuşdur. Kuveyt istər quru, istərsədə su nəqliyyatından istifadə imkanları vardır. Azərbaycan - Kuveyt iqtisadi əlaqələri əsasən hava və avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. Avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 2 min km-dir. Kuveytin ərazisi mineral sərvətlərlə o qədər zəngin olmaması gətirilmə xammal əsasında bir sıra sənaye sahələrini inkişaf etdirmək imkanlarına malik olmuşdur. Əsas sərvəti neft, qaz hesab edilir. İstehsal etdiyi bir çox məhsullar dünya bazarında özünə məxsus yer tuta bilir. Sənayedə neft emalı, kimya, energetika aparıcı sahələrdən hesab edilir. Bu sənaye məhsulları daxili tələbatı ödəmək imkanlarına malikdir. Eyni zamanda müəyyən qism sənaye məhsulları ixracat xarakteri daşıyır. Son on il ərzində Azərbaycan Kuveyt iqtisadi əlaqələri inkişaf etməyə başlamışdır. 2000-ci ildə Kuveyt ölkəsindən respublikamız 257 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli sənaye məhsulları idxal etmiş və ixrac etdiyi məhsulun miqdarı olduqca az olmuşdur. (bax cədvəl №86).

#### Azərbaycan - Kuveyt ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 86

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	25,8	10,3	-	-
Kimya, neft kimya	47,6	18,5	-	-
Maşınqayırma və metal e'malı	-	-	-	-
Meşə və ağac e'malı materialları	78,0	30,3	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	29,5	11,4	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	-	-	2,4	100
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	15,3	5,9	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	60,9	23,6	-	-
Cəmi	257,1	100	2,4	100

Cədvəldən görüldüyü kimi Kuveyt ölkəsindən Azərbaycana gətirilən məhsulların əsasını mebel məmulatları 30,3%, kimya və neft kimya sənayesi məhsulları 18,5%, yüngül sənaye məhsulları 11,4%, metallurgiya sənaye məhsulları 10,3% təşkil etmişdir. Qalan faizi digər məhsulların payına düşür. Azərbaycandan ixrac olunan məhsullar içərisində müxtəlif çeşidli yeyinti məhsulları mühüm yer tutur. Azər-

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.



baycan - Kuveyt iqtisadi əlaqələri gələcəkdə daha intensiv inkişaf imkanlarına malikdir.

### Azərbaycan - Birləşmiş Ərəb respublikası ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Birləşmiş Ərəb respublikası qərbi Asiyada Ərəbistan yarımadasının şərq sahilində yerləşir. Ümumi sahəsi 83,6 min kv. km olan bu ölkənin təbiəti və təbii resurslarına görə Asiyanın digər ölkələrindən fərqlənir. Zəngin neft və qaz ehtiyatlarına malik olması ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan faktorlardan hesab edilir. Uzun illər əsarət altında yaşayan bu ölkə, XX əsrin sonlarında dünya iqtisadiyyatında mühüm rola malik olan BƏR-ı kimi tanınır. Ölkə iqtisadiyyatında neft - qaz sənayesi ilə yanaşı, yüngül, yeyinti sənayesi mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Kapitalist adət - ənənələri hökm sürən bu ölkədə iqtisadiyyatın formalaşmasında şəxsi sahibkarlıq mühüm rol oynayır. Nəqliyyat iqtisadi əlaqələri dəniz, avtomobil və hava nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Ümumi avtomobil yollarının uzunluğu 900 km - dən çoxdur. Dünya ticarətində əsasən neft, qurudulmuş balıq, xurma xüsusi rol oynayır. Eyni zamanda maşınqayırma, meşə, ağac emalı, tikinti materialları, elektrotexnika və digər sənaye sahələri inkişaf etmiş, həmin sahələrin məhsulları ixracatda mühüm yer tutur. Dünyanın bir çox ölkələri ilə olduğu kimi BƏR-in Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri son illərdə inkişaf etməyə başlamışdır. 2000-ci ildə Azərbaycanın bütün asiya ölkələrində idxal etdiyi məhsulun 6,7 % - i və ixrac etdiyi məhsulun 2,5 % - i bu ölkəyə daxil olmuşdur. Başqa cür desək 2000 - ci ildə BƏR - dən idxal olunan ümumi məhsulun dəyəri 19889,7 min ABŞ dolları, ixrac olunan məhsullar isə 7116,9 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Şübhəsiz ki, idxal olunan məhsulların, həmçinin ixracatdan üstün olması respublikanın iqtisadi əlaqələr balansının mənfi saldoya malik olmasına təsir göstərmişdir.

Azərbaycanın BƏR-dən idxal etdiyi ümumi məhsulların 20,6%-i kimya, neft kimya, 16,9%-i maşınqayırma sənaye məhsulları, 12,0%-

i elektrotexnika, 8,5%-i yüngül, 6,2%-i yeyinti və 6,7%-i metallurgiya sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Qalan faizinin respublikaya gətirilən tibb avadanlıqları, kənd təsərrüfatı məhsulları və s. məhsullar təşkil edir. (bax cədvəl №87)<sup>1</sup>.

Azərbaycan-Birləşmiş Ərəb respublikalararası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə).

Cədvəl 87

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	1142,6	6,7	529,4	7,8
Kimya, neft kimya	4100,6	20,6	4173,3	58,6
Maşınqayırma və metal e'malı	3366,2	16,9	353,4	4,9
Meşə və ağac e'malı materialları	443,1	2,2	-	-
Tikinti materialları	1626,7	8,1	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	1699,0	8,5	114,7	1,6
Yeyinti sənaye məhsulları	1234,4	6,2	1596,0	22,4
Kənd təsərrüfatı məhsulları	176,6	0,8	-	-
Elektrotexnika	2400,4	12,0	10,6	0,1
Tibb avadanlığı	417,1	2,0	4,9	0,0
Sair məhsullar	3283,0	16,5	334,4	4,6
Cəmi	19889,7	100	7116,7	100

Eyni zamanda respublika öz yerli sənaye məhsullarını BƏR-ə ixrac edir. Göstəricilərə müvafiq olaraq ixrac olunan məhsulun cə-

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

mi 38,8%-i kimya və neft kimya səçayə məhsulları, 22,4%-i yeyinti sənayesi məhsulları, 7,8%-i isə metallurğiya məhsullarının payına düşür. İndiki şəraitdə olduğu kimi gələcəkdə islam dünyasının mərkəzi sayılan bu ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin geniş inkişaf perspektivləri vardır.

#### Azərbaycan-İsrail ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

İsrail respublikası Asiyanın Cənub qərbində, Aralıq dənizinin şərq sahilində yerləşir. Ümumi sahəsi 68,7 min kv. km olub, əlverişli təbii iqtisadi şəraitə malikdir. İsrailin quru və su yollarına malik olması xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir. Ərazidə fəaliyyət göstərən sənaye sahələrinin çox hissəsi gətirilmə xammala əsaslanır. Ölkədə kimya, neft kimyası, yüngül, yeyinti sənaye sahələri inkişaf etmişdir. Son dövrlərdə elektrotexnika, elektron maşınqayırma, əlvan metallurğiyanın müxtəlif sahələri də inkişaf etmişdir. İsrailin ümumi sənaye müəssisələrinin 70%-dan çoxu ölkənin paytaxtı Tel-Əviv şəhərində yerləşmişdir. Eyni zamanda əlverişli təbii-iqtisadi şəraitin olması kənd təsərrüfatının intensiv inkişafı üçün mühüm rol oynamışdır. Kənd təsərrüfatında əsasən texniki bitkilər, taxılçılıq və heyvandarlıq inkişaf etdirilir. Lakin ölkənin daxili tələbatının ödənilməsi çox zaman idxal olunan məhsullar hesabına ödənilir. İsrail əlverişli dəmir yolu, avtomobil, dəniz hava nəqliyyatına malik olması daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaratmışdır. Dəmir yollarının uzunluğu 1000km-ə yaxındır. İsrail-Azərbaycan iqtisadi əlaqələrində əsasən hava, dəniz, avtomobil nəqliyyatından istifadə olunur. 2000-ci ildə İsrail ölkəsindən Azərbaycan respublikası 6098,4 min ABŞ dolları dəyərində məhsul idxal etdiyi halda, həmin ölkəyə 135155,8 min ABŞ dolları dəyərində məhsul ixrac etmişdir. Yaxud Azərbaycanın bütün Asiya ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 2,1%-i və ixrac etdiyi 50,6%-i İsrailin payına düşür. Azərbaycanın İsrail ölkəsi ilə iqtisadi əlaqələr balansı müsbət saldoya malikdir. Yəni Azərbaycan İsrailə 129057,4 min ABŞ dolları dəyərində artıq məhsul ixrac etmişdir.

Azərbaycan İsrail ölkəsindən idxal etdiyi cəmi məhsulun 79%-i elektrotexnika, 16,2%-i maşınqayırma sənaye məhsulları təşkil edir. Qalan faizini digər sənaye məhsulları əhatə edir. (bax cədvəl №88). 2000-ci ildə İsraildən ümumi dəyəri 4823,5 min ABŞ dolları dəyərində olan elektrotexnika məmulatları gətirilmişdir. Azərbaycandan ixrac edilən ümumi məhsulun 99%-i yanacaq materialları təşkil etmişdir (bax cədvəl №88).

Azərbaycan - İsrail ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 88

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	133836,0	99,0
Metallurğiya	9,9	0,1	6,8	0,0
Kimya, neft kimya	67,2	1,4	1232,8	0,9
Maşınqayırma və metal e'malı	988,8	16,2	-	-
Meşə və ağac e'malı materialları	-	-	4,1	0,05
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	68,9	1,1	76,1	0,05
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	4823,5	79,0	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	140,1	2,2	-	-
Cəmi	6098,4	100	135155,8	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

2000-ci ildə Azərbaycandan İsrailə 556813 ton xam neft, 22820 ton yüngül distilyatlar, 92639 ton karbohidrogen dizel yanacağı, 5435,7 ton karbohidrogen hallogenləşdirilmiş törəmələri və s. ixrac olunmuşdur. Yaxın gələcəkdə Azərbaycanın Asiyanın qərb ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri daha intensivləşəcəkdir. Bu proses İsrail iqtisadi əlaqələrində daha qabarıq şəkildə özünü biruzə verəcəkdir.

#### Azərbaycan - Suriya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Suriya Ərəb respublikası coğrafi mövqeyinə görə Asiyanın cənub qərbində və Aralıq dənizinin şərqində yerləşir. Ümumi ərazisi 185,2 min kv. km olan Suriya respublikasının əlverişli təbii iqtisadi şəraiti, həmçinin, müstəqil dövlət kimi Asiya ölkələri sırasına daxil olması onun iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. Suriyanın əsas faydalı qazıntıları neft və təbii qaz, dəmir filizi və digər mineral resurslar hesab edilir. Lakin bu təbii resursların olmasına baxmayaraq ölkənin sənaye sahəsi gətirilmə xammala əsaslanır. Ölkədə aqrar islahatların keçirilməsi, bazar iqtisadiyyatının tələblərinə uyğun istehsal sahələrinin inşafına zəmin yaratmışdır. Ölkə iqtisadiyyatında neft və neft emalı sənayesi, kimya, radiotexnika, elektrotexnika, energetika sənaye sahələri fəaliyyət göstərir. Eyni zamanda kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalı yüksək səviyyədə olduğundan ixracat xarakteri daşıyır. Suriyanın iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynayan dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Ümumi dəmir yolunun uzunluğu 2000 km, avtomobil yolunun uzunluğu isə 19 min km-dir. Xarici iqtisadi əlaqələrində dəniz, hava, və avtomobil nəqliyyatından istifadə olunur. Suriyanın Avropanın və Asiyanın bir sıra ölkələri ilə olduğu kimi, Azərbaycanla da iqtisadi əlaqələri vardır. Lakin başqa öləklərdən fərqli olaraq Azərbaycanla birtərəfli iqtisadi əlaqələrə malikdir. Yeni Azərbaycan Suriyadan yalnız məhsul idxal edir. 2000-ci ildə Suriyadan respublikanın idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 714 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur (bax cədvəl №89).

#### Azərbaycan - Suriya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 89

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	17,7	2,4	-	-
Kimya, neft kimya	117,2	16,3	-	-
Maşınqayırma və metal e'malı	-	-	-	-
Meşə və ağac e'malı materialları	44,0	6,5	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yünlü sənaye məhsulları	455,8	63,7	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	-	-	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	80,0	11,1	-	-
Cəmi	714,7	100	-	-

İdxal olunan məhsulun 63,7%-i yüngül sənaye məhsulları, 16,3%-i kimya, neft kimya sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Qalan 20%-i metallurgiya, meşə, ağac emalı sənaye məhsulları və s. məhsullar təşkil edir.

Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı özlüyündə Suriyanın tələbatını təmin edə bilən məhsulların ixracına imkan verməklə, hər iki

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

ölkə arasında qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin inkişafına gələcəkdə daha müsbət təsir göstərmiş olacaqdır.

