

# AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI

*Əlyazması hüququnda*

## **BÖYÜK İPƏK YOLU VƏ AZƏRBAYCANIN MÜASİR GEOSİYASƏTİ**

İxtisas: 5901.01 – “Beynəlxalq münasibətlər”

Elm sahəsi: Siyasi elmlər

İddiaçı: **Rüstəm Gündüz oğlu Məmmədov**

Fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi  
almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyanın

### **AVTOREFERATI**

**Bakı – 2023**

Dissertasiya işi Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyasının "Beynəlxalq münasibətlər və xarici siyasət" kafedrasında yerinə yetirilmişdir.

Elmi rəhbər: siyasi elmlər doktoru, professor  
**Hikmət Baba oğlu Məmmədov**

Rəsmi opponəntlər: tarix elmləri doktoru, professor  
**Ağalar Nəriman oğlu Abbasbəyli**

siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru, dosent  
**Nafilə Kamal qızı Rəhimova**

siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru  
**Səyavuş Kamran oğlu Həsənov**

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Ali Attestasiya Komissiyasının Dövlət İdarəçilik Akademiyası nəzdində fəaliyyət göstərən № 30 Dissertasiya şurası.



Dissertasiya şurasının

sədri:

akademik

**Urxan Kazım oğlu Ələkbərov**

Dissertasiya şurasının elmi  
katibi:

siyasi elmlər doktoru, professor  
**Ziyafət Ziya Qızı Həbibova**

Elmi seminanın sədri:

siyasi elmlər doktoru, professor  
**Adil Mirabdulla oğlu Mirabdullayev**

## **İŞİN ÜMUMİ SƏCIYYƏSİ**

**Mövzunun aktuallığı və işlənmə dərəcəsi.** Tarixi inkişafın bütün mərhələlərində ticarət yolları və marşrutları xüsusi əhəmiyyət kəsb etmişdir. Onların bəziləri əsrlər boyu fəaliyyət göstərmiş və bununla da ayrı-ayrı ölkələr və xalqlar arasında iqtisadi, siyasi və mədəni əlaqələrin inkişafına yardım etmiş, sivilizasiyalar və mədəniyyətlərin qovuşması və qarşılıqlı olaraq zənginləşməsi üçün imkanlar yaratmışdır. Bəşəriyyətin mövcudluğuna və fəaliyyətinə uzun müddət şahidlik etdiyi ticarət yollarından biri “Böyük İpək Yolu”dur. Tarixən formalaşmış və bərpası təşəbbüsünün Ümummilli Lider Heydər Əliyevin adı ilə bağlı olduğu “Böyük İpək Yolu”nun müasir dövrdə baş verən hadisələr kontekstində öyrənilməsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Tədqiqat mövzusunun aktuallığını aşağıdakı müddəalarla ifadə etmək olar:

– Başlanğıcını Çindən götürən, böyük bir coğrafiyanı əhatə edərək, Avropaya qədər uzanan “Böyük İpək Yolu” keçdiyi ərazilərdə yaşayan xalqların, o cümlədən Azərbaycan xalqının tarixi və mədəniyyətində dərin iz qoymuşdur. Bu yolun istər dünya tarixində, istərsə də konkret olaraq Azərbaycan tarixində oynadığı böyük və müsbət rola aid çoxsaylı tədqiqatların aparılmasına, elmi əsərlərin yazılmasına baxmayaraq, özündə zəngin, elmi-tədqiqat baxımından əhəmiyyətli məqamları ehtiva edən bu miqyaslı mədəni-humanitar əlaqələrin bütün tərəfləri hələ də tam öyrənilməmişdir və o, tədqiqatçıların diqqət mərkəzində qalmaqda davam edir;

– “Böyük İpək Yolu”nun bərpasını sivilizasiyalararası, mədəniyyətlərarası və dinlərarası dialoq olmadan təsəvvür etmək mümkün deyildir. Azərbaycan bu dialoqun təşkilində və genişləndirilməsində də əsas yükün bir hissəsini öz üzərinə götürmüşdür.

– Müasir geosiyasi reallıqlar çərçivəsində “Böyük İpək Yolu”nun bərpası istiqamətində irəli sürülən təşəbbüslər və həyata keçirilən tədbirlərin öyrənilməsi Azərbaycanın siyasi elmi və xarici siyasət institutu üçün mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə mövzunun aktuallığını artırır;

Mövzunun işlənmə dərəcəsi ilə bağlı qeyd etmək lazımdır ki, bu problematikanın müxtəlif aspektləri Azərbaycan və bir sıra xarici ölkələrin tədqiqatçıları tərəfindən araşdırılmışdır.

Heydər Əliyev Fondunun təşkilatçılığı ilə işıq üzü görmüş “Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri: Qərbə açılan neft pəncərəsi” kitabında yer almış məqalələrdə Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinin geostrategiyası, iqtisadi və sosial aspektləri, onun region ölkələri, konkret olaraq Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə üçün əhəmiyyəti öz şərhini tapmışdır.<sup>1</sup>

Azərbaycan Respublikası Mədəniyyət və Turizm Nazirliyinin ingilis dilində nəşr etdirdiyi “Böyük İpək Yolu və Azərbaycan” adlı kitablarda<sup>2</sup> “Böyük İpək Yolu”nun Azərbaycan mədəniyyətinin müxtəlif sahələrinin tarixi inkişafına göstərdiyi təsir işıqlandırılmışdır. Bu kitablar Azərbaycan mədəniyyətinin dünyada təbliği baxımından əhəmiyyətlidir. Tədqiq olunan mövzu ilə bağlı mədəniyyət məsələləri A.Vəliyevin<sup>3</sup> və R.Uluselin<sup>4</sup> araşdırmalarının da əsasını təşkil edir.

**Tədqiqatın obyektı və predmeti.** Müasir mərhələdə “Böyük İpək Yolu”nun bərpası və bu sahədə Azərbaycan Respublikasının bu günkü perspektivini əhatə edən siyasəti tədqiqat işinin obyektini təşkil edir.

Tədqiqat işinin predmetinə zəngin tarixi keçmişə malik olan “Böyük İpək Yolu”nun bərpası prosesində maraqlı olan ölkələr arasında ikitərəfli və çoxtərəfli əməkdaşlıq, bərpa prosesinin doğurduğu geosiyasi dəyişikliklər, Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat infrastrukturunu inkişaf etdirmək və təkmilləşdirmək, logistika mərkəzləri yaratmaq sahəsində həyata keçirilən daxili və xarici

---

<sup>1</sup> Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəməri: Qərbə açılan neft pəncərəsi / Bakı: Mərkəzi Asiya – Qafqaz İnstitutu, İpək Yolu Araşdırmalar proqramı, – 2006. – 174 s.