### Azərbaycan - Sinqapur ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Sinqapur cənubi asiyada yerləşən ada dövləti olub, səth quruluşu əsasən düzənlik sahələrdən ibarətdir. Əlverişli iqlim şəraitinə malik olması təsərrüfatın intensiv inkişafına təsir göstərir. Sinqapurun hər tərəfdən dəniz və okean suları ilə əhatə olunmasına baxmayaraq Sinqapur son 20 il ərzində gətirilmə xammal əsasında təsərrüfatın çoxsahəli inkişafına nail olmuşdur. Müasir bazar iqtisadiyyatının tələblərindən bu ölkədə səmərəli istifadə olunur. Sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları qismən ölkənin daxili tələbatını ödəməklə yanaşı, ixracat xarakteri daşıyır. Sinqapur respublikasının adada yerləşməsinə baxmayaraq daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynayan dəmir yolu, avtomobil, dəniz, hava yollarına malikdir. Daxili iqtisadi əlaqələrində dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatından, xarici iqtisadi əlaqələrdə isə dəniz və hava nəqliyyatından istifadə olunur. Ölkədə ümumi dəmir yolunun uzunluğu 40 min km, avtomobil yollarının uzunluğu isə 2 min km-dən çoxdur.

Dünya ölkələri ilə ixracatında əsas yeri toxuculuq məhsulları, maşın və maşınqayırma məhsulları, avadanlıqlar, kauçuk, neft məhsulları, bitki yağı, meşə, ağac emalı sənaye materialları tutur. İdxal etdiyi məhsullar içərisində maşınqayırma sənaye məhsulları, metal məmulatları, ərzaq məhsulları mühüm yer tutur. Dünyanın bir çox ölkələri ilə olduğu kimi, son on il ərzində Azərbaycandan çox-çox kənarında yerləşməsinə baxmayaraq iqtisadi əlaqələri sürətlə inkişaf edir. 2000-ci ildə Azərbaycanın Sinqapur respublikasından idxal etdiyi məhsulun cəmi 13208,4 min ABŞ dolları dəyərində, həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsul isə 213,2 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Azərbaycanın Sinqapur ölkəsi ilə iqtisadi əlaqələri mənfi saldıya malikdir. Sinqapurdan idxal olunan məhsulların dəyəri ixrac olunan 12995,2 min ABŞ dolları artıq olmuşdur. Bütün Asiya ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 4,4%-i həmin ölkələrə ix-

rac etdiyi məhsulun 0,1%-i Sinqapurun payına düşür. 2000-ci ildə Sinqapurdan idxal olunan ümumi məhsulun 75,3%-i maşınqayırma, 10,7%-i metallurgiya, 6,2%-i kimya və neft kimya məhsulları təşkil etmişdir. Qalan 7,8%-i isə meşə, ağac emalı, tikinti materialları, istehlak xarakterli yüngül və yeyinti sənaye, elektrotexnika və s. məhsullar təşkil edir. (bax cədvəl №90).

Azərbaycan - Sinqapur ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dol. hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 90

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	1414,4	10,7	38,6	18,1
Kimya, neft kimya	831,4	6,2	34,2	16,2
Maşınqayırma və metal e'malı	9916,3	75,3	108,3	50,7
Meşə və ağac e'malı materialları	185,1	1,4	-	-
Tikinti materialları	246,0	1,8	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	53,8	0,4	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	31,7	0,2	-	-
Kənd təsərrüfatı	-	-	-	-
Elektrotexnika	317,9	2,4	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	211,8	1,6	32,1	15
Cəmi	13208,4	100	213,2	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Eyni zamanda respublikadan ixrac olunan məhsulun 50,7%-i maşınqayırma həmçinin metal emalı, 16,2%-i kimya və neft kimya, 18,1%-i metallurgiya sənaye məhsulları təşkil edir. Yaxın gələcəkdə respublikanın sənaye sahələrində gedən təkmilləşmə işləri şübhəsiz ki, bütün Asiya regionunda olan ölkələr kimi, Sinqapur respublikası ilə daha səmərə verən əmtəə mübadiləsinin inkişaf istiqamətləri müəyyənləşdiriləcəkdir.

#### **Azərbaycan-Pakistan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Pakistan cənubi asiya ölkələri sırasına daxil olub, coğrafi vəziyyətinə görə Hindistanın şimal qərbində yerləşir. Bu ölkənin ümumi ərazisi 803,9 min kv. km olub, Asiya ölkələri içərisində zəngin resurslara malik olan ölkələrdən hesab edilir. Ərazinin çox hissəsinin (70%-nin) dağlıq olması filiz və qeyri filiz təbii sərvətlərinin əmələ gəlməsinə təsir göstərmişdir. Həmin sərvətlər sırasına neft, təbii qaz, daş kömür, daş duz, əlvan filizləri misal göstərmək olar. Pakistanın digər mühüm təbii sərvətlərindən biri əlverişli iqlim şəraitinin ölkənin kənd təsərrüfatına olan təsiridir. Eyni zamanda iqlimin istehsal sahələrinin inkişafına müsbət təsir göstərməsidir.

Pakistanda təbii resurslardan istifadənin gücləndirilməsi sənayenin və kənd təsərrüfatının intensiv inkişafına təsir göstərmişdir. İstehsal sahələrinin çoxsahəli inkişafı daxili məhsullara olan tələbatı ödəməklə yanaşı, xarici istehlakçıların tələbatını təmin etmək məqsədilə ixrac olunur. Pakistan iqtisadiyyatında son 20-30 il ərzində sənaye sürətlə inkişaf etmiş və ölkə iqtisadiyyatının aparıcı sahəsinə çevrilmişdir. Xüsusi mülkiyyətçilik, sahibkarlıq bu ölkənin təsərrüfatında mühüm yer tutur. Ənənəvi sənaye sahələri yüngül sənaye (toxuculuq), yeyinti sənayesi, maşınqayırma, gəmiqayırma, neft və qaz emalı sənaye sahələri, energetika inkişaf etmişdir. Yeri gəlmişkən qeyd olunmalıdır ki, Pakistan daxili məhsul istehsalı hesabına dünyanın bir sıra ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanına malik olmuşdur. Pakistanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm rol oynayan beynəlxalq əhəmiyyətli nəqliyyat növləri inkişaf etmişdir. Ölkədə dəmiryolu (uzunluğu, 9,5 min km) avtomobil

bil yolları (uzunluğu 58 min km), boru kəmərləri, dəniz və hava nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Qeyd olunan nəqliyyat sahələri Pakistanın daxili və xarici iqtisadi əlaqələrində öz funksiyasını yerinə yetirir. Ölkənin iqtisadiyyatında aparıcı sahələrdən hesab edilən yüngül, yeyinti (xüsusilə pambıq parçalar, yun xalçalar, düyü, sitrus meyvələr, çay, tütün, dəri məmulatları, balıq və s.) məhsulları ixrac xarakteri daşıyır. Eyni zamanda dünyanın müxtəlif ölkələrindən dəzgəhlər, avadanlıqlar, kimya sənaye məhsulları metallurgiya məmulatları müxtəlif ölkələrdən idxal olunur.

Pakistan dünyanın bir sıra ölkələri ilə olduğu kimi, Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri inkişaf edir. Azərbaycandan çox-çox kənarında yerləşməsinə baxmayaraq hava nəqliyyatı vasitəsilə iqtisadi əlaqələri gündən günə inkişaf etməkdədir. 2000-ci ildə Azərbaycandan Pakistana idxal olunan cəmi məhsulun dəyəri 1570,7 min ABŞ dolları məbləğində olduğu halda, həmin ölkəyə ixac etdiyi məhsulun dəyəri 296,4 min ABŞ dolları qədərində olmuşdur. Göründüyü kimi Azərbaycanın Pakistanla iqtisadi əlaqələr balansını mənfi saldoya malikdir. Azərbaycanın bütün Asiya ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun 0,7%-i ixrac olunan məhsulların 1,0%-i Pakistan respublikasının payına düşür. 2000-ci ildə Azərbaycanın idxal etdiyi məhsulun 98,4%-i yeyinti, 0,8%-i yüngül, 0,8% metallurgiya məhsulları təşkil etmişdir. Başqa cür desək Pakistandan idxal olunan məhsulun 1550,7 min ABŞ dollarını - yeyinti, 9,1 min ABŞ dollarını yüngül, 9,5 min ABŞ dollarını metallurgiya, 1,4 min ABŞ dollarını isə sair məhsullar təşkil etmişdir.

Azərbaycandan ixrac olunan 296,4 min ABŞ dolları dəyərində olan məhsul bütünlüklə (100 %) metallurgiya məmulatlarına aid edilir.

Şübhəsiz ki, yaxın gələcəkdə "İpək yolu"nun bərpası bütün Şərqi Asiya ölkələrində olduğu kimi, Cənubi Asiya ölkələrinin Qərb ölkələri ilə inteqrasiyasına intensiv təsir göstərməklə, iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb etmiş olacaqdır.

#### **Azərbaycan - Tailand ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Tailand coğrafi şəraitinə görə Cənubi Şərqi Asiyada yerləşən ölkədir. Ümumi ərazisi 514 min kv. km olub, əsasən düzənliklərdən, qismən-

də dağlıq relyefə malikdir. Ərazinin mürəkkəb geoloji quruluşa malik olması zəngin təbii ehtiyatların əmələ gəlməsinə şərait yaratmışdır. Bunlardan sənaye əhəmiyyətli filizdən dəmir filizi, qalay, volfram qurğuşun və s. göstərmək olar. Eyni zamanda yer üstü sərvətlərdən meşə və müxtəlif növ sənaye əhəmiyyətli bitkilərin olması ölkə iqtisadiyyatının yüksəlməsində mühüm rol oynayır. Digər mühüm bir cəhət qeyd etmək lazımdır ki, əlverişli iqlim şəraitinin olması ölkə daxilində kənd təsərrüfatının inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. Uzun illərdir ki, Tailand aqrar sənaye ölkəsi kimi tanınır. Xüsusi mülkiyyətçiliyin, sahibkarlığın olması ölkənin iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərir və marağı artırır. Son on illiklərdə Tailandın iqtisadiyyatında metallurgiya, maşınqayırma, meşə, ağac emalı, kimya, neft kimya həmçinin kənd təsərrüfatı mühüm yer tutur. Kənd təsərrüfatında xüsusilə texniki bitkiçilikdə subtropik və tropik meyvəçilikdə, çəltikçilikdə qazanılmış nailiyyətlər ölkə əhalisinin həmin növ kütləvi məhsullara olan tələbatını ödəməklə, ixracat xarakterini daşıyır. Cənubi Asiya ölkələrində olduğu kimi, Tailand son illərdə tərəqqi yoluna qədəm qoymuşdur. Mərkəzi Asiyada və dünyanın digər ölkələri ilə əlaqələndirə bilən quru və su yollarının inkişaf etdirilməsi mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Daxili və xarici iqtisadi əlaqələrdə əsas rol oynayan nəqliyyatın bütün sahələri; dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, avtomobil, boru kəməri və hava nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Ümumi dəmir yolunun uzunluğu son ilin məlumatına görə 4 min km, avtomobil yollarının uzunluğu 45 min km, boru kəmərinin uzunluğu 800 km-ə yaxındır. Daxili yük daşınmada dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatından, xarici iqtisadi əlaqələrdə isə dəniz və hava nəqliyyatında geniş istifadə olunur. Tailandın dünya ölkələri ilə ixracatında kauçuk, elektrotexnika məmulatları, düyü, şəkər, mebel əsas yer tutur. İdxal etdiyi məhsullar içərisində maşın, dəzgəhlər, yanacaq materialları üstünlük təşkil edir.

Dünyanın başqa ölkələri ilə olduğu kimi Azərbaycan respublikası ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etməyə başlamışdır. 2000-ci ildə respublikanın Tailanddan idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 2127,2 min ABŞ dolları, ixrac etdiyi məhsullar 23,6 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İqtisadi əlaqələr balansını Azərbaycan tərəfindən mənfi saldoya

malikdir. Azərbaycanın Asiya ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun cəmi 0,7%-i Tailandın payına düşür. Tailanddan idxal edilən ümumi məhsulun 64,8%-i tikinti materialları, 20%-i maşınqayırma və metal emalı məmulatları, 4,8%-i meşə, ağac emalı, 4,2%-i isə elektrotexnika sənaye məhsulları təşkil edir. Qalan faizini metallurgiya, kimya, neft kimya və s. məhsullar əhatə edir. (bax cədvəl №91).

Azərbaycan-Tailand ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 91

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	12,3	0,5	16,8	71,1
Kimya, neft kimya	37,0	1,7	3,8	16,1
Maşınqayırma və metal e'malı	437,5	20,5	-	-
Meşə və ağac e'malı materialları	103,5	4,8	1,8	7,6
Tikinti materialları	1379,0	64,8	-	-
Yünlü sənaye məhsulları	-	-	-	-
Yeyinti sənaye məhsulları	-	-	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	89,7	4,2	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	68,2	3,5	1,2	5,2
Cəmi	2127,2	100	23,6	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan respublikasından ixrac olunan məhsullar azlıq təşkil etməsinə baxmayaraq, 71,1%-i metallurgiya, 16,1%-i kimya və neft kimya sənaye məhsulları təşkil edir. Aparılan iqtisadi fəhlildən belə nəticəyə gəlmək olur ki, Cənubi Şərqi Asiya ölkələrində təsərrüfatın intensiv inkişafı həmçinin nəqliyyat sahəsində global problemlərin həlli yaxın gələcəkdə Asiyanın başqa ölkələri ilə olduğu kimi, Azərbaycan - Tailand ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsi idxal və ixrac əməliyyatlarının stimullaşdırılması üçün daha real imkanlar yaradacaq.