<sup>2</sup> The Great Silk Road and Azerbaijan / – Bakı: Digital Age, 2010. – 33 p.; The Great Silk Road and Azerbaijan / – Bakı: Digital Age, – 2015. – 36 p.

<sup>3</sup> Vəliyev, A. Azərbaycanın mədəni diplomatiyası // Turizm və qonaqpərvərlik tədqiqatları”. – 2014. №5, – s.68-78.

<sup>4</sup> Ulusel, R. Mədəniyyətlərin İpək Yolu Azərbaycanın dünya birliyinə inteqrasiyasının siyasi-mədəni konsepti kimi // Elektron resurs: <http://www.dgtyb.az/>

siyasət istiqamətləri, bu siyasətin müsbət iqtisadi, siyasi və mədəni nəticələri daxildir.

**Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri.** Tədqiqatın əsas məqsəd müasir dövrdə “Böyük İpək Yolu”nun bərpası istiqamətində həyata keçirilən siyasəti, atılan addımları təhlil etmək, Azərbaycanın bu prosesdə iştirak səviyyəsini və əldə olunan nəticələrin respublikanın bu günü və gələcəyi üçün əhəmiyyətini müəyyənləşdirməkdən ibarətdir.

Qeyd olunan məqsədə çatmaq üçün dissertasiyada aşağıda göstərilən *vəzifələrin* yerinə yetirilməsi nəzərdə tutulmuşdur:

-qədim və orta əsrlərdə “Böyük İpək Yolu”nun keçdiyi inkişaf yolunu, bu yolun fəaliyyətinin Azərbaycan üçün nəticələrini nəzərdən keçirmək;

-bu transkontinental nəqliyyat marşrutunun bərpa edilməsini zəruri edən amilləri müəyyənləşdirmək, keçən əsrin sonları - XXI əsrin əvvəllərində dünyada bu istiqamətdə irəli sürülən təklifləri, atılan addımları təhlil etmək;

-“Böyük İpək Yolu”nun bərpası prosesinin bu yolun üzərində yerləşən ölkələrin, onun keçdiyi ərazilərdə geosiyasi maraqları olan iri dövlətlərin siyasətinə, onların davranışlarına göstərdiyi təsiri müəyyənləşdirmək;

-Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizinin formalaşmasını şərtləndirən amilləri, bu sahədə mövcud olan problemləri və Azərbaycanın bu prosesdə iştirakının miqyasını aşkarlamaq;

-Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisinin tamamlanması və bu yolun “Böyük İpək Yolu”nun uğurlu gələcəyini təmin edən strateji əhəmiyyətli əsas seqmentlərdən biri olduğunu aydınlaşdırmaq;

-Avropanın enerji təhlükəsizliyinin təmin olunmasında Azərbaycanın iştirakını, başlanğıcını Xəzər dənizinin Azərbaycan sahillərindən götürən və Avropaya uzanan neft və qaz kəmərləri şəbəkəsinin Şərqi-Qərbi enerji dəhlizinin formalaşmasında oynadığı həlledici rolu araşdırmaq;

-“Böyük İpək Yolu”nun bərpa olunmasının Azərbaycanda iqtisadiyyata, sosial həyata və mədəniyyətə göstərdiyi təsiri işıqlandırmaq.

**Tədqiqatın metodları.** Tədqiqat prosesində müqayisəli təhlil metodundan, tarixilik və sistemlilik prinsipindən istifadə olunmuş-

dur, çünki “Böyük İpək Yolu” həm qədim və orta əsrlərdə, həm də, müasir dövrdə mühüm strateji əhəmiyyət kəsb etmişdir və bu yolun zaman baxımından hər iki mərhələsinin müqayisəli təhlili bir sıra məsələlərə aydınlıq gətirməyə imkan verir.

Çağdaş siyasi elmlərin elmi-nəzəri müddəaları və beynəlxalq münasibətlərin inkişaf problemləri ilə bağlı ümumi nəzəri mənbələr də təşkil edir.

Tədqiqatın nəzəri bazasını problemlə bağlı fundamental əsərlər və onlarda irəli sürülmüş nəzəri müddəalar və konseptual ideya və mülahizələr təşkil edir. Tədqiqata Azərbaycan, rus, ingilis və türk dillərində yazılmış əsərlər cəlb olunmuş, eyni zamanda internet şəbəkəsində yerləşdirilmiş məlumatlardan da istifadə edilmişdir.

Tədqiqat işinin yazılmasında fənlərarası metodoloji yanaşma tətbiq etməklə analiz, sintez, induksiya, deduksiya kimi ümum-məntiqi metodlardan, eləcə də beynəlxalq münasibətlərin və siyasi elmlərin tarixi və nəzəri-metodoloji problemlərinin tədqiqi sahəsindəki araşdırmaların təcrübəsinə də istinad edilmişdir.

#### **Müdafiyyə çıxarılan əsas müddəalar:**

1. Beynəlxalq münasibətlər müstəvisində reallaşan “Böyük İpək Yolu”nun bərpasının ölkənin iqtisadi və sosial inkişafındakı rolunun və Şərqi-Qərbi enerji dəhlizinin formalaşmasında iştirakı geostrateji və geosiyasi əhəmiyyət daşıyır.

2. Şərqi-Qərbi enerji dəhlizinin inkişaf etdirilməsində Heydər Əliyev adına Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərinin regional əməkdaşlığın genişlənməsi əhəmiyyətli rol oynayır.

3. “Böyük İpək Yolu”nun coğrafiyasında dünya mədəni proseslərinə fəal qoşulmaqla Azərbaycan dostluq münasibətlərini və iqtisadi əməkdaşlığı inkişaf etdirərək həm özünün milli mədəniyyətini mütərəqqi, ümumbəşəri ideya və dəyərlərlə zənginləşdirir, həm də dünya mədəniyyətinin inkişafına öz layiqli töhfəsini verir;

4. Dissertasiyada ümdə nəticələrdən biri də budur ki, “Böyük İpək Yolu”nun fəaliyyət göstərməsi müxtəlif mədəniyyətlərin bir-birinə müsbət təsir göstərməsinə səbəb olmuş, Şərqi və Qərbi sivilizasiyalarına aid olan dəyərlərin qarşılıqlı mübadiləsinə səbəb olmuşdur.

5. “Böyük İpək Yolu”nun marşrutu ilə formalaşan münasibətlər sistemi Azərbaycanın geosiyasi imkanlarını artırmaqla ölkəmizin regional liderliyinin möhkəmlənməsinə öz təsirini göstərmişdir.

6. “Böyük İpək Yolu” geosiyasi cəhətdən ölkələr arasında təhlükəsizlik və sabitliklə yanaşı, öz regional əməkdaşlığın genişlənməsinə və hərtərəfli inkişafına təsirini göstərir.

7. Zəfərlə başa çatan Vətən müharibəsindəki qələbənin, ümumilikdə geosiyasi, hərbi, iqtisadi, mədəni və ideoloji sahələrə təsirinin qiymətləndirilməsi olduqca vacibdir.

8. Zəngəzur dəhlizinin açılmasının Azərbaycanın, Türkiyənin, Mərkəzi Asiya dövlətlərinin, Pakistanın, Əfqanıstanın, Turan birliyinə meyilli dövlətlərin “Böyük İpək Yolu”nun çiçəklənməsi üçün yeni imkanlara yol açmasının dövrüyyəyə gətirilməsi.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi.** Tədqiqat prosesində müəyyən edilmiş məsələlərin yerinə yetirilməsi ilə qarşıya qoyulmuş problemin həllinə nail olunmuşdur. Əldə olunmuş nəticələr dissertasiyanın məqsədlərinə uyğun elmi yeniliyi formalaşdırmaqla tədqiqat işinin elmi əhəmiyyətini təmin etmişdir. Dissertasiya işinin elmi yeniliyi bir sıra məqamlarla bağlıdır və aşağıdakı kateqoriyalar əsasında ümumiləşdirilə bilər:

“Böyük İpək Yolu”nun bərpası və bu prosesdə Azərbaycanın iştirakı ilə bağlı müxtəlif tədqiqatlar aparılsa da son illərdə bu sahədə baş verən hadisələrin və yeniliklərin müəyyən hissəsi qeyd olunan tədqiqatların əhatə dairəsindən kənar qalmışdır. İlk dəfə olaraq bu dissertasiya da sözügedən yeniliklər və problemlər elmi təhlil obyektinə çevrilmişdir. Beləliklə, dissertasiya işinin elmi yeniliyini şərtləndirən amillərdən birincisi tədqiqatın kompleks xarakter alması ilə daxili və xarici inkişaf tendensiyalarının paralel təhlili və nəticələrin müəyyən olunmasında öz əksini tapır.

Dissertasiya işinin digər bir elmi yeniliyi praktiki təhlillər əsasında ölkənin daxili və xarici siyasət kursundakı paralelliklərin müəyyən olunmasından ibarətdir. Bu, “Böyük İpək Yolu”nun bərpasında Azərbaycanın uğurlu xarici siyasətinin ölkəmizin daxili iqtisadi, mədəni-humanitar və sosial siyasətinin tələblərindən formalaşdığını anlamağa, eləcə də qeyd olunan sahələr üzrə ölkənin davamlı inkişafına göstərdiyi nəticələrin təhlilinə imkan verir.

– Azərbaycan siyasi elmində məhz bu dissertasiya “Böyük İpək Yolu”nun bərpası və güc mərkəzlərinin bu prosesdə tutduğu mövqeyi, mürəkkəb geosiyasi prosesləri elmi-nəzəri prioritetlər müstəvisində çözməyə çalışır ki, bu da tədqiqatın elmi yeniliyi və orijinallığı ilə ilişkilidir.

– Dissertasiyanın elmi yeniliyini şərtləndirən amillərdən biri də odur ki, Azərbaycanın müzəffər ordusunun Qarabağda apardığı döyüş əməliyyatları ilə başa çatan tarixi qələbəsi bütövlükdə postsovet məkanında separatizmə qarşı mübarizənin fəlsəfəsini yaratdı ki, bu da regionda geosiyasi proseslərin və əməkdaşlığın genişlənməsinə və davamlı inkişafına geniş imkan yaradır.

– Əldə edilən nəticələr və elmi yenilik dissertasiya zamanı tətbiq edilmiş tədqiqat metodlarının vasitəsi ilə növbəti araşdırmalar üçün yeni format yaradır.

**Tədqiqatın nəzəri və praktiki əhəmiyyəti.** Təqdim olunan dissertasiya işinin materiallarından “Böyük İpək Yolu” coğrafiyasında cərəyan edən prosesləri, Azərbaycanın bu coğrafiyada yerləşən ölkələrlə qarşılıqlı əlaqələrini, nəqliyyat-kommunikasiya və ticarət sahəsində siyasətini təhlil etmək, müəyyən proqnozlar irəli sürmək üçün istifadə oluna bilər.

Bundan başqa, tədqiqatın nəticələrinə əsaslanaraq, öyrənilən mövzu ilə bağlı yeni elmi araşdırmaların aparılması mümkündür.

Siyasi elmlər və beynəlxalq münasibətlər tarixi üzrə əsərlərin hazırlanmasında tədqiqatdan bəhrələnmə mümkündür. Bunlar tədqiqat əsərinin elmi-nəzəri əhəmiyyətini təşkil edir.

Dissertasiyanın materiallarından ali təhsil məktəblərində bakalavr və magistr pillələrində mövzu ilə bağlı dərslər vəsaitinin, tədris materiallarının hazırlanmasında, xüsusi kursların təşkilində, proqramların, elmi-metodiki vəsaitlərin, mühazirə mətnlərinin hazırlanmasında da faydalanmaq olar.

**Aprobasiyası və tətbiqi.** Dissertasiya işinin məzmunu iddiaçının respublikada nəşr olunan müxtəlif elmi məcmuə, toplu və jurnallarda, eləcə də beynəlxalq konfransların materiallarında dərc olunmuş məqalə və tezislərində, habelə elmi konfranslardakı məruzə və çıxışlarında öz əksini tapmışdır.



### **Dissertasiya işinin yerinə yetirildiyi təşkilatın adı.**

Dissertasiya Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyasının “Beynəlxalq münasibətlər və xarici siyasət” kafedrasında hazırlanaraq yerinə yetirilmişdir.

**Dissertasiyanın struktur bölmələrinin ayrılıqda həcmi qeyd olunmaqla dissertasiyanın işarə ilə ümumi həcmi.** Dissertasiya işi giriş, 3 fəsil, nəticə və istifadə edilmiş ədəbiyyat siyahısından ibarətdir. Dissertasiyanın Giriş hissəsi 14 səhifə (26 300 işarə), I fəsil 52 səhifə (105 538 işarə), II fəsil 57 səhifə (113 819 işarə), III fəsil 71 səhifə (138 976 işarə), Nəticə hissəsi 5 səhifə (9 835 işarə) olmaqla, ümumi həcmi 394 469 işarə təşkil edir.