#### **Azərbaycan - İndoneziya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

İndoneziya respublikası coğrafi şəraitinə görə Cənubi Şərqi Asiya ölkələri sırasına daxil edilir. Məkanca ada dövləti sayılan İndoneziya bir neçə adalar qrupunu özündə cəmləşdirmişdir. Qədim relyef formalarının bu ərazilərdə müşahidə edilməsi faydalı qazıntıların zəngin olmasından xəbər verir. Əsas faydalı qazıntıları neft, daş kömür, dəmir filizi, əlvan metallar (qalay, alimium, nikel və s.) olması bu ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayır. Eyni zamanda əlverişli iqlim şəraitinin olması kənd təsərrüfatı sahələrinin inkişafında müsbət təsir göstərmişdir. Əkinçilikdə çəltik, soya, qarğıdalı, çay və s. üstünlük təşkil edir. Lakin ölkənin iqtisadi inkişafında xarici kapital xüsusi rol oynayır. Son illərdə bazar iqtisadiyyatının tələblərinə uyğun təsərrüfat formaları öz əksini tapmışdır. Ölkədə xarici kapitaldan səmərəli istifadə olunması səbəyinin bir çox sahələrinin: neft emalı, əlvan metallurgiya, kimya, meşə, ağac emalı, gəmiqayırma, avtomobillərin quraşdırılması, energetika, yüngül və yeyinti sənaye sahələri inkişaf etmiş, həmin sənaye məhsullarının bir çoxu daxili tələbatı ödəməklə yanaşı ixracat xarakteri daşıyır.

İndoneziyanın iqtisadi inkişafında, istehsal sahələrinin formalaşmasında nəqliyyat mühüm faktor hesab edilir. Eyni zamanda daxili və xarici iqtisadi əlaqələrdə nəqliyyat mühüm əhəmiyyətə malikdir. Ölkədə dəmir yolu, avtomobil, dəniz, boru kəməri, hava

nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Ümumi dəmir yolunun uzunluğu 9 min km, avtomobil yollarının uzunluğu 90 min km yaxındır. Boru kəməri isə 900 km təşkil edir. Qeyd olunan nəqliyyat sahələri ölkənin sosial iqtisadi inkişafında, iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında mühüm əhəmiyyətə malikdir. Xarici iqtisadi əlaqələrində əsasən meşə və ağac emalı materialları, kauçuk, qəhvə, çay, tütün ixracatda mühüm yer tutur. Başqa ölkələrdən isə maşınqayırma sənaye məhsulları və istehlak xarakterli məhsullar idxal olunur. Eyni zamanda son illərdə Azərbaycandan coğrafi şəraitinə görə çox kənarda yerləşməsinə baxmayaraq iqtisadi əlaqələri yüksələn xətlə inkişaf edir. 2000-ci ildə Azərbaycanın İndoneziya respublikasından idxal etdiyi məhsulun cəmi 241,2 min ABŞ dolları olduğu halda, həmin ölkəyə ixrac etdiyi məhsulun ümumi dəyəri isə 5538,4 min ABŞ dolları miqdarında olmuşdur. Bütün Asiya ölkələrindən idxal olunan məhsulun çox az hissəsi, ixrac olunan məhsulun cəmi 1,9%-i İndoneziyanın payına düşür. İndoneziya respublikasından idxal olunan məhsulların 29,5%-i maşınqayırma, 19,5%-i kimya və neft kimya, 13,6%-i tikinti materialları təşkil edir. Qalan faizini isə metallurgiya, yeyinti və sair məhsullar təşkil edir. (bax cədvəl №92).

Azərbaycan - İndoneziya  
ölkələrarası iqtisadi əlaqələri sahə quruluşu  
(min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 92

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	5468,8	98,7
Metallurgiya	22,3	9,2	8,6	0,1
Kimya, neft kimya	47,1	19,5	-	-
Maşınqayırma və metal e'malı	71,3	29,5	19,5	0,3
Meşə və ağac e'malı materialları	-	-	-	-
Tikinti materialları	33,0	13,6	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	-	-	24,1	0,4
Yeyinti sənaye məhsulları	14,9	6,4	-	-
Kənd təsərrüfatı məhsulları	-	-	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	-	-	-	-
Sair məhsullar	52,6	21,8	17,4	0,5
Cəmi	241,2	100	5538,4	100

Respublikadan ixrac olunan məhsulların 98,7%-i yanacaq materialları təşkil edir. 2000-ci ildə İndoneziya respublikasına 29540 ton xam neft ixrac olunmuşdur. Qalan digər faizini metallurgiya, maşınqayırma, yüngül sənaye və s. sahələrin məhsullarının payına düşür (bax cədvəl №92).

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materialları əsasında tərtib olunmuşdur.

Azərbaycan İndoneziya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün daha əlverişli imkanları vardır. Azərbaycanın sənaye sahələrində gedən elm texniki tərəqqi və nəqliyyat sahəsində gedən beynəlxalq səviyyəli işlərin həyata keçirilməsi Cənubi şərqə Asiya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin təkmilləşdirilməsində müsbət nəticələr verəcəkdir.

Azərbaycanın Asiyanın digər qrup ölkələri ilə: İordaniya, Livan, Monqolustan, Oman, Nepal, Vyetnam, Malaziya, Laos, Bəhreyn, Qatar, Şri-Lanka, Briney ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri vardır. Bu qeyd olunan ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin idxal və ixrac dəyəri əvvəldə (79 cədvəldə) göstərilmişdir. Həmin ölkələrlə idxal və ixrac əməliyyatlarının məhsullar üzrə sahə quruluşu bir o qədər yüksək iqtisadi göstəriciyə malik olmadığı üçün, həmin ölkələrin geniş təhlilini məqsəduyğun bilmədik. Lakin ümumi göstəriciləri əsərdə öz əksini tapmışdır. Eyni zamanda Azərbaycanın Asiya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrinin müasir təhlili göstərir ki, XXI əsrdə ölkələrarası inteqrasiyanın intensivləşməsi iqtisadi əlaqələrin səmərələşdirilməsi üçün daha əlverişli yolların axtarılmasını tələb edir.



## §5. AMERİKA BİRLƏŞMİŞ ŞTATLARI, KANADA VƏ LATİN AMERİKASI ÖLKƏLƏRİ İLƏ İQTİSADI ƏLAQƏLƏR.

XX əsrin sonunda Azərbaycanın müstəqilliyi dünyanın digər ölkələri ilə olduğu kimi Azərbaycan - Amerika ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafına zəmin yaratmışdır. 2000-ci ildə Amerika ölkələrinin Azərbaycandan çox uzaq məsafədə yerləşməsinə baxmayaraq bir sıra ölkələri ilə idxal və ixrac əməliyyatları həyata keçirilir. Azərbaycanın 2000-ci ildə bütün dünya ölkələrindən idxal etdiyi ümumi məhsulun 10,4%-i, ixrac etdiyi məhsulun isə 0,5%-i Amerika ölkələrinin payına düşür. Şübhəsiz ki, Amerikanın bir sıra ölkələrində iqtisadiyyatın yüksək səviyyədə inkişafı xarici iqtisadi əlaqələrin geniş miqyasda inkişafına təsir göstərmişdir. Azərbaycanın Amerika ölkələri ilə 2000-ci ildə idxal olunan məhsulun cəmi 91,1%-i ABŞ, 3,2%-i Kanada, 1,1%-i Kolumbiya, 3,5%-i Braziliya, qalan faizi Ekvador, Çili, Meksika, Kostarika, Venesuela ölkələrinin payına düşür. Amerika ölkələrinə Azərbaycandan ixrac olunan ümumi məhsulun 81,1%-i ABŞ, 5,6%-i Kanada, 10,1%-i Meksika, 1,4%-i Ekvador ölkələrinin payına düşür. (bax cədvəl №93).

Azərbaycan Respublikası ilə Amerika ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 93

Ölkələr	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə
ABŞ	111685,6	91,1	8004,7	81,1
Kanada	3883,6	3,2	562,0	5,6
Ekvador	447,4	0,4	137,0	1,4
Çili	25,9	0,02	-	-
Kolumbiya	1168,8	1,1	0,4	0,0
Meksika	100,0	0,08	1176,0	10,1
Panama	825,0	0,6	-	-
Puerto Riko	2,0	0,0	-	-
Venesuela	74,4	0,0	-	-
Braziliya	4307,5	3,5	-	-
Kosto Riko	3,2	0,0	-	-
Qvatimela	0,3	0,0	-	-
Cəmi	122523,7	100	9880,1	100

Azərbaycanın Amerika ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrinin müasir şəraitdə mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alıb, bir sıra ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin təhlil olunmasını məqsəduyğun hesab edirik.

### Azərbaycan-ABŞ ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

ABŞ ərazisinə və iqtisadi inkişafına görə dünyanın nəhənk dövlətlərindən olub, Amerika qitəsində yerləşir. Ərazisi 9,4 mln. kv. km olub, relyefin mürekkəbliyinə, faydalı qazıntıların zənginliyinə görə dünya dövlətləri içərisində mühüm yer tutur. Ərazinin dağlıq və düzənlik sahələrdən ibarət olması ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edə bilən filiz və qeyri filiz sərvət-

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

lərinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Appalac və Kordilyer dağlıq ərazilərində dəmir filiz, əlvan filiz yataqları zəngin olduğundan yerli xammal bazası əsasında metallurjiya sənayesinin inkişafına zəmin yaratmışdır. Əsas faydalı qazıntıları dəmir filizi, qalay, nikel, xromit, neft, təbii qaz və s. hesab edilir. Bu təbii sərvətlər əsasında sənayenin mühüm sahələri: metallurjiya, maşınqayırma, cihazqayırma, elektrotexnika, radioelektronika, neft, kimya, energetika, aviasiya, yüngül və yeyinti sənaye sahələri inkişaf etmişdir. İnkişaf etmiş bu sənaye sahələri hesabına ABŞ öz daxili tələbatını ödəməklə yanaşı, dünyanın bir çox ölkələrinə həmin sənaye məhsullarını ixrac edir. Eyni zamanda əlverişli təbii iqtisadi şəraitin olması sənaye sahələri ilə yanaşı kənd təsərrüfatının yüksək səviyyədə inkişafına səbəb olmuşdur. Əkinçilikdə əsasən texniki bitkilər: qarğıdalı, soya, pambıq, tütün və taxılçılıq inkişaf etdirilir. Ölkədə kənd təsərrüfatının inkişafı yüksək dərəcədə formalaşmış mexanizasiyaya əsaslanır. Uzun illərdir ki, kapitalist istehsal münasibətlərinə xas olan təsərrüfatçılığın inkişaf etdirilməsi maddi marağı dahada artırır. İstehsalın bütün sahələrində qazanılmış nailiyyətlər ABŞ-ın daxili tələbatını ödəməklə, dünyanın bir sıra ölkələrinə yerli məhsullarını ixrac etmək imkanlarına malik olmuşdur. Kənd təsərrüfatında heyvandarlıq əsas aparıcı sahələrdən hesab edilir. Sənaye məhsullarına gəldikdə ABŞ yerli təbii resurslardan çox səmərəli istifadə edir. Ölkənin şərqində yerləşən Appalac dağlıq regionunda nəhənk metallurjiya kompleksləri yaradılmışdır. Son illərdə qara metallurjiya məhsulları istehsalının dinamikasının aşağı düşməsinə baxmayaraq qara metallurjiya məhsulları istehsalında aparıcı ölkələr sırasındadır. Son ildə çuqun istehsalı 50 mln. ton, polad-89 mln. ton, dəmir filizi-5,4 mln. ton, istehsal olunmuşdu<sup>1</sup>. Neft məhsullarına gəldikdə illik istehsalın 50%-ə qədəri daxili resurslar hesabına, 50%-ə qədəri isə idxal olunan məhsullar hesabına ödənilir. Bir faktı qeyd etmək kifayətdir ki, ABŞ-da 1950-ci ildə daxili neft hasilatı 295 mln. ton, idxal olunan neftin ümumi həc-

mi 25 mln. ton təşkil etdiyi halda, 1993-cü ildə həmin göstəricilər 340-330 mln. ton arasında olmuşdur. Göründüyü kimi ABŞ daxili resurslardan uzun illərdir ki, çox qənaətlə istifadə edir. Buna baxmayaraq ABŞ digər sənaye sahələrində istehsal olunan məhsullara görə dünya ticarətində mühüm yer tutur.

ABŞ-ın iqtisadiyyatının güclü inkişafı nəticəsində yüksək səviyyədə inkişaf etmiş nəqliyyat kommunikasiyasına malik olmuşdur. Nəqliyyatın bütün sahələri: dəmir yolu, avtomobil, dəniz, boru kəməri və hava nəqliyyatı yüksək səviyyədə inkişaf etmişdir.

ABŞ-da ümumi dəmir yolunun uzunluğu 187,7 min km, avtomobil yollarının uzunluğu 6239 min km, boru kəməri nəqliyyatının uzunluğu 755 min km təşkil edir. O cümlədən 325 min km. yaxud 43%-i neft, 440 min km. yaxud 57%-i qaz kəmərlərinin payına düşür. Dəniz nəqliyyatının inkişafı ABŞ-da dünyada nəhənk limanların Nyu-York, Yeni Orlean, Hyuston, Baton, Ruj, Korpus Kristi, Filadelfiya, Taipa və s. inkişafına səbəb olmuşdur. Bu limanların illik yük dövriyyəsinin yuxarı həddi 200 mln. tona qədərdir.