## **İŞİN ƏSAS MƏZMUNU**

Tədqiqatın “**Giriş**” hissəsində mövzunun aktuallığı və işlənmə dərəcəsi, obyekt və predmeti, məqsəd və vəzifələri, tədqiqatın metodları, müdafiəyə çıxarılan əsas müddəaları, elmi yeniliyi və nəzəri və praktiki əhəmiyyəti, aprobasiyası və tətbiqi haqqında məlumat verilir.

“**Böyük ipək yolu: tarix və müasirlik kontekstində**” adlı birinci fəsilə qeyd olunur ki, “Böyük İpək Yolu” e.ə. II əsrdə fəaliyyətə başlamışdır, lakin bu, Şərq və Qərb arasında ticarət əlaqələrinin təşəkkül tapdığı ilkin tarix deyildir. Qeyd olunan əlaqələrin tarixi daha qədim dövrlərə gedib çıxır və bu haqda kifayət qədər məlumatlar dövrümüze gəlib çatmışdır. Məsələn, e.ə. III minillikdə fəaliyyət göstərmiş karvan yolu Hind vadisi və Pamir dağlarının ətəklərindən qərbə doğru, Yaxın Şərqə qədər uzanırdı. Bu yol ilə Bədəxşandan Yaxın Şərq ölkələrinə daha çox lazurit daşınırdı. Bu səbəbdən də həmin yol “Lazurit Yolu” adı almışdı. “Lazurit Yolu”nun bir qolu da Bədəxşandan şimala, Aral dənizi sahilləri istiqamətinə uzanırdı. Belə ki, “Lazurit Yolu” Qazaxıstanın mərkəzi vilayətlərini, Fərqanə və Daşkənd vadilərini də əhatə etmişdir. Zaman keçdikcə, Mərkəzi Asiyanın digər regionları, Cənubi Sibir və

Uralətrafi ərazilər də genişlənməkdə olan bu ticarət yoluna qoşulmuşdu<sup>5</sup>.

**“Böyük İpək Yoluna tarixi nəzər”** adlı *birinci yarımfəsildə* qeyd olunur ki, e.ə. I minillikdə Şərqi-Qərbi ticarət əlaqələri getdikcə genişləniirdi. Qeyd olunan minilliyin sonlarından başlayaraq Şərqi və Qərbi ölkələri arasında ticarət əlaqələri ilə yanaşı, siyasi təmaslar, hərbi toqquşmalar da genişlənməkdə davam edirdi. Bu da mədəniyyətlərarası və sivilizasiyalararası dialoqun, təmasların yaranması ilə müşayiət olunurdu.

Xan imperiyasının paytaxtı Çanan şəhərindən başlayan və qərbi istiqamətində uzanan “Böyük İpək Yolu” Dunxuanda iki qola ayrılırdı. Şimal yolu adlandırılan qol Turfandan, Pamir dağlarından keçərək Fərqanəyə və Qazaxıstan çöllərinə çıxırdı. Labnor gölü yaxınlığından, Təklə-Məkan dağlarının cənub qurtaracağından, Yarkənd və Pamir dağlarının cənubundan keçən cənub yolu isə Baktriyaya çıxır, oradan Hindistana, Parfiyaya, Yaxın Şərqi vasitəsilə Roma əyalətlərinə uzanırdı<sup>6</sup>.

I əsrdə Şərqi-Qərbi ticarətinin canlanması “Böyük İpək Yolu”nun əhatə etdiyi coğrafiyanın genişlənməsinə səbəb olmuşdu. Belə ki, Davana gətirilən Çin ipəyi və başqa mallar digər ölkələrin tacirləri tərəfindən alınaraq aparılırdı və nəticədə, yeni-yeni ölkələr ipək ticarətinə qoşulurdu. Baktriyadan başlayaraq və Kabuldan keçərək Hindistana gedən ticarət yolu da mövcud idi<sup>7</sup>. Göründüyü kimi, I əsrdə “Böyük İpək Yolu” artıq Aralıq dənizi və Qara dəniz sahillərinə çatırdı.

İslam dininin meydana gəlməsi, VII-VIII əsrlərdə Ərəb Xilafətinin formalaşması həm Pireney yarımadasından Çin sərhəddinədək olan ərazidəki etnosların, həm də “Böyük İpək Yolu”nun tarixində yeni mərhələnin başlanğıcı demək idi.

İstehsalın və ticarətin genişlənməsi “Böyük İpək Yolu”nun üzərində olan məntəqələrin tərəqqisi üçün əlverişli şərait yaradırdı.

---

<sup>5</sup> Манкофф, Дж. Политика США в Центральной Азии после 2014 года // PRO et CONTRA, – 2013. №1-2, – с.53.

<sup>6</sup> Əmrahov, M.İ. Böyük İpək Yolu / M.İ.Əmrahov. – Bakı: Mütərcim, – 2011. – s.5-6.

<sup>7</sup> Мирзаев, P.C. Великий шелковый путь: реалии XXI века / Мирзаев, P.C. – Москва: Институт актуальных международных проблем Дипломатической академии МИД России, – 2005. – s.218.

Hind okeanı və Fars körfəzinin Madura, Kəlküt, Suratxa, Məsqət, Bəsrə kimi liman şəhərləri məhz bu ticarət marşrutunun təsiri altında iqtisadi cəhətdən daha çox inkişaf etmişdilər<sup>8</sup>.

“Böyük İpək Yolu” türk xalqlarının tarixində müstəsna rol oynamışdır. Şaxələnməmiş şəkildə fəaliyyət göstərən bu yolun “*ən azı 20 min kilometri türk xalqlarının yaşadığı ərazilərdən keçmişdi. Böyük İpək Yolunun Çin Türküstanı, Orta Asiya, Qazaxıstan, Qafqaz, Kiçik Asiya, Şimali İran ərazilərində ünsiyyət dili türk dili olmuşdur*”<sup>9</sup>. Orta əsrlərdə türk xalqlarının sosial-iqtisadi və mədəni inkişafını təmin edən amillər sırasında bu yolu ilk yerlərdən biri saymaq lazımdır.

“Böyük İpək Yolu” müxtəlif dinlərin yeni-yeni ərazilərdə yayılmasına da təsirsiz qalmamışdır. Bu yolla hərəkət edən ticarət karvanları erkən dövrlərdə buddist kahinləri ticarət karvanları ilə birlikdə hərəkət edir və öz dinlərini yaymaqla məşğul olurdular.

“Böyük İpək Yolu”nun bir hissəsi Azərbaycan ərazisindən keçirdi. Bu yolun Qafqaz Albaniyasına gəlib çatan qolu burada iki hissəyə ayrılırdı. Onlardan biri Kür çayı boyunca yuxarı qalxaraq, Kəlxida və İberiyaya, oradan isə Qara dəniz vilayətlərinə və Kiçik Asiyaya gedirdi. İkincisi - Xəzər dənizinin qərb sahili boyu şimala uzanaraq Dərbənd keçidi vasitəsilə Şimali Qafqaz çöllərinə çıxır, oradan isə yunan koloniyalarına istiqamətlənirdi.

XIII-XIV əsrlərdə Təbriz şəhəri “Böyük İpək Yolu” üzərində əhəmiyyətli məntəqələrdən birinə çevrilmişdi. Təbrizdən uzanan əsas marşrutlar bunlar idi: Təbriz-Həmədan-Bağdad-Bəsrə; Təbriz-Sultaniyyə-Qəzvin-Rey-Qum-İsfahan-Bəsrə; Təbriz-Marağa-Mosul-Bağdad-Bəsrə. Bundan başqa, Ərzurumdan, Ərdəbildən, Urfadan və s. şəhərlərdən gələn ticarət yolları da Təbrizdə kəsişirdi<sup>10</sup>.

Azərbaycanın uzaq Çin və Hindistan ilə ticarət əlaqələrinin çoxəsrlik tarixi onun “Böyük İpək yolu”nda mühüm məntəqələrdən biri olduğunu bir daha təsdiq edir. Azərbaycanın Hindistanla ticarət

---

<sup>8</sup> Gözəlova, Y. Orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri / Y.Gözəlova, – Bakı: “Təhsil”, – 2011. – s.63.

<sup>9</sup> Budaqov, B.Ə. Böyük İpək (karavan) Yolu / B.Ə.Budaqov. – Bakı: “Nafta-Press”, – 2006. – s.8.

<sup>10</sup> Gözəlova, Y. Orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri / Y.Gözəlova, – Bakı: “Təhsil”, – 2011. – s.217.

əlaqələrinin tarixi eramızdan əvvəlki dövrlərə gedib çıxır. Bunu arxeoloji qazıntılar zamanı əldə edilmiş materiallar və antik dövr müəlliflərinin məlumatları da təsdiq edir.

Yuxarıda qeyd olunanlardan belə bir nəticə çıxarmaq olar ki, “Böyük İpək Yolu” e.ə. II əsrdən b.e. XVII əsrinə qədər, təxminən 7 min kilometr uzanan bir ərazidə ölkələr və xalqlar arasında münasibətlərin və əlaqələrin yaranması üçün geniş imkanlar açmış fenomenal bir hadisə olmuşdur. Nəticədə, Şərq və Qərbin bir-birindən təcrid olunmuş şəkildə inkişafı aradan qalxmış, xalqlar və ölkələr arasında kommunikasiyanın müxtəlif formaları təşəkkül tapıb inkişaf etmişdir.

Ümummilli lider Heydər Əliyev Böyük İpək Yolunun əhəmiyyətini yüksək qiymətləndirmişdir: *“Bəşər sivilizasiyasının tarixində yollar, nəqliyyat xətləri, həmişə çox böyük rol oynayaraq, həyatın bütün sahələrinə - siyasətə, iqtisadiyyata, mədəniyyətə təsir göstərmişdir. Bunun parlaq nümunələrindən və rəmzlərindən biri də bir çox ölkələrin və xalqların minillik tarixini, Çinin qədim mədəniyyətini, avropaluların böyük coğrafi kəşflərini, orta əsr müsəlman intibahının nailiyyətlərini və bir sıra digər cəhətləri ehtiva etmiş global, nadir hadisə olan Böyük İpək Yoludur”*<sup>11</sup>.

**“Böyük İpək Yolunun bərpası istiqamətində irəli sürülən təşəbbüslər və həyata keçirilən tədbirlər”** adlı ikinci yarımfasildə qeyd olunur ki, iqtisadi böhranların bir-birini əvəz etdiyi, ölkələrin vaxtaşırı olaraq maliyyə-iqtisadi çətinliklərlə üzləşdikləri bir şəraitdə “Böyük İpək Yolu”nun bərpası regionun iqtisadi inkişafı, əhalinin rifahının yüksəlməsi, Şərq və Qərb ölkələri arasında qarşılıqlı ticarətin intensivləşməsi, maliyyə bazarlarının restrukturizasiyası, dövlətlərin mövcud iqtisadi potensialından, xüsusilə, enerji ehtiyatlarından daha səmərəli istifadə olunması üçün münbit şərait yaradır.

“Böyük İpək Yolu”nun bərpası mədəniyyətlərarası əlaqələrin daha da genişlənməsi, keçmişin mədəni irsinin təbliği baxımından da əhəmiyyətlidir. Çinin, Hindistanın, Mərkəzi Asiya, Qafqaz, İran körfəzi və Aralıq dənizi sahili ölkələrinin əvəz olunmaz, dünya

---

<sup>11</sup> Əliyev, H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir / H.Ə.Əliyev. On yeddinci kitab. – Bakı: Azərneşr, – 2006. – s.257

mədəniyyəti xəzinəsinin inciləri sayılan mədəni irsi müasir dövrdə də insanları öz cazibə dairəsində saxlayır və böyük maraq doğurur.

“Böyük İpək Yolu”nun bərpası istiqamətində ilk təşəbbüs Birləşmiş Millətlər Təşkilatına (BMT), konkret olaraq onun ixtisaslaşmış qurumlarından olan YUNESKO-ya aiddir. 1988-ci ildə YUNESKO “İpək Yolunun inteqral öyrənilməsi: dialoq yolları” layihəsi ilə çıxış etdi. On il ərzində həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan bu layihə “Böyük İpək Yolu”nun tarixinin öyrənilməsi, Qərb və Şərq arasında mədəni əlaqələrin təşəkkül tapıb inkişaf etdirilməsi, Avrasiyada məskunlaşan xalqlar arasında münasibətlərin yaxşılaşdırılması məqsədi daşıyırdı<sup>12</sup>.

BMT də sonrakı illərdə “Böyük İpək Yolu”nun bərpası ilə bağlı məsələləri diqqətdə saxlamış, hətta 1993-cü ildə Baş Assambleya bu barədə qərar qəbul etmişdir. Bu mərhələdə təkcə problemin mədəni əlaqələrin inkişafı ilə bağlı aspektləri deyil, diplomatiya, elm, ticarət və turizm kimi sahələrdə də beynəlxalq əməkdaşlığı genişləndirmək təşviq olunmuşdur<sup>13</sup>.

Avropa Birliyi “Böyük İpək Yolu”nun bərpasına xüsusi maraq göstərən təşkilatlardandır. Özünün geosiyasi və geoiqtisadi maraqlarından çıxış edən bu təşkilat hələ keçən əsrin 90-cı illərinin əvvəllərində, SSRİ-nin süqutu ərəfəsində “Böyük İpək Yolu”nun üzərində yerləşən respublikalarla əlaqələrin qurulması istiqamətində addımlar atır, təşəbbüslər göstərirdi.