ABŞ-ın əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasına malik olması dünyanın çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrdə iştirakına şərait yaratmışdır. Dünya ölkələrinə ABŞ əsasən sənaye avadanlığı, dəzəkahlar, elektrotexnika sənaye məhsulları, kimya sənaye məhsulları, yüngül və yeyinti sənaye məhsulları və s. ixrac edir. Eyni zamanda dünyanın müxtəlif ölkələrində neft, müxtəlif filizlər, kağız sellüloz materialları, şəkər, qəhvə və s. istehlak malları idxal edir. ABŞ dünyanın çox ölkələri ilə olduğu kimi son illər ərzində Azərbaycan respublikası ilə iqtisadi əlaqələri ildən-ilə genişlənir, inkişaf edir. 2000-ci ildə Azərbaycan-Amerika ölkələrindən idxal etdiyi cəmi məhsulun 91,1%-i, ixrac etdiyi məhsulun isə 81,1%-i ABŞ-ın payına düşür (bax cədvəl №93). ABŞ Azərbaycandan çox çox aralı yerləşməsinə baxmayaraq dəniz və hava nəqliyyatı vasitəsilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək imkanlarına malikdir. 2000-ci ildə Azərbaycan respublikası ABŞ və ətrafında bir neçə kiçik ada dövləti daxil edilməklə ümumi dəyəri 111785,6 min ABŞ dol-

<sup>1</sup> В.П. Максаковский. География картина мира, II часть, Ярославль, 1998, стр. 406

ları müxtəlif çeşidi məhsullar dəyərində idxal etmişdir. İdxal edilən ümumi məhsulun 37,0%-i maşınqayırma, 17,9%-i meşə, ağac emalı, 15,8%-i yeyinti, 9,6%-i metallurgiya, 6,0%- yüngül sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Qalan 13,7%-i kimya, neft kimya, tikinti, kənd təsərrüfatı, elektrotexnika, tibb avadanlıqları və s. sənaye məhsullarının payına düşür (bax cədvəl №94).

Azərbaycan -ABŞ əlaqələrində idxal və ixracın sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 94

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	672,7	0,6	3986,0	49,7
Metallurgiya	10063,5	9,6	44,7	0,5
Kimya, neft kimya	3896,7	3,7	496,8	6,2
Maşınqayırma və metal e'malı	38612,4	37,0	420,6	5,3
Meşə və ağac e'malı materialları	18656,8	17,9	695,5	8,6
Tikinti materialları	491,7	0,3	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	8281,4	6,0	64,7	0,8
Yeyinti sənaye məhsulları	17453,1	15,8	328,3	4,3
Kənd təsərrüfatı məhsulları	1075,6	1,0	-	-
Elektrotexnika	6701,7	4,5	1121,1	14,0
Tibb avadanlığı	3110,5	2,0	15,5	0,1
Sair məhsullar	2669,5	1,6	831,0	10,5
Cəmi	111785,6	100	8004,2	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Eyni zamanda ABŞ-a respublikadan ixrac olunan məhsulun cəmi 49,7%-i yanacaq materialları, 14,0%-i elektrotexnika məmulatları, 8,6%-i meşə, ağac emalı, 6,2%-i kimya, neft kimya sənaye məhsulları təşkil edir. Həmçinin metallurgiya, yüngül sənaye, tibb avadanlıqları və s. məhsullar məhsulun cəmi 21,5%-i təşkil edir. Yaxın gələcəkdə ABŞ-ın "İpək yolu"na qoşulması avrasiyanın digər dövlətləri ilə olduğu kimi, həmin yolun üzərində mərkəzi mövqə tutan Azərbaycanla iqtisadi əlaqələrin yeni dönüş mərhələsi başlamış olacaqdır. Bu mərhələdə Azərbaycan-ABŞ iqtisadi əlaqələri intensiv inkişaf etməklə, idxal və ixrac saldolarında olan kəskin fərqlərin aradan qaldırılmasına zəmin yaratmış olacaqdır.

#### Azərbaycan-Kanada ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Amerika qitəsində ABŞ-dan sonra ikinci dövlətdir ki, iqtisadi inkişafına görə xüsusi yer tutur. Ərazisi 9976,1 min kv. km olub Şimali Amerika materikinin şimalında yerləşməklə bir qrup adaları öz ətrafında birləşdirmişdir. ABŞ ilə qonşuluq mövqeyində olması bu ölkənin iqtisadi inkişafına xüsusi təsir göstərmişdir. Digər mühüm bir cəhət ondan ibarətdir ki, ABŞ Kanada iqtisadiyyatının inkişafı üçün küllü miqdarda kapital ayırmışdır. Bütün tarix boyu özünün iqtisadiyyatında kapitalist istehsal münasibətlərini əks etdirən bu ölkə öz iqtisadi geriliyini çoxdan aradan qaldırmış, dünyanın yüksək səviyyədə inkişaf etmiş ölkələrindən biridir. Ərazinin çox hissəsini qədim Kanada yaylasının təşkil etməsi, bu torpaqda zəngin təbii resursların əmələ gəlməsinə səbəb olmuşdur. Əsas faydalı qazıntıları daş gömür, neft, qaz, uran, dəmir filizi, nikel, sink, mis, qurğuşun və s. hesab edilir. Eyni zamanda Kanada zəngin meşə resurslarına malikdir. Ümumi ərazinin 45%-i meşələrlə örtülüdür. Bu cür müxtəlif təbii resursların yayılması Kanada iqtisadiyyatının çoxsahəli inkişafına təsir göstərmişdir. Zəngin filiz təbii sərvətləri əsasında metallurgiya maşınqayırma, kimya, neft kimya sənaye sahələri güclü inkişaf etmişdir. Kanada eyni zamanda güclü energetika bazasına malikdir. Elektrik enerji-

si istehsalına görə inkişaf etmiş ölkələr içərisində əsas yerlərdən birini tutur. Xüsusilə zəngin su ehtiyatlarına malik olması enerji-tikanın inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Kanadanın kənd təsərrüfatının yüksək səviyyədə inkişaf etməsi ölkənin bir sıra kənd təsərrüfatı məhsullarına olan tələbatı ödəməklə yanaşı, həmin məhsulların çoxu ixracat xarakteri daşıyır. Kənd təsərrüfatında əsas aparıcı yeri taxıl, texniki bitkilər (kətan, tütün) kartof, və s. tutur. Yüksək səviyyədə ixtisaslaşmış ətlik südlük kompleksləri formalaşmışdır. Kanadanın əlverişli coğrafi şəraitdə yerləşməsi və əlverişli nəqliyyat kommunikasiyasının inkişafı ölkədə xili və xarici ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərmişdir. Ölkədə ümumi dəmir yollarının uzunluğu 91364 km, avtomobil yollarının uzunluğu 844 min km, boru kəmərlə nəqliyyatının uzunluğu 1200 km-dən çoxdur.<sup>1</sup> Ölkə daxilində maye yanacağa olan tələbatın ödənilməsində boru kəmərlə nəqliyyatı xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Kanadanın əlverişli nəqliyyat sistemində malik olması yerləşdiyi məkandan asılı olmayaraq dünyanın bir çox ölkələri ilə idxal və ixrac əməliyyatlarında iştirakına imkan vermişdir. Dünya ölkələrinə Kanadadan xammal, ərzaq məhsulları, maşın və maşınqayırma avadanlıqları, meşə materialları ixrac olunur. Başqa ölkələrdən isə hazır sənaye məmulatları idxal edir.

Bir çox dünya ölkələri ilə olduğu kimi son illər ərzində Azərbaycan-Kanada iqtisadi əlaqələrində yeni inkişaf mərhələsi başlanmışdır. 2000-ci ildə Azərbaycanın Kanadadan idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 3883,6 min ABŞ dolları, ixrac etdiyi məhsul isə 562 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. Bütün Amerika ölkələrindən idxal olunan məhsulun 3,2%-i, ixrac olunan məhsulların isə 5,6%-i Kanadanın payına düşür. Ümumilikdə götürüldükdə Kanada ilə respublikanın iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir.

<sup>1</sup> Статистический Комитет Содружества Независимых Государств. Мир в цифрах. М. 1993, стр. 344, 347

Azərbaycan-Kanada ölkələrarası idxal və ixracın sahə quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 95

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	169,3	4,3	24,4	4,3
Kimya, neft kimya	152,4	3,9	-	-
Maşınqayırma və metal e'malı	1973,7	50,8	102,7	18,2
Meşə və ağac e'malı materialları	26,0	0,0	-	-
Tikinti materialları	12,9	0,3	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	301,9	7,1	189,7	33,7
Yeyinti sənaye məhsulları	47,2	1,2	28,5	5,3
Kənd təsərrüfatı məhsulları	962,6	25,7	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlığı	61,7	1,5	-	-
Sair məhsullar	175,9	4,6	216,7	38,5
Cəmi	3883,6	100	562,0	100

Kanadadan idxal olunan məhsullar içərisində maşınqayırmanın xüsusi çəkisi 50,8%, yüngül sənaye məhsulları 7,7%, metallurgiya sənayesi məhsulları 4,3%, kimya, neft kimya sənaye məhsulları 3,9%, kənd təsərrüfatı məhsulları-25,7% təşkil etməklə daha yüksəkdir. Qalan 7,6%-i isə yeyinti, tikinti sənaye məhsulları, tibb avadanlıqları və s. məhsulların payına düşür.

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Azərbaycandan Kanadaya ixrac olunan məhsulların 33,7%-i yüngül, 18,2%-i maşınqayırma, 5,3%-i yeyinti, 4,3%-i metallurgiya sənaye məhsulları təşkil edir. Qalan 38,5%-i sair məhsullar təşkil edir. Yaxın gələcəkdə Kanada Azərbaycan iqtisadi əlaqələrini səmərələşdirmək üçün məhsulların daşınmasında sahələr üzrə optimal variantların seçilməsi və nəqliyyatın səmərəliliyinin müəyyən edilməsi əsas şərtlərdən hesab edilir. Eyni zamanda məhsulların daşınmasında nəqliyyatın səmərəliliyinin müəyyən olunması iqtisadi cəhətdən çox da əlverişli olmayan lazımsız izafi xərclərin aradan qaldırılmasına təsir göstərmiş olar.

### **Azərbaycan - Braziliya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Braziliya Latın Amerikası ölkələri içərisində iqtisadi inkişafına görə mühüm yer tutan ölkələrdən biridir. Braziliyanın ümumi sahəsi 8512,0 min kv km olub, təbii şəraitinin müxtəlifliyinə və təbii sərvətlərin zənginliyinə görə digər ölkələrdən fəqlənir. Braziliyanın ərazisində qədim relyef formalarının yayılması iqtisadi inkişafa təsir göstərə bilən təbii sərvətlərin və faydalı qazıntıların inkişafına təsir göstərmişdir. Əsas faydalı qazıntılardan dəmir filizi, neft, daş kömür, qızıl, polimetal yataqları, boksit, duz və digər nadir metallar geniş yayılmışdır. Həmin filiz yataqları əsasında metallurgiya sənaye sahəsi, dağ mədən sənayesi inkişaf etmişdir. Eyni zamanda maşınqayırma, neft emalı sənayesi, kimya, yüngül, (toxuculuq), yeyinti və s. sənaye sahələri fəaliyyət göstərir. Bu ölkənin təsərrüfatının inkişafında ABŞ, Almaniya kapitalı xüsusi rol oynayır. Zəngin su resurslarına malik olması enerjetikanın güclü inkişafına təsir göstərmişdir. Elektrik enerjisinə olan tələbatı yerli istehsal hesabına ödənilir. Ölkənin ikinci mühüm istehsal bazası kənd təsərrüfatı hesab edilir. Təsərrüfata yararlı torpaq sahələrinin 4%-ə qədəri istifadəyə cəlb olunmuşdur. Kapitalist istehsal xüsusiyyətlərinə malik olması əkinçiliyin və heyvandarlığın inkişafına böyük təsir göstərmişdir. Əkinçilikdə tropik bitkiçilik (əsasən qəhvə, pambıq, şəkər qamışı, kakao, çəltik və s.) əsas yer tutur. Braziliya qəhvə istehsalında dünya ölkələri içərisində

birinci yer tutur. İstehsal olunan məhsullar ölkənin daxili tələbatını ödəməklə yanaşı, ixracat xarakteri daşıyır. Ölkənin iqtisadi inkişafında mühüm rol oynayan faktorlardan biridə nəqliyyat faktorudur. Nəqliyyatın bir çox sahələri; dəmir yolu, avtomobil, dəniz, hava nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Ümumi dəmir yolunun uzunluğu 31 min km, avtomobil yolları 1298 min km - dən çoxdur. Dəniz nəqliyyatının inkişafı nəticəsində Riode Janeyro, Santos, Vitoriya kimi nəhəng limanlar əmələ gəlmişdir. Bu cür nəqliyyat sahələrinin inkişafı Braziliyanın Amerika ölkələri, həmçinin dünyanın bir çox ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr yaratmağa imkan verir. Braziliya dünyanın çox ölkələrinə özünün istehsal etdiyi dəmir və manqan filizlərini, qəhvə, şəkər, pambıq və s. məhsulları ixrac edir. Dünya ölkələrindən yanacaq, kimyəvi mallar, maşın, maşınqayırma avadanlıqları, yüngül sənaye məhsulları və yeyinti məhsulları idxal edilir.

Azərbaycanın - Braziliya ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etməkdədir. 2000 - ci ildə aparılan iqtisadi təhlillər göstərir ki, Azərbaycan - Braziliya iqtisadi əlaqələri bir tərəfli inkişaf etmişdir. Yalnız Braziliyadan Azərbaycan 4307,5 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar idxal etmişdir ki, bu da bütün Amerika ölkələrindən idxal olunan məhsulun cəmi 3,5%-i deməkdir. Eyni zamanda Azərbaycanın Braziliya ilə iqtisadi əlaqələri mənfi saldoya malikdir. İdxal olunan sənaye məhsullarının 80,8 % - i (və yaxud 3453,4 min ABŞ dolları) yeyinti sənaye məhsulları, 18,8 % - i (yaxud 806,4 min ABŞ dolları) kənd təsərrüfatı, 0,4 % - i kimya sənaye məhsulları təşkil edir.

Azərbaycan - Braziliya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrinin təhlinin müasir vəziyyəti göstərir ki, çox da uzaq məsafələrdən yeyinti və kənd təsərrüfatı məhsullarının gətirilməsi o qədər də iqtisadi cəhətdən səmərəli hesab edilmir. Halbuki, respublikanın təbii iqlim şəraiti hər cürə kənd təsərrüfatı məhsullarının yetişdirilməsinə imkan verir. Eyni zamanda bütün tarixi dövrlərdə respublikanın yeyinti sənaye məhsulları daxili tələbatı ödəməklə yanaşı, ixracat xarakteri daşımışdır. Bu baxımdan bazar iqtisadiyyatı şəraitində daxili imkanlar hesabı

na bir sıra mühüm sənaye məhsullarına olan tələbatın ödənilməsinə diqqətin artırılması son dərəcə vacibdir. Digər tərəfdən isə iqtisadi əlaqələrin bərabər balansla malik olmasını təmin etmək məqsədilə yerli şəraitdə istehsal edilən xammal və yaxud sənaye məhsullarının həmin bazarlara ixracı iqtisadi əlaqələrdə səmərəliliyini artırmış olar.

#### **Azərbaycan - Kolumbiya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Kolumbiya Cənubi Amerikanın şimali qərbində yerləşən ölkələrdən biri olub, ümumi ərazisi 1138,9 min kv. km - dir. Ərazisinin çox hissəsinin dağlıq relyefə malik olması istehsal sahələrinin inkişafına təsir göstərə bilən faydalı qazıntılardan: neft, təbii qaz, daş kömür, dəmir filizi və əlvan metalların əmələ gəlməsinə şərait yaratmışdır. Eyni zamanda əlverişli iqlim şəraitinin, ekvatorial və subekvatorial iqlim qurşağında yerləşməsi kənd təsərrüfatının inkişafı üçün olduqca əlverişli hesab edilir. Ümumiyyətlə Kolumbiya aqrar ölkə sayılır. Kənd təsərrüfatı iqtisadiyyatın əsas aparıcı sahəsi hesab edilir. Kənd təsərrüfatının əsas sahələri; şəkər qamışı, qəhvə, pambıq, tütün, kakao, qarğıdalı, buğda, çəltik və s. becərilir. Sənayedə isə sas sahələr emal edici, metallurgiya, energetika hesab edilir. Ölkə iqtisadiyyatının inkişafında, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında nəqliyyat mühüm faktordur. Ölkədə dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, dəniz nəqliyyatı inkişaf etmişdir. Son ildə dəmir yolunun uzunluğu 3435 km - ə, avtomobil yolları 46 min km - dən artıq olmuşdur. Daxili iqtisadi əlaqələrdə quru yolları, xarici iqtisadi əlaqələrdə isə dəniz nəqliyyatından istifadə edilir. Dünya ölkələrinə ixracatda sənaye məhsulları, maye yanacaq məhsulları əsas yer tutur. İdxalında isə maşın, maşınqayırma avadanlıqları, xammal və s. - mühüm yer tutur. Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri inkişaf etmək üzrədir. 2000-ci ildə Azərbaycan Kolumbiya respublikasından idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 1168,8 min ABŞ dolları, ixrac etdiyi məhsulun ümumi dəyəri isə 3,5 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. İdxal olunan ümumi məhsulun 98,7%-i kənd təsərrüfatı, 1,3%-i tibb avadanlıqları təşkil edir. Bütün Amerika ölkələrindən idxal olunan məhsulun cəmi 1,1%-i Kolumbiyanın payına düşür. Eyni zamanda Kolumbiya respublikasına ixrac olunan məhsulun cəmi 68,5%-i metallurgiya, 11,4%-i kimya, neft kimya, 8,5%-i elektrotexnika, 11,6%-i və s. məhsullar təşkil edir. Gələcəkdə Latın Amerikasına ölkələri ilə Azərbaycanla iqtisadi əlaqələrin inkişafında daxili iqtisadiyyatın inkişaf etdirilməsi və ixtisaslaşdırılmış istehsal sahələrinin yaradılması ilə bərabər, dünya bazarının tələblərinə uyğun məhsul istehsalının həyata keçirilməsi mühüm amillərdən hesab edilir.

Bundan başqa Azərbaycan respublikasının Amerikanın bir sıra ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri vardır ki, onlardan Panama, Poerto Riko, Venesuela, Kosta Riko, Qvatemala, Çili və s. bir tərəfli iqtisadi əlaqələrə malikdir. Göstərilən ölkələrdən Azərbaycan yalnız müxtəlif sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarını idxal edir.

Panamadan 2000-ci ildə idxal edilən ümumi məhsulun dəyəri 825,0 min ABŞ dolları, Puerto Rikodan - 2,0 min ABŞ dolları, Venesueladan 74,4 min ABŞ dolları, Kosta - Rikodan 3,2 min ABŞ dolları, Qvatemaladan isə 0,3 min ABŞ dolları dəyərində müxtəlif çeşidli məhsullar idxal olunmuşdur. Çilidən idxal olunan məhsulun 100%-i kənd təsərrüfatı məhsulları, Argentinadan isə idxal olunan məhsulların 85,1%-i metallurgiya, 14,9%-i kənd təsərrüfatı məhsulları təşkil edir. Azərbaycan - Amerika ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin müasir vəziyyətinin təhlili göstərir ki, Azərbaycanın müstəqilliyi və iqtisadiyyatında gedən mütərəqqi dəyişikliklərin onun iqtisadi əlaqələrinin gələcək müsbət saldo ilə nəticələnməsinə təsir göstərmiş olacaqdır.

## §6. AFRIKA, AVSTRALIYA VƏ OKEANIYA ÖLKƏLƏRARASI İQTİSADI ƏLAQƏLƏR.

XX əsrin son on illiyində və XXI əsrin ilk ilindən başlayaraq dünyanın inkişaf etməkdə olan ölkələri ilə iqtisadi əlaqələri daha intensiv şəkildə inkişaf etdirməyə başlamışdır. Bu baxımdan Afrika ölkələrinin son illərdə dünya ölkələrinə inteqrasiyası daha geniş vüsət almışdır. Uzun illər müstəmləkəçilik sistemində olan bu ölkələr artıq öz müstəqilliklərini çoxdan qazanmış və dünya ölkələri ilə sərbəst şəkildə iqtisadi əlaqələrə qoşulmuşdur. Azərbaycanın Afrika ölkələri ilə son illər ərzində iqtisadi əlaqələri sürətlə inkişaf etmək üzrədir. 2000 - ci ilin iqtisadi göstəricilərinə görə Azərbaycan Afrika ölkələrindən 30677,1 min ABŞ dolları dəyərində və yaxud dünya ölkələrindən idxal olunan məhsulun cəmi 2,6%-i təşkil edən məhsul idxal etmiş, həmin ölkələrə isə 38844 min ABŞ dolları dəyərində məhsul ixrac etmişdir ki, bu da bütün dünya ölkələrinə ixrac olunan məhsulun 0,2%-i təşkil edir. Azərbaycan Afrikanın bir çox ölkələri ilə bir tərəfli iqtisadi əlaqələrə və eyni zamanda bəzi ölkələrlə iki tərəfli iqtisadi əlaqələrə malikdir. İdxal olunan məhsulun cəmi 76,6%-i Qvineya, 20,6%-i Seneqal, 0,6%-i Kobo - Verde, 1,8%-i Zimbabve, qalan faizi Cənubi Afrika respublikasının, Misir və s. ölkələrin payına düşür. Azərbaycandan Afrika ölkələrinə ixrac olunan məhsulların 98,5 % - i Tunis, 0,5 % - i Misir, 0,5% - i Nigeriya, 0,4% - i isə Əlcəzair, Anqola, Efiopiya ölkələrinin payına düşür (bax cədvəl №96). Qeyd etmək lazımdır ki, Afrika ölkələrinin əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi, quru və su yollarına malik olması Asiya ölkələri, o cümlədən Azərbaycan respublikası ilə əlverişli nəqliyyat - iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanına malikdir. Afrika ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin quruluşu çox da yüksək iqtisadi göstəriciyə malik deyildir. Lakin bir qrup ölkələr ilə iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşunu təhlil etməyi vacib bilir.

### Azərbaycan - Tunis ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Tunis coğrafi şəraitinə görə Afrikanın şimal hissəsində, Aralıq dənizi sahilində yerləşməsi iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlveriş-

li zəmin yaratmışdır. Ümumi sahəsi 164,2 min kv. km olan bu ərazinin subtropik iqlim qurşağında yerləşməsi çox sahəli təsərrüfat bitkilərinin becərilməsi üçün əlverişli şərait yaradır. Ərazinin relyefinin qədimliyi istehsal sahələrinin inkişafında mühüm rol oynayan dəmir filizi, əlvan metallar, neft və təbii qazın əmələ gəlməsinə şərait yaratmışdır.

Azərbaycan - Afrika ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 96

Ölkələr	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə
Əlcəzair	-	-	5,3	0,1
Anqola	-	-	15,0	0,3
Konqo	0,7	-	-	-
Efiopiya	-	-	5,0	0,1
Mərakeş	8,1	-	-	-
Nigeriya	5,7	-	19,7	0,5
Cənubi Afrika respublikası	34,9	0,1	3,4	-
Zimbabve	568,2	1,8	-	-
Surinam	63,3	0,2	-	-
Misir	50,5	0,1	22,0	0,5
Tunis	0,9	-	3814,0	98,5
Madaqaskar	0,1	-	-	-
Qvineya	23478,8	76,6	-	-
Kobo-verde	154,8	0,6	-	-
Seneqal	6306,4	20,5	-	-
Kenuya	4,7	-	-	-
Cəmi	30677,1	100	3884,4	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Digər tərəfdən Aralıq dənizinin isti hava axınları Tunisin subtropik iqlimə malik olmasına şərait yaratmışdır. Uzun illər bu ölkənin iqtisadiyyatına ABŞ, Almaniya, İtaliya eləcə də digər dövlətlər küllü miqdarda kapital ayırmış və həmin kapitalın təsirindən kənd təsərrüfatı və sənayenin bir çox sahələri inkişaf etmişdir. Sənayenin əsas sahələri metallurgiya, energetika və istehlak xarakterli sahələrdən ibarətdir. Kənd təsərrüfatında subtropik meyvəçilik, taxılçılıq, tərəvəz, kartof, tütün, şəkər çuğunduru, xurma əsas yer tutur. Kənd təsərrüfatı məhsullarının çox hissəsi Tunisin ixracatında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Tunisin nəqliyyat şəbəkəsi son 20-30 il ərzində formalaşmışdır. Ölkədə dəmir yolunun ümumi uzunluğu 2,2 min km, avtomobil yollarının uzunluğu 52 min km, boru kəmərinin uzunluğu 800 km-dən çoxdur. Hava nəqliyyatı inkişaf etmişdir. İxracatında yeyinti və yüngül sənaye məhsulları, neft, kimya sənayesi üçün lazım olan xammal əsas yer tutur. İdxal etdiyi məhsullar içərisində maşınqayırma sənaye məhsulları, qara metallurgiya məmulatları, tikinti materialları, meşə materialları əsasən üstün yer tutur.

Son illər Tunis ölkəsi ilə Azərbaycanın iqtisadi əlaqələri inkişaf etmək üzrədir. 2000-ci ildə Tunisdən idxal olunan cəmi məhsulun dəyəri 0,9 min ABŞ dolları təşkil etdiyi halda, həmin ölkəyə ixrac olunan məhsulların miqdarı isə 3814,0 min ABŞ dolları təşkil etmişdir. İdxal olunan məhsulların 100%-i yüngül sənaye məhsullarının payına düşür. Azərbaycandan ixrac olunan məhsulun 99,8%-i dizel yanacağı, 0,2%-i isə maşınqayırma sənaye məhsullarının payına düşür. Yaxın gələcəkdə Afrikanın bir sıra şimal ölkələrinin "İpək yolu"na qoşulması başqa ölkələrlə yanaşı Azərbaycanla iqtisadi əlaqələrin yeni zəmin üzərində qurulmasına təsir göstərəcəkdir.