“Böyük İpək Yolu”nun bərpası məsələsi ümummilli lider Heydər Əliyevin daimi diqqət mərkəzində olmuşdur. 1997-ci ildə Heydər Əliyev və Gürcüstan prezidenti Eduard Şevardnadze Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafı ilə bağlı prezidentlər səviyyəsində beynəlxalq konfrans keçirmək təşəbbüsü ilə çıxış etdilər. 1998-ci il sentyabrın 8-9-da Bakıda “TRACECA - Tarixi İpək Yolunun bərpası” adlı beynəlxalq konfrans keçirildi.

---

<sup>12</sup> Парамонов, В.В. Влияние Европейского Союза на Центральную Азию: обзор, анализ и прогноз / В.В.Парамонов, А.В.Строков, З.А.Абдуганива. – Алматы: Фонд им.Фридриха Эберга, – 2017. – 117 с.

<sup>13</sup> Парамонов, В.В. Влияние Европейского Союза на Центральную Азию: обзор, анализ и прогноз / В.В.Парамонов, А.В.Строков, З.А.Абдуганива. – Алматы: Фонд им.Фридриха Эберга, – 2017. – 117 с.

“Böyük İpək Yolu”nun bərpası çərçivəsində təşəbbüslə çıxış edən təşkilatlar arasında NATO da yer almışdır. Bu təşkilatın irəli sürdüyü “Virtual İpək Yolu” layihəsi 2001-2010-cu illərdə həyata keçirilmişdir. “Virtual İpək Yolu” layihəsinin reallaşması prosesində Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiyada tələb olunan infrastrukturun qurulması istiqamətində işlər görülmüş, rudimentar yerli şəbəkələr (Rudimentary Local Area Networks) və qlobal şəbəkələr (Wide Area Networks) yaradılmışdır<sup>14</sup>.

Ümumilikdə, belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, “Böyük İpək Yolu”nun bərpası layihəsi təkcə iqtisadi deyil, həm də böyük siyasi əhəmiyyətə malikdir və layihədə iştirak edən ölkələrin iqtisadi-ticari əlaqələri üçün alternativ imkanlar yaradır.

**“Böyük İpək Yolunun geosiyasi əhəmiyyəti”** adlı üçüncü yarımfasildə qeyd olunur ki, “Böyük İpək Yolu”nun bərpası prosesi bu yolun üzərində yerləşən ölkələrin təkcə iqtisadi-ticari əlaqələrinin, onlar arasında integrasiyanın genişlənməsi ilə deyil, həm də onun keçdiyi regionlarda maraqları olan dövlətlərin geosiyasi rəqabəti ilə səciyyələnir. Qlobal güclərdən olan Avropa İttifaqı, Çin, ABŞ və Rusiya, çox vaxt əməkdaşlıq pərdəsi altında gizlədilən bu rəqabətin əsas iştirakçılarıdır.

Zəngin təbii sərvətlərə və əlverişli coğrafi mövqeyə malik olan Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya regionları birləşmiş Avropanın diqqətindən kənar qalmamış və sonuncu perspektiv geosiyasi maraqlarını təmin etmək üçün qeyd olunan regionları özünün maraq dairəsinə daxil etmişdi. 1991-ci ildə, hələ SSRİ-nin mövcudluğu dövründə, Avropa Birliyinin Şərqi Avropa, Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya respublikalarına yardımlarını nəzərdə tutan TACİS proqramının qəbul edilməsini Birliyin qeyd olunan regionlarla əlaqələr yaratmaq və onları getdikcə Rusiyanın nüfuz dairəsindən çıxarmaq istiqamətində atdığı ilk konkret addım hesab etmək olar.

1996-cı ildə Avropa İttifaqı tərəfindən irəli sürülən və Xəzər-Qara dəniz hövzəsi ölkələri və onların qonşuları arasında enerji əməkdaşlığını

---

<sup>14</sup> Wessels, W. The European Council as a crisis driven ‘gouvernement économique’ / W.Wessels, J.M.Chair. The European Council, – 2015. – 21 p.

nəzərdə tutan İNOGATE proqramı da Rusiyanın Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiyadakı mövqelərinin zəiflədilməsinə yönəlmişdir.

XX əsrin 90-cı illərinin ikinci yarısında ABŞ-ın Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya ölkələrinə münasibətində həyata keçirdiyi siyasətdə nəzərəcarpacaq dönüş baş verdi və bu ölkələr ABŞ diplomatiyasının prioritet istiqamətlərindən birinə çevrildi. 1997-ci ildə ABŞ Xəzər dənizini özünün həyati maraqları zonası elan etdi<sup>15</sup>.

ABŞ Konqresi tərəfindən 1999-cu ilin avqustunda “İpək Yolu haqqında Strateji Akt 1999” qəbul edilmişdir. ABŞ-ın Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya respublikalarına münasibətdə həyata keçirdiyi siyasət həmin Aktda qeyd edilmişdir. Göründüyü kimi, ABŞ-ın “Böyük İpək Yolu”nun bərpası istiqamətində reallaşdırdığı siyasətin ağırlıq mərkəzi Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya regionlarının üzərinə düşür.

“Böyük İpək Yolu”nun əhatə etdiyi məkanda gedən geosiyasətin əsas iştirakçılarından biri də Rusiyadır. Ümumilikdə, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafı Rusiyanın maraqları dairəsinə daxil deyildir. Bu dəhlizinin Rusiyadan yan keçməsi bir tərəfdən bu ölkənin iqtisadi mənafeyinə ziyan vurur, digər tərəfdən isə Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya regionlarında Kremlin təsirinin azalması ilə nəticələnir.

Çinin “Bir kəmər bir yol” strategiyası çərçivəsində Rusiyadan yan keçən nəqliyyat marşrutlarının coğrafiyası gündən-günə genişlənir. 2015-ci ildə Çindən yola düşən yük qatarı Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstandan keçərək İstanbula çatmışdır. 2016-cı ildə Çindən Tehrana sınaq qatarı göndərilmiş və yük daşımalarında həmin marşrutdan ayda bir dəfə istifadə etmək qərara alınmışdır. Yenə həmin ildə Ukrayna sınaq məqsədilə Gürcüstan-Azərbaycan-Qazaxıstan-Çin marşrutu ilə konteyner qatarı göndərmişdir<sup>16</sup>.

Türkiyə “İpək Yolu” layihəsinə, həm də türk xalqları arasında əlaqələri daha da genişləndirəcək bir vasitə kimi yanaşır. Ölkənin keçmiş prezidenti Süleyman Dəmirəl bununla bağlı qeyd etmişdi ki,

---

<sup>15</sup> Гусейнов, В. Каспийская нефть. Экономика и геополитика / В.Гусейнов. – Москва: Олма-Пресс, – 2002. – с.15.