#### **Azərbaycan-Misir ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Misir Ərəb Respublikası qədim dövrlərdən olub Afrika və Asiya materiklərində əlverişli coğrafi məkanda yerləşir. Ümumi

sahəsi 1001,4 kv km-dir. Aralıq dənizi və Süveys kanalı ilə əhatə olunması bir çox ölkələrlə iqtisadi əlaqələr yaratmaq imkanlarına malik olmuşdur. Misirin mineral və maye yanacaq sərvətləri ilə zəngin olması təsərrüfatın çoxsahəli inkişafına təsir göstərmişdir. Ərazidə əsasən neft, daş kömür, xörək duzu, dəmir filizi, qızıl, mis, qurquşun, volfram, uran və s. metalların zəngin olması sənayenin inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. Misirin hələ qədim zamanlarda Nil çayı vadisində yerləşməsi münbit torpaqlarla zəngin olmasına müsbət təsir göstərmişdir. Nil çayı isə bu ölkənin mühüm suvarma mənbəyi hesab edilir. Əlverişli təbii iqtisadi şəraitin olması istehsal sahələrinin inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. Misirin iqtisadiyyatında tarixən kənd təsərrüfatının inkişafı, onun aqrar sənaye ölkəsi kimi tanınmasına böyük təsir göstərmişdir. Kənd təsərrüfatında əsasən pambıq, çəltik, taxıl, paxlalı bitkilər sitrus meyvəçilik inkişaf etdirilir. Sənayedə isə əsas aparıcı sahələr energetika, yüngül və yeyinti sənayesi, metallurgiya, maşınqayırma, radiotexnika, əczaçılıq, kimya sənayesi və s. hesab edilir. İstehsal olunan sənaye məhsulları bir növ dünya standartları səviyyəsinə kifayət qədər cavab verdiyindən Misirin xarici iqtisadi əlaqələrində mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Dünya ölkələri və Azərbaycan respublikası ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək üçün əlverişli dəmir yolu, avtomobil, dəniz yollarına malikdir. Misirdə dəmir yolunun uzunluğu-7 min km, avtomobil yolları 27 min km, daxili su yollarının uzunluğu-4 min km-ə yaxındır. Suveys kanalı 173 km uzunluğunda olmaqla, birbaşa Hind okeanı hövzəsi ölkələrinə çıxış yolu açır.

Misirdən dünyanın çox ölkələrinə pambıq parça materialları, düyü, xurma, yüngül və yeyinti sənaye məhsulları ixrac edilir. Eyni zamanda isə metallurgiya sənaye məhsulları, maşın və avadanlıqlar, kimya sənaye məhsulları başqa ölkələrdən idxal edir. Azərbaycanla Misirin iqtisadi əlaqələri son illərdə inkişaf etməyə başlamışdır. 2000-ci ildə Azərbaycan Misirdən idxal etdiyi cəmi məhsul 50,4 min ABŞ dolları dəyərində olduğu halda, həmin ölkə



kəyə ixrac etdiyi məhsullar 22 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Şübhə yoxdur ki, idxal və ixrac olunan məhsulların xüsusi çəkisi çox-çox aşağı səviyyədədir. Lakin bu göstəricilər gələcəkdə ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafının reallığından daha ətraflı xəbər verir. İdxal olunan məhsullar demək olar ki, sair sahələr qrupuna aid olunur, respublikadan ixrac olunan məhsulun cəmi 54,6%-i yeyinti, 8,2% elektrotexnika, 38,2% isə sair sahələrə aid olunur. İqtisadi əlaqələr quru və su, hava yolları ilə həyata keçirilir. Misir-Azərbaycan iqtisadi əlaqələrinin müasir vəziyyətinin təhlili göstərir ki, hər iki ölkənin qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrinin inkişaf perspektivlərinin miqyası daha genişdir. Yuxarıda təhlili aparılan ölkələrlə yanaşı Cənubi Afrika respublikası, Zimbabve və s. ölkələri ilə idxal və ixrac əməliyyatları vardır. Cənubi Afrika respublikasından 2000-ci ildə idxal olunan məhsulun cəmi 64,7%-i kimya, 35,3%-i yeyinti sənaye məhsulları, Zimbabvedən isə cəmi 568,2 min ABŞ dolları dəyərində bütün idxal olunmuşdur. XXI əsrdə inkişaf etməkdə olan ölkələr daha intensiv şəkildə ölkələrarası inteqrasiyaya qoşulmaqla, istehsal etdikləri məhsulları dünya bazarında reallaşdırmaqla iqtisadi cəhətdən yüksək səviyyədə gəlir mənbəyinə malik olacaqlar.

#### **Avstraliya və okeaniya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.**

Avstraliya və okeaniya yer kürəsinin cənubi şərqində yerləşməklə Avstraliya və onun ətrafında yerləşən bir qrup ada dövlətlərini əhatə edir. Bu ölkələr dünyanın çox ölkələrindən kənarında yerləşməsinə baxmayaraq, özünün iqtisadi inkişafında XX əsrin sonunda daha böyük nəaliyyətlər qazanmışdılar. Bu ölkələrin istehsal etdikləri sənaye və kənd təsərrüfatı məhsulları kəmiyyət və keyfiyyət göstəricilərinə görə dünya bazarında layiqli yer tuturlar. Bu ölkələrə Avstraliya, Yeni Zelandiya, Filippin və İndoneziya ölkələri və digər adalarda yerləşən kiçik dövlətləri aid etmək olar. Adları qeyd olunan ölkələr XX əsrin sonunda dünya ölkələri ilə olduğu kimi, Azərbaycanla iqtisadi əlaqələri qarşılıqlı şəkildə inkişaf etdirirlər.

2000-ci ildə Azərbaycan dünyanın bütün ölkələrindən idxal etdiyi məhsulun cəmi 0,6%-i ixrac etdiyi məhsulların isə 0,3%-i Avstraliya və Okeaniyanın payına düşür. 2000-ci ildə Azərbaycan Avstraliya və Okeaniyadan idxal etdiyi cəmi məhsulun dəyəri 7775,4 min ABŞ dolları, həmin ölkələrə ixrac etdiyi cəmi məhsulun dəyəri isə 5384,3 min ABŞ dollarında olmuşdur. Eyni zamanda idxal olunan məhsulun cəmi 74,8%-i Yeni Zelandiyanın, 21,6%-i Avstraliyanın, 3,2%-i İndoneziyanın, 0,4%-i isə Filippinin payına düşür. Azərbaycandan həmin ölkələrə ixrac olunan məhsulun 99,2%-i İndoneziya, 0,8%-i Avstraliya təşkil edir. (bax cədvəl №97).

Azərbaycan - Avstraliya və Okeaniya ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 97

Ölkələr	İdxal	Xüsusi çəkisi %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi %-lə
Avstraliya	1684,8	21,6	45,1	0,8
Yeni Zelandiya	5820,5	74,8	0,8	0
Filippin	28,9	0,4	-	-
İndoneziya	241,2	3,2	5338,4	99,2
Cəmi	7775,4	100	5384,3	100

Avstraliya və Okeaniya ölkələr qurupu hər tərəfdən dəniz və okean suları ilə əhatə olunduğundan xarici iqtisadi əlaqələri əsasən dəniz və hava nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. Daxili iqtisadi əlaqələrdə isə nəqliyyatın bir çox sahələrindən dəmir yolu, avtomobil və qisməndə boru kəmərləri nəqliyyatından istifadə olunur. Azərbaycanla - Avstraliya və Okeaniya arasında gedən iqtisadi əlaqələrin maraqlı doğurduğunu nəzərə alıb bəzi ölkələrlə iqtisadi əlaqələrin sahə quruluşunu təhlil olunmasını məqsəduyğun hesab edirik.

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

### Azərbaycan - Avstraliya ölkələrarası iqtisadi əlaqələr.

Avstraliya coğrafi şəraitinə görə Avstraliya materikində yerləşən vahid federativ dövlət olub, ümumi sahəsi 7686,8 min kv. km dir. Ərazisinin qədim geoloji quruluşu malik olması yanacaq, filiz və qeyri filiz təbii resurslarının əmələ gəlməsinə təsir göstərmişdir. Hələ müəyyən tarixi dövrdə ingilislər bu ərazilərin təbii resurslarından istifadə etməklə, özələrinin xammal mənbəyi hesab edirdilər. Lakin Avstraliya öz müstəqilliyini qazandıqdan sonra təbii resurslardan istifadə etməklə önəmli istehsal sahələrini yaratmaq imkanlarına malik olmuşlar. Avstraliyanın əsas təbii sərvətləri dəmir filizi, əlvan metallardan qızıl, almaz, yanacaq materiallardan daş kömür, neft, təbii qaz və s. hesab edilir. Təbii resursların Avstraliya ərazisində qeyri bərabər şəkildə paylanması istehsal sahələrinin də qeyri bərabər inkişafına təsir göstərmişdir. Ən zəngin təbii sərvətlər ölkənin şərq və qərb bölgələrində inkişaf etdiyindən, mühüm sənaye mərkəzi həmin hissələrdə formalaşmışdır. Təbii resurslarla yanaşı, əlverişli iqlim şəraitinin olması kənd təsərrüfatının inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. Uzun illər Avstraliya iqtisadiyyatının inkişafı üçün ABŞ, Fransa, Yaponiya, Böyük Britaniya kapitalının böyük rolu olmuşdur. Ölkənin faydalı qazıntılarından səmərəli şəkildə istifadə olunması sənayenin bir çox sahələrinin, energetika, dağ mədən, əlvan və qara metallurgiya, kimya, maşınqayırma, yeyinti və yüngül sənaye sahələri inkişaf etmiş, həmin sənaye məhsullarının çoxu ölkə tələbatını ödəməklə bərabər ixracat xarakteri daşıyır. Sənaye ilə yanaşı Avstraliyanın iqtisadiyyatında kənd təsərrüfatı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Kənd təsərrüfatında sitrus meyvəçilik, banan, ananas üzümçülük və s. inkişaf etmişdir. Heyvandarlıq sahəsində Avstraliya çox böyük təcrübəyə malikdir, ot və süd istehsalında dünyanın qabaqcıl ölkələrindən biri kimi tanınır. Avstraliyanın əlverişli təbii iqtisadi şəraiti nəqliyyatın bir çox sahələrinin dəmir yolu (uzunluğu 35763 km), avtomobil nəqliyyatı (yolların ümumi uzunluğu 900 min km), dəniz nəqliyyatı mühüm limanları Sidney, Frimantl, Cilonq, Kembrli limanı və s. inkişaf etmişdir. Eyni zamanda hava nəqliyyatı inkişaf etmişdir. İxrac etdiyi sənaye məhsulları və xammalın idxalçıları Yaponiya, ABŞ, Almaniya, Böyük Britaniya, Kanadadır. Ey-

ni zamanda Avstraliya həmin ölkələrdən külli miqdarda metallurgiya sənaye məhsulları, dəzgəhlər və avadanlıqlar idxal edir.

Yuxarıda qeyd olunan ölkələrlə yanaşı, Avstraliyanın Azərbaycan respublikası ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etməkdədir. Avstraliyadan 2000-ci ildə Azərbaycanın idxal etdiyi məhsulun cəminin dəyəri 1684,8 min ABŞ dolları, ixrac etdiyi məhsulun dəyəri isə 45,1 min ABŞ dolları dəyərində olmuşdur. Göründüyü kimi Avstraliya ilə respublikanın nəqliyyat - iqtisadi əlaqələr balansı mənfi saldoya malikdir. Azərbaycanın idxal etdiyi ümumi məhsulun 59,2 % - i kənd təsərrüfatı məhsulları, 19,6 % - i yeyinti sənaye məhsulları, 5,6 % - i maşınqayırma, 7,3 % kimya və neft kimya, 2,5 % - i metallurgiya sənaye məhsulları təşkil edir. (bax cədvəl №98). Halbuki, Azərbaycanda külli miqdarda kənd təsərrüfatı məhsullarının istehsalı üçün əlverişli imkanlar vardır.

Azərbaycandan Avstraliya ölkəsinə ixrac olunan ümumi sənaye məhsulunun çox hissəsini maşınqayırma- 42,5 %, yüngül sənaye məhsulları 32,5 %, yeyinti sənaye məhsulları 7,7 % təşkil etməklə iqtisadi göstəriciləri üstünlük təşkil edir. Qalan faizi metallurgiya (3,3 %), sair məhsullar (9,9 %) təşkil edir. Azərbaycan- Avstraliya ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin inkişafı üçün əlverişli imkanlar mövcuddur. İlk növbədə respublikanın iqtisadi əlaqələr balansında müsbət nəticələrə nail olmaq üçün metallurgiya, maşınqayırma sənaye sahələrinin inkişafı əsas şərtlərdən hesab edilir. Çün ki, Avstraliya qeyd olunan sənaye məhsullarının mühüm idxalçısı kimi mövqeyə malikdir. Hər iki ölkənin bir-birindən çox aralı məsafədə yerləşməsinə baxmayaraq əlverişli nəqliyyat kommunikasiyalarına malik olması iqtisadi əlaqələrin inkişafına müsbət təsir göstərən faktorlardan biri kimi qiymətləndirilir.

Yuxarıda qeyd olunduğu kimi Azərbaycanın Avstraliya və Okeaniyada yerləşən İndoneziya, Yeni Zelandiya və Filippinlə iqtisadi əlaqələri inkişaf edir. 2000-ci ildə Yeni Zelandiyadan 5820,5 min ABŞ dolları dəyərində məhsul idxal olunmuşdur. İdxal olunan məhsulların 99,8 % - i yeyinti, 0,2 % - i isə yüngül sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Həmin ölkəyə respublikadan cəmi 0,8 min ABŞ dolları dəyərində yüngül sənaye məhsulları ixrac olunmuşdur. Azərbaycanla Filippin ölkəsi ilə iqtisadi əlaqələr

tisadi əlaqələri inkişaf etmək üzrədir. Lakin 2000-ci ilin iqtisadi göstəricilərinə əsasən Azərbaycan Filippinlə bir tərəfli iqtisadi əlaqələrə malikdir. Yeni respublika yalnız idxal əməliyyatlarında iştirak etmişdir. 2000-ci ildə 28,9 min ABŞ dolları dəyərində məhsul idxal olunmuşdur ki, bunun 82,2 % - i maşınqayırma, 3,6 % - i elektrotexnika, 14,2 % - i meşə və ağac emalı sənaye məhsulları təşkil etmişdir. Gələcəkdə Azərbaycanda iqtisadiyyatın çoxsahəli inkişafının təmin olunması idxal və ixrac əməliyyatlarında müsbət dəyişikliklərə səbəb olacaqdır.

Azərbaycan Avstraliya ölkələrarası idxal və ixracın quruluşu (min ABŞ dolları hesabı ilə)<sup>1</sup>.

Cədvəl 98

Məhsulların Sahə quruluşu	İdxal	Xüsusi çəkisi, %-lə	İxrac	Xüsusi çəkisi, %-lə
Yanacaq	-	-	-	-
Metallurgiya	43,5	2,5	1,5	3,3
Kimya - neft kimya	124,3	7,3	1,7	3,7
Maşınqayırma	94,9	5,6	19,2	42,9
Meşə və ağac emalı	-	-	-	-
Tikinti materialları	-	-	-	-
Yüngül sənaye məhsulları	27,7	1,6	14,7	32,5
Yeyinti sənaye məhsulları	330,6	19,6	3,5	7,7
Kənd təsərrüfatı məhsulları	995,3	59,2	-	-
Elektrotexnika	-	-	-	-
Tibb avadanlıqları	-	-	-	-
Sair məhsullar	68,5	4,0	4,5	9,9
Cəmi	1684,8	100	45,1	100

<sup>1</sup> Cədvəl Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin idxal və ixrac materiallarına əsasən tərtib olunmuşdur.

Aparılan təhlildən belə nəticəyə gəlmək olur ki, müasir şəraitdə dünya ölkələrində gedən inteqrasiya prosesləri, həmçinin nəqliyyatın sahələri üzrə aşkar edilən qlobal problemlər və onların həlli yollarının müəyyənləşdirilməsi ölkənin iqtisadi inkişafına müsbət təsir göstərməklə, qarşılıqlı iqtisadi münasibətlərin və əlaqələrin inkişafının yeni mərhələsi kimi xarakterizə olunur.

Şübhəsiz ki, nəqliyyatın dünya ölkələrinin yerləşdiyi məkandan asılı olaraq sosial iqtisadi infrastrukturların inkişafına olan müsbət təsiri getdikcə daha qlobal xarakter alır. Bütün bu problemlərin həlli yollarının müəyyən olunması nəqliyyatla bağlı hər bir sfera üçün xüsusi tədqiqat işlərinin aparılmasını tələb edir. Bir əsərdə bütün problemlərin həlli yollarının müəyyən olunması əlbətdə mümkün deyildir. Sadəcə olaraq iqtisadi inkişafın faktorlarından biri olan nəqliyyatın müasir problemləri və ölkələrarası inteqrasiyada olan mövqeyini araşdırılmalıdır.

## NƏTİCƏ

Aparılan təhlildən belə nəticəyə gəlmək olur ki, XXI əsrdə dünya ölkələrinin iqtisadi və sosial inkişafında nəqliyyat faktoru yalnız yük və sərnişin daşınmalarına olan tələbatı deyil, eyni zamanda ərazinin təbii və əmək resurslarının səmərəli istifadəsində xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Ərazinin nəqliyyat şəbəkəsi ilə təminatının müasir tələblərə cavab verməsi istehsal sahələrinin inkişafı ilə yanaşı, şəhər və qəsəbələrin əmələ gəlməsində, əhalinin məskunlaşmasında təsir edici faktorlardan hesab edilir.

Ölkənin əlverişli təbii iqtisadi şəraitə malik olması daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin inkişafına təsir göstərən və beynəlxalq əhəmiyyət kəsb edən nəqliyyatın bütün sahələri inkişaf etmişdir. Dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı. Avtomobil nəqliyyatı, boru kəməri və hava nəqliyyatının inkişaf etməsinə baxmayaraq, sahələr üzrə nəqliyyatın müasir təhlili göstərir ki, son illərdə yükdaşınma prosesində iqtisadi göstəricilər dünya ölkələri ilə inteqrasiya proseslərinin intensivləşməsinə baxmayaraq, daşınma tələbatı nəqliyyatın müasir imkanlarından geridir. Yük

axınlarının tənzimlənməsini təmin etmək üçün bütün magistral dəmir yollarında tələbata uyğun yol tikinti işlərinin aparılması məqsədəuyğun hesab edilir. Bütün dəmir yolu stansiyalarında daxili yol şəbəkəsinin genişləndirilməsi, stansiyalarda mexanikləşdirməni avropa standartları səviyyəsinə çatdırmaq, vahid prinsip əsasında dəmir yolu tikintisinin aparılması vacib hesab edilir. Avropa - Qafqaz - Asiya magistral dəhlizinin fəaliyyəti ilə əlaqədar olaraq magistral dəmir yolunda elektrikləşdirmənin həyata keçirilməsi qatarların yük tutumuna təsir etməklə, qısa vaxt ərzində daha çox məsafə qət etməklə yüklərin məsafədən asılı olmayaaraq vaxtında istehsalçıdan istehlakçıya çatdırılmasına səmərəsiz nəqliyyat xərclərinin ixtisar olunmasına təsir göstərmiş olar. Bütün dəmir yolu stansiyalarında müasir tələblərə uyğun təkmilləşmə işlərinin aparılması, yüklərin çeşidindən asılı olaraq müvafiq vaqonların yük tutumundan məqsədə yönlü şəkildə istifadə olunması daşınmanın səmərəliliyinə təsir göstərən mühüm amillərdən biri kimi qiymətləndirilir.

XXI əsrdə bütün dünya ölkələrində dəniz nəqliyyatında yükdaşınmanın xüsusi çəkisi başqa nəqliyyat sahələrindən üstünlük təşkil edir və bu tendensiya ölkələr üzrə davam etməkdədir. Xüsusilə qədim "İpək yolu"nun bərpası Aralıq dənizi, Qara dəniz və Xəzər dəniz hövzəsi ölkələrinin dəniz nəqliyyatı ilə yük daşınmasına daha intensiv təsir göstərəcəkdir. Avrasiya ölkələri arasında dəniz nəqliyyatı ilə yük axınlarının tənzimlənməsini təmin etmək üçün bütün hövzələrdə fəaliyyət göstərən limanlarda yükvurma və boşaltma əməliyyatlarının mexanikləşdirilməsi üçün beynəlxalq normalara uyğun tədbirlərin görülməsinin ön plana çəkilməsi vacibdir.

Yük tutumu yüksək və qısa vaxt ərzində daha çox məsafə qət edə bilən müasir tipli gəmilərdən daşınma prosesində istifadənin gücləndirilməsi iqtisadi səmərəliliyi yüksəltmiş olar. Xəzər dənizində fəaliyyət göstərən Bakı, Hövsan, Ələt körpüsü, Lənkəran limanlarında müasir tələbata uyğun təkmilləşmə işlərinin aparılması tələb olunur. Fəaliyyətdə olan limanların ötürücülük qabiliyyətini yaxşılaşdırmaq üçün gəmi bərələri ilə yükdaşınmadan səmərəli istifadə olunması daşınmanın iqtisadi göstəricilərini yüksəltmiş olar. Eyni

zamanda yaxın gələcəkdə Həştərxan - Pəhləvi, Həştərxan - Türkmənbaşı limanları arasında yeni gəmi bərələrin açılması nəzərdə tutulur. Həmçinin Bakı - Rəhləvi, Bakı - Həştərxan limanlarını əlaqələndirən gəmi bərələrinin də fəaliyyəti yaxın gələcəkdə nəzərdə tutulmuşdur. Bütün görülməli bu tədbirlər yaxın gələcəkdə Xəzər dənizinin nəqliyyat mərkəzinə çevrilməsinə təsir göstərəcəkdir. Belə bir şəraitdə dənizin bitki və heyvanlar aləminin mühafizəsi, həmçinin dəniz suyunun çirklənməyə məruz qalmasının və gələcəkdə "Ölü" dənizi vəziyyətinə düşməsi üçün dövlət səviyyəsində ekoloji tədbirlərin görülməsi qarışıq nəqliyyat vasitələrindən istifadənin gücləndirilməsi əsas şərtlərdən hesab edilir.

Ölkələrin iqtisadi inkişafında Avtomobil nəqliyyatının təsir dairəsi getdikcə genişlənir və intensiv hal alır. Son illərdə 30-40 ton yük tutumuna malik ağır tonnajlı avtomobillərin istehsalının artırılması daxil və xarici iqtisadi əlaqələrdə və yükdaşınmada avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisinin artmasına intensiv təsir göstərir. Xüsusilə Avrasiya ölkələrarası inteqrasiyanın inkişafında avtomobil nəqliyyatından istifadə daha intensivləşmişdir. Həmin ölkələrin magistral avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin beynəlxalq normalara uyğunlaşdırılması yükdaşınmanın xüsusi çəkisini artırmaqla yanaşı, avtomobil nəqliyyatının iqtisadi səmərəliliyini yüksəltmişdir. Azərbaycanın dünya ölkələri inteqrasiyasına qovuşmasında yerləşdiyi coğrafi məkandan asılı olaraq avtomobil nəqliyyatının təsir dairəsi daha aktivdir. Lakin aparılan iqtisadi təhlillər göstərir ki, bir neçə istiqamətdə magistral avtomobil yolları ilə xarici ölkələr arasında iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsinə baxmayaraq, respublikanın bütün istiqamətlərdə magistral avtomobil yolların dağılmasına və daşınma zamanı avtomobillərin amortizasiya xərclərinin, həmçinin səmərəsiz daşınma xərclərinin artmasına təsir göstərir. Avropa - Qafqaz - Asiya - nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycanda mərkəzləşdiyini və Troseka proqramına uyğun olaraq magistral avtomobil yollarında: Bakı - Hacıqabul - Yevlax - Gəncə - Aqstafa, Bakı - Hacıqabul - Salyan - Astara, Bakı - Dəvəçi - Xaçmaz - Yalama, Bakı - Yevlax - Şəki - Zaqatala -

Balakən, Bakı - İmişli - Çulfa - Naxçıvan və s. beynəlxalq normalara uyğun tikinti işlərinin aparılmasının ön plana çəkilməsi zəruridir. Eyni zamanda respublikanın daxili rayonlarında mövcud olan təbii və əmək resurslarından səmərəli istifadə etmək, rayondaxili iqtisadi əlaqələrin səmərəliliyini təmin etmək üçün respublika və yerli əhəmiyyətə malik avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin yaxşılaşdırılması və yüksəldilməsi olduqca vacibdir. Yerli əhəmiyyətə malik yolların texniki səviyyəsinin yüksəldilməsi təbii resursların mənimsənilməsində, kəndlə rayon mərkəzləri arasında iqtisadi əlaqələrin yaradılmasında, istehsal olunmuş kənd təsərrüfatı məhsullarını emal müəssisələrinə itkisiz daşınmasında, kəndin iqtisadi və sosial inkişafına müsbət təsir göstərən faktorlardan hesab edilir.

Müasir şəraitdə iqtisadi inkişafın formalaşmasında boru kəmərlər nəqliyyatı mühüm əhəmiyyətə malikdir. Boru kəmərlər nəqliyyatının respublikanın daxili regionlarında maye yanacaq olan tələbatın ödənilməsində mühüm əhəmiyyət kəsb etdiyini nəzərə alıb, köhnə boruların yeniləri ilə əvəz edilməsi, yüksək təzyiqli boru kəmərlərindən istifadə olunması regionların yanacaq olan tələbatını tam təmin etmiş olar. Hesablamalara görə Bakı - Tbilisi - Ceyhan boru kəmərlərinin istifadəyə verilməsi əlavə yükləmə və boşaltma əməliyyatları olmadan maye yanacağın birbaşa dünya bazarına ixrac olunmasına şərait yaratmaqla dəmir yoluna nisbətən səmərəliliyi bir neçə dəfə artırmış olaçaqdır.

Nava nəqliyyatı sahəsində gedən təkmilləşmə işləri müasir tələbatə uyğun olan, qısa vaxt ərzində daha uzaq məsafələr qət etmək imkənina malik, müasir tipli yük və sərnişin götürmə qabiliyyəti daha çox olan təyyarələrdən istifadə olunması iqtisadi səmərəliliyi artırmış olar. Uzaq xarici ölkələrlə yeni hava marşrutlarının açılması Azərbaycanla digər ölkələr arasında iqtisadi əlaqələrin intensiv inkişafına müsbət təsir göstərən mühüm faktorlardan biri kimi qiymətləndirmək olar.

Şəhər nəqliyyatının strukturunda təkmilləşmə işlərinin aparılması zəruri hal hesab edilir. Bakı şəhərində metropolitenində sərnişindaşınmam intensivləşdirmək üçün tikintisi planlaşdırılmış stansiyaların tikintisi işlərinin sürətləndirilməsi ilə yanaşı, bütün istiqamətlərdə trolleybus

xətlərinin genişləndirilməsi, şəhəratrafi yaşayış qəsəbələrinə yeni tramvay və trolleybus şəbəkəsinin genişləndirilməsi şəhərdaxili sərnişin daşınma problemlərində olan çətinliklərin aradan qaldırılmasına müsbət təsir göstərir. Respublikanın mühüm şəhərlərində avtobus, taksi, minik maşınlarında daşınmanın səmərəliliyini yüksəltmək üçün şəhərdaxili yol şəbəkəsinin texniki iqtisadi göstəricilərini müasir tələblərə uyğun inkişafı olduqca vacibdir. Şəhərdaxili yol şəbəkəsinin yaxşılaşdırılması iqtisadi-sosial inkişafın mühüm göstəricilərindən biri olub, mədəni səviyyənin inkişaf vəziyyətini əks etdirən mühüm məsələ kimi diqqət mərkəzinə yönəldilməlidir. Eyni zamanda şəhər nəqliyyatının inkişafına kompleks şəkildə baxılması məqsədəuyğun hesab edilir.