<sup>16</sup> Юматов, К.В. Эволюция политики Европейского Союза на Южном Кавказе // Вестник Томского Государственного Университета. История. – 2012. №1(17), с.126-131.

“Böyük İpək Yolu” 11 min kilometr ərazidə məskunlaşan və 200 milyon nəfəri birləşdirən türk dünyasının çiçəklənməsi üçün böyük rol oynayacaqdır<sup>17</sup>.

Dissertasiya işinin birinci fəslində qənaətə gəlinmişdir ki, “Böyük İpək Yolu”nun bərpası siyasi əhəmiyyətə malik hadisədir. Bu yoldan istifadə onun üzərində yerləşən dövlətlərin ümumi maraqlarının formalaşmasına, onlar arasında əməkdaşlıq münasibətlərinin qurulmasına, inteqrasiyanın genişlənməsinə gətirib çıxaracaqdır. Bununla yanaşı, qeyd olunan inteqrasiya və əməkdaşlıq Avrasiyanın daha geniş əraziləri boyunca sülhün və regional təhlükəsizliyin təmin olunmasına səbəb olacaqdır.

**“Şərq-qərb nəqliyyat sistemlərinin inkişafında Azərbaycanın rolu”** adlı ikinci fəsilə “Böyük İpək Yolu”nun bərpası istiqamətində təklif olunan müxtəlif marşrutlar sırasında Transxəzər nəqliyyat yolunun rolu araşdırılır. Göstərilir ki, Çin, Qazaxıstan, Xəzər dənizi akvatoriyası, Azərbaycan, Gürcüstan və Avropa ölkələrini əhatə edən bu marşrut məsafənin qısalığı, yüklərin mənzil başına tez və ucuz çatdırılması imkanları baxımından diqqəti cəlb edir və onun inkişaf etdirilməsi gündəlikdə duran məsələlərdəndir.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev “Böyük İpək Yolu” layihəsinin imkanlarından danışarkən onun regional arasında inteqrasiyaya müsbət təsir göstərəcəyini vurğulamışdır: *“Son illərdə irimiqyaslı beynəlxalq layihələrin, xüsusən, Böyük İpək Yolunun bərpası, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması istiqamətində əməkdaşlığımız böyük əhəmiyyət daşıyır. Bu əməkdaşlıq Baltik dənizi, Qara dəniz və Xəzər dənizi regionları ölkələrinin inteqrasiyasına, eləcə də Avropa İttifaqı və Azərbaycan arasında tərəfdaşlığa öz töhfəsini verir”*<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Мамедов, Ф. Энергетическая стратегия Азербайджана в условиях глобальной нестабильности // Транспортные коридоры Евразии: новые пути сотрудничества: Материалы междунар. конф. (20 апреля 2015 г., г.Астана). – Астана: Казахстанский институт стратегических исследований при Президенте Республики Казахстан, – 2015. – с.72.

<sup>18</sup> Əliyev, İ.H. İnkişaf məqsədimizdir / İ.H.Əliyev. Otuzuncu kitab. – Bakı: Azər nəşr, – 2016. – s.257.



**“Transxəzər nəqliyyat yolu və Böyük İpək Yolunda yeni imkanların yaranması”** mövzusunda həsr olunmuş *birinci yarımfəsildə* vurğulanır ki, Transxəzər nəqliyyat marşrutunun inkişaf etdirilməsi təkcə iqtisadi deyil, həm də geosiyasi amillərlə bağlıdır. Belə ki, bu marşrut Şərqi-Qərbi ticarət əlaqələrinin həyata keçirildiyi digər marşrutların çoxu ilə müqayisədə, məsafənin qısalığı ilə diqqəti cəlb edir. Bu gün də qeyd olunan istiqamətdə yüklərin çoxu dəniz və okeanlardan keçən yollar vasitəsilə daşınır. 1980-ci ildən 2014-cü ilədək dünyada dəniz nəqliyyatı ilə konteyner daşımalarının həcmi təxminən 15 dəfə artmışdır<sup>19</sup>. Hazırda Çin ixracatının 90%-i, idxalatının isə 97%-i məhz dəniz və okeanlar vasitəsilə daşınır, lakin Çin və Avropa İttifaqı arasında yük daşımalarında dəmir yollarından istifadə cüzi də olsa artmaqdadır. Artımın kiçik rəqəmlərlə ifadə olunmasına baxmayaraq, quru yollarından istifadənin müsbət dinamika ilə inkişaf etməsinin Transxəzər nəqliyyat yolunun perspektivlərinə də müsbət təsir göstərəcəyini proqnozlaşdırmaq olar.

1993-cü ildə TRCECA proqramının qəbul edilməsi ilə, Avropa - Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsi prosesinə başlanıldı və bu dəhlizin həm iqtisadi, həm də siyasi cəhətdən əhəmiyyətli hissəsi olan Transxəzər nəqliyyat yolu diqqət mərkəzinə çıxdı, bu marşrutun genişləndirilməsi istiqamətində müəyyən tədbirlər həyata keçirilməyə başlanıldı. 1996-cı ildən 2006-cı ilədək olan 10 il ərzində TRACECA proqramı çərçivəsində 150 milyon avro dəyərində 61 texniki dəstək və 15 investisiya layihəsi reallaşdırılmışdı<sup>20</sup>.

2016-cı il dekabrın 6-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin fərmanı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair strateji yol

---

<sup>19</sup> Магомедов, Н.А., Магарамов, Ш.А. Индийское купечество в развитии торговых контактов Дербента с Астраханью в XVII в. Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение // Вопросы теории и практики. – Часть 2. – 2014. №8, – с.163.

<sup>20</sup> Qafarov, V. Tarixi ipək yolunun bərpası: Transxəzər nəqliyyat dəhlizi Avropanın strateji maraqlarında // Dövlət və din, – 2016. №6(47), – s.71.

xəritəsi”<sup>21</sup> respublikada nəqliyyat infrastrukturunu hərtərəfli inkişaf etdirməyi nəzərdə tutur.

“Böyük İpək Yolu”nun bərpası prosesində fəal iştirak edən Azərbaycan Respublikası Transxəzər nəqliyyat yolunun inkişaf etdirilməsində son dərəcə maraqlıdır. Bu, respublikanın tranzit imkanlarından istifadə etməklə, böyük gəlirlərə sahib olmaq baxımından əhəmiyyətlidir.