Beynəlxalq inteqrasiyanın inkişafı ilə əlaqədar olaraq Azərbaycan ərazisində formalaşan nəqliyyat qovşaqlarında yenidənqurma işlərinin aparılması vacibdir. Xüsusilə Bakı, Gəncə, Yevlax, Əli-Bayramlı, Culfa və Naxçıvan nəqliyyat qovşaqlarında mexanikləşdirilmənin səviyyəsinin yüksəldilməsi, qovşaqların yük tutumundan səmərəli istifadə olunması üçün qovşaqdaxili yolların təkmilləşdirilməsi, qovşaqlarda beynəlxalq normalara uyğun xidmət sferalarının yaradılması mühüm məsələlərdən hesab edilir.

Respublikanın iqtisadi rayonları üzrə nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi təbii və əmək resurslarından səmərəli istifadə olunmasına, rayonların iqtisadi-sosial inkişafına təsir göstərən mühüm amillərdən hesab edilir. Daxili yol şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi sənaye və kənd təsərrüfatı məhsullarının daşınması zamanı baş verən itkiləri aradan qaldırmaqla, rayondaxili və rayonlararası iqtisadi əlaqələrin səmərəlilişdirilməsinə təsir göstərmiş olar. Eyni zamanda inzibati rayonlar üzrə yol şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi rayonların iqtisadi inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edən faktor kimi qiymətləndirilir. Yolların örtük quruluşunun müasir tələblər baxımından inkişaf etdirilməsi iqtisadi-sosial inkişafa təsir göstərməklə, daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycanın təbii şəraitindən və ehtiyatlarından səmərəli istifadə olunması əsasında iqtisadi əlaqələrin təhlili aparılmışdır. Azər-

baycannın dünya bazarında yerini müəyyən edən maye yanacaq, enerji resursları ilə yanaşı, kənd təsərrüfatında texniki bitkicilik sahəsində görülən məqsədayönlü tədbirlər nəticəsində respublikaya gətirilməsi çox da əlverişli olmayan bir sıra kənd təsərrüfatı məhsullarının qarşısı alınmaqla, xeyli miqdarda səmərəsiz nəqliyyat xərcləri ixtisar olunur. Milli iqtisadiyyatın inkişafı əsasında respublikanın daxili rayonlararası iqtisadi əlaqələrin inkişafında müsbət nəticələrə nail olmaq mümkündür.

Azərbaycanın əlverişli nəqliyyat sisteminə malik olması və qədim "İrək yolu"nun bərpa olunması xarici ölkələr ilə iqtisadi əlaqələrin inkişafına real imkanlar yaradır. MDB ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin müasir vəziyyətinin təhlili göstərir ki, Azərbaycan bütün dünya ölkələrində 2000-ci ildə idxal etdiyi cəmi məhsulların 32 %-i, ixrac etdiyi məhsulların isə 13,5 %-i həmin ölkələrinin payına düşür. O cümlədən MDB ölkələrinə idxal olunan məhsulların 66 %-i, ixracın isə 41 %-i Rusiya Federasiyasının payına düşür. Gələcəkdə də hər iki respublikanın idxal və ixrac əməliyyatlarında olan tələb və təklifdən asılı olaraq qorunub saxlanması əsas şərtlərdən hesab edilir. Digər ölkələrlə iqtisadi əlaqələrdə əsas diqqət respublikaya gətirilməsi əlverişli olan sənaye məhsullarına üstünlüyün verilməsi zəruri sayılır. Eyni zamanda iqtisadi əlaqələri səmərəli təşkil etmək istər-istəməz respublikanın daxilində keçmişdə fəaliyyətdə olan mühüm sənaye sahələrinin MDB ölkələri ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq şəraitində inkişafına diqqətin artırılması vacibdir.

Respublikanın uzaq xarici ölkələrdə iqtisadi əlaqələrin səmərəli təşkilində əsas məsələ yüklərin çeşidləridən və daşınma məsafəsindən asılı olaraq nəqliyyat vasitələri arasında optimal variantının müəyyən olunması mühüm şərtlərdən hesab edilir. Eyni zamanda respublikada istehsalı mümkün olan kənd təsərrüfatı məhsullarının kənddən çox da əlverişli olmayan qiymətə gətirilməsinin qarşısını almaq üçün həmin məhsulların istehsalına əlverişli şəraitin yaradılması tarixən milli ənənələr üzərində qurulmuş iqtisadiyyatın bərpa-sında və inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edər.

## XXI ВЕК: ТРАНСПОРТНЫЙ ФАКТОР ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЕ.

### Резюме

XXI век является веком высокого уровня развития межгосударственной экономической интеграции.

В этой интеграции, наряду с рядом экономических факторов, весьма решающая роль отводится транспортному фактору.

В монографии особое место занимает современное состояние особенностей транспорта Азербайджанской Республики и определение эффективности интеграционных процессов, происходящих между странами Евразии.

Далее, в работе нашли свое отражение современное состояние действующих в республике транспортных узлов, совершенствование деятельности связей этих хозяйств внутри действующих экономических районов, развитие основных приоритетных направлений между экономическими районами и хозяйствами республики. Широко освещается современное состояние внешнеэкономических связей Азербайджана со странами мира. Особенно раскрываются экономические связи со странами Евразии, Америки, Африки, Австралии и Океании.

Основой монографии является регулирование грузопотока товаров, услуг и дальнейшее развитие международных экономических отношений и повышение их экономической эффективности.

Mammadov Z.S.

**XXI-st Century: Transportation Factor  
of the Economic Development.**

**R e z u m e**

XXI-st century is the century when economic between the countries of the world reached high level of its development. Along with the number of economic factors transportation factor plays the important role in the international integration processes. Description of transportation sector in modern Azerbaijan and importance of the transportation in the integration processes between Eurasian countries was examined in this monograph. For this purpose comprehensive approach was used towards the problem of transportation, mechanism of its influence on the economic development revealed.

Present situation of the transport nodal points, problems of the interregional transportation in our country and ways of its improvement was also examined on this monograph. Present situation of the economic relations of Azerbaijan with foreign countries of Europe, Asia, America, Africa, Australia, Oceania. Importance of transportation sector in future development of the international economic relations and in regulation of cargo traffics was determined.

By this aim comparative analyze of railway, car, sky, pipeline and air transportation has been done. Along with economic relations influence mechanism of transportation to economic and social development on base Azerbaijan Republic is cleared up and future effective ways have been determined.

**ƏDƏBİYYAT:**

- Azərbaycan respublikasında insan inkişafı haqqında hesabat. Bakı 1998.
- Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2000-ci ilin Malların İdxal və İxracına dair Göstəricilər Bakı 2001
- Atlas Mira. Moskva 1999
- Н.В.Алисов, Б.С.Хорев. Экономическая и социальная География Мира М.М.2001.
- Azərbaycan respublikasının Konstruktiv Coğrafiyası, II cild, Bakı, "Elm", 1999
- Azərbaycan respublikasının Konstruktiv Coğrafiyası. III cild, Bakı, "Elm" 2000
- Ю.М.Бахрамов, В.В.Глухов, Организация внешнеэкономической деятельности. Санкт-Петербург.2001
- С.И. Брук. Население Мира. Изд-во "Наука" Москва, 1981
- Ə. Bayramov. Regional İqtisadi İntegrasiya B. 1997
- Ə.Q. Əlirzayev. İqtisadi və Sosial İdarəetmə. Bazar İqtisadiyyatı, Metodoloji Prinsiplər, Qanunauyğunluqlar. Bakı 1997
- География мирового хозяйствования. М. 1997
- G.Ə. Gənciyev, Y.İ. Mehəliyev. Ölkəşünaslığın əsasları. Bakı 2001.
- İpək yolu. Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi, Bakı 1998.
- В.П.Максаковский. Географическая Картина Мира. I-II-III том, Ярославль, Издательство "Верхнее Волга" 1998.
- А.Р.Магамедов. Координация работы различных видов Транспорта. М 1982.
- Мир в цифрах. Москва, 1993.
- Н.С.Мироненко. Введение в географию Мирового хозяйства. М 1995.
- Z.S.Məmmədov. Naxçıvanın Təbii Sərvətləri. Bakı, 1993.
- Z.S.Məmmədov. Avtomobil Yolları və iqtisadi İnkişaf. "İqtisadiyyat" qəzeti 10-16 may, 2001.
- Z.S.Məmmədov. Azərbaycan Beynəlxalq Nəqliyyat İqtisadi Əlaqələr Sistemində. "İqtisadiyyat" qəzeti 3-10 aprel, 1999.

Z.S.Məmmədov. Xəzər regionunda Nəqliyyatın inkişafının müasir xüsusiyyətləri. Azərbaycan E.A. Xəbərləri, 1987, № 5.

P.M.Мамедов. Экономические связи Азербайджанской ССР. Б.1990.

İqtisadi Nəzəriyyə. Bakı 1999

C.Nuriyev. Beynəlxalq İqtisadi Əlaqələrin hüquqi Tənzimlənməsi, Bakı 2000.

B.M.Назаренко, К.С.Назаренко. Транспортное Обеспечение Внешне экономической деятельности. Москва 1998.

Г.П.Овчинников. Международная Экономика. Издательство, Палиус, Санкт - Петербург, 1998.

Основные Внешне Экономические Связи. Москва, 1990.

Z.Ə.Səmədzadə. Dünya İqtisadiyyatı. Çin "İqtisadi Möcüzə"si. Bakı, Gənclik, 2001.

Страны Мира, Справочник, Москва 1996 .

Социально-экономическая география зарубежного Мира. М.1998.

Сто Великих Мореплавателей. М. "Вече". 1999.

Сто Великих Путешественников. М. "Вече". 2000.

C.A.Самедов. Азербайджан Международные связи и взаимопонимание. Баку 1991.

A.Ş. Şəkərəliyev. Dünya İqtisadiyyatı və Beynəlxalq İqtisadi Münasibətlər. Bakı, 1999.

Экономика СНГ 10 лет реформирования и интеграционного развития. М.2001.

TASIS AVROPA EKSPERTIZA XİDMƏTİ. Azərbaycanın iqtisadi icmal Rübük büləten, yanvar - mart, 1999

A.H. Tağıyev. Bazar İqtisadiyyatının əsasları. Bakı 2000.

Транспорт и связь СССР. Статистический сборник. М.1990.

Ехоловинская, И. Крозе. Мировая Экономика. М.2001.

## MÜNDƏRİCAT

	səh
Ön söz .....	9
Müqəddimə .....	14
I Fəsil. İqtisadi inkişafda nəqliyyat faktorunun müəyyən edilməsi mexanizmi. ....	18
§1. Dünya iqtisadiyyatının inkişafında nəqliyyat amili, təhlil və əsas meyllər .....	18
§2. İqtisadi əlaqələrin formalaşması və inkişafında nəqliyyatın yeri və rolu .....	27
§3. İqtisadi əlaqələrin tipologiyası və təsnifatı .....	32
II Fəsil. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin müasir strukturu və xüsusiyyətləri .....	35
§1. Nəqliyyat sektorunda inkişaf sürəti və struktur dəyişikləri ...	35
§2. Nəqliyyat sektorunun səmərəli fəaliyyətinin göstəriciləri və meyarları .....	60
§3. Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sistemi ilə əlaqələri və inkişaf etdirilməsi yolları .....	94
III Fəsil. Nəqliyyat qovşaqlarının formalaşması və yükdaşıma imkanları .....	112
§1. Nəqliyyat qovşaqlarının inkişafının zəruriliyi və qanunauyğunluqları .....	112
§2. Nəqliyyat qovşaqlarının müasir texniki vəziyyəti və onların yükdaşıma qabiliyyətinin təhlili .....	117
IV Fəsil. Nəqliyyat sisteminin iqtisadi rayonlar üzrə təhlili və inkişafı .....	127
§1. Abşeron iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi .....	127
§2. Gəncə iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi .....	134
§3. Qazax iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi .....	143



§4. Mil-Qarabağ iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi . . . . .	151
§5. Muğan-Səlyan iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi. . . . .	161
§6. Şirvan iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi . . . . .	173
§7. Şəki iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi. . . . .	181
§8. Lənkəran Astara iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi. . . . .	189
§9. Xaçmaz iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi. . . . .	199
§10. Arazboyu iqtisadi rayonunun nəqliyyat sistemi. . . . .	207
§11. Kəlbəcər və Yuxarı Qarabağ iqtisadi rayonlarının nəqliyyat sistemi . . . . .	213
§12. Naxçıvan MR-in nəqliyyat sistemi. . . . .	215

V Fəsil. İqtisadi əlaqələrin müasir vəziyyətinin təhlili və beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya şəraitində inkişaf istiqamətləri . . . . .	226
§1. Azərbaycan beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sistemində. . . . .	226
§2. Müstəqil Dövlətlər Birliyi üzvü olan ölkələrarası iqtisadi əlaqələr . . . . .	232
§3. Avropa birliyi ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr. . . . .	259
§4. Asiyanın inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr . . . . .	315
§5. ABŞ, Kanada və Latın Amerikası ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr . . . . .	352
§6. Afrika, Avstraliya və Okeaniya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələr. . . . .	364
Nəticə . . . . .	373
Rezume . . . . .	379
Ədəbiyyat . . . . .	381