İkinci fəslin *ikinci yarımfasli* “**Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu “Böyük İpək Yolu”nun əsas hissəsi rolunda**” adlanır. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılmasında yaxından iştirak edən Azərbaycan Respublikasının təşəbbüsü və iştirakı ilə həyata keçirilən layihələr sırasında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi son dərəcə əhəmiyyətli yer tutur. Bu layihənin reallaşdırılması Azərbaycanın geosiyasi və geoiqtisadi maraqları ilə də şərtlənir. Belə ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu istifadəyə verilmədən “Böyük İpək Yolu”nun vacib tərkib hissələrindən biri olan Avropa-Qafqaz-Mərkəzi Asiya nəqliyyat yolunun tam fəaliyyət göstərməsi qeyri-mümkün olardı, çünki məhz bu xətt Azərbaycan və Gürcüstanın dəmir yollarını Türkiyə ərazisindən Avropanın müxtəlif ölkələrinə uzanan dəmir yolu xətləri ilə birləşdirir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinə maraq göstərən ölkələr sırasında Türkmənistan və Özbəkistan da yer almışdır. Çin-Qafqaz-Türkiyə nəqliyyat dəhlizinin reallaşması hər iki ölkə tərəfindən təqdir olunur.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin müsbət perspektivə malik olması faktı BMT-nin Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat üzrə Komitəsinin 2005-ci il fevralın 16-da Cenevrədə keçirilmiş 67-ci iclasında da öz təsdiqini tapmışdır.

Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə respublikaları prezidentlərinin iştirakı ilə 2007-ci il noyabrın 21-də Gürcüstanın Marabda məntəqəsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin, 2008-ci il iyulun 24-də isə Türkiyənin Qars şəhərində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir

---

<sup>21</sup> Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi // Elektron resurs: <http://mida.gov.az/>

yolu xəttinin Qars-Gürcüstan sərhədi hissəsinin tikintisinin təməl-qoyma mərasimləri keçirilmişdir<sup>22</sup>.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin Azərbaycan üçün mümkün nəticələrindən danışarkən qeyd etmək lazımdır ki, bu layihə respublikanın beynəlxalq dəmir yolu marşrutlarına qoşulmasına, onun ərazisindən tranzit daşımaların artmasına, Türkiyə, Gürcüstan, Mərkəzi Asiya respublikaları və Çin ilə əlaqələrə müsbət təsir göstərəcəkdir.

Dissertasiyanın *“Şərq-Qərb enerji dəhlizinin formalaşmasında Azərbaycanın iştirakı”* probleminə həsr olunmuş *üçüncü yarımfaslı*nda göstərilir ki, “Böyük İpək Yolu”nun mühüm tərkib elementlərindən olan Şərq-Qərb enerji dəhlizinin formalaşmasında da Xəzər hövzəsinin malik olduğu neft-qaz ehtiyatları həlledici rola malikdir. Eyni zamanda regionda boru kəmərləri sisteminin formalaşmasında maraqları olan beynəlxalq güclərin geosiyasi və geoiqtisadi mübarizəsinin təsirini də diqqətdən kənar saxlamaq olmaz.

1993-cü ildə “Böyük İpək Yolu”nun bərpasını nəzərdə tutan TRACECA proqramının irəli sürülməsi ilə Avropa İttifaqı Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiyada özünün nəqliyyat strategiyasının əsas istiqamətlərini müəyyənləşdirdi. Rusiyadan kənar enerji marşrutlarının yaradılması da bu strategiyanın vacib tərkib hissələrindən biridir.

2003-cü ildə Avropa Komissiyası və Avropa Parlamenti tərəfindən qəbul olunmuş “Genişlənmiş Avropa İttifaqı, onun qonşuları və tərəfdaş ölkələr üçün enerji siyasətinin inkişafı haqqında məlumat”<sup>23</sup> adlı sənəddə Avropa İttifaqının əməkdaşlıq etdiyi qonşu və tərəfdaş ölkələr sırasında Xəzər hövzəsinə ayrıca yer ayrılmışdır.

1996-cı ilin martında Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevin Tbilisiyə səfəri zamanı imzalanmış “Karbonhidrogenləri nəqlətmənin bəzi mövcud obyektlərinin (vasitələrinin) təkmilləşdirilməsi və modernləşdirilməsi, yeni nəqlətmə obyektlərinin (vasitələrinin) işlənilməsi və hazırlanması və bu cür obyektlərin (vasitələrin) köməyi ilə karbonhidrogenlərin Gürcüstan ərazisindən

---

<sup>22</sup> Hacızadə, E.M. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu // Azərbaycanın vergi jurnalı, – 2014. №3, – s.138.

<sup>23</sup> EU / Azerbaijan action plan // Electronic resource: <https://eeas.europa.eu/>

kənara nəql olunması haqqında Azərbaycan Respublikası ilə Gürcüstan arasında Saziş” Bakıdan cənubda, Qaradağ rayonunun ərazisində yerləşən Səngəçal terminalından Qara dəniz sahilindəki Supsa limanına qədər uzanan Bakı-Supsa kəmərinin tikintisi üçün müəyyən hüquqi baza yaradırdı.

Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərinin meydana gəlməsi Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə iqtisadi oxunun yaranmasına, regional əməkdaşlığın genişlənməsinə nəzərəcərpacaq təsir göstərmişdir.

Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorundakı “Şahdəniz” yatağında hasil olunan təbii qazı xarici bazarlara ixrac etmək üçün inşa edilmiş Cənubi Qafqaz Boru Kəməri Şərqi-Qərbi enerji dəhlizinin şaxələndirilməsi baxımından xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Dissertasiyanın **üçüncü fəsl** **“Böyük İpək Yolunun bərpasının Azərbaycanın iqtisadi, sosial inkişafına və mədəni-humanitar əlaqələrinin genişlənməsinə təsiri”** adlanır. *“Azərbaycanın iqtisadi tərəqqisində “Böyük İpək Yolu”nun rolu”* adlı *birinci yarımfəsildə* qeyd edilir ki, müstəqil Azərbaycanda əsası Ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş və elmi əsaslara söykənən iqtisadi siyasət, həyata keçirilən sistemli islahatlar, vacib struktur dəyişiklikləri respublikada davamlı inkişafı şərtləndirən əsas amillərdəndir. Bundan başqa, ölkənin iqtisadi inkişafında xarici iqtisadi əlaqələrin müntəzəm olaraq genişlənməsi, beynəlxalq iqtisadi və maliyyə təşkilatları ilə əməkdaşlıq və transmilli layihələrdə iştirak da əhəmiyyətli rol oynayır.

Azərbaycanda həyata keçirilən sistemlik dəyişikliklərin nəticəsi olaraq, keçən əsrin 90-cı illərinin ortalarında respublikada iqtisadi geriləmə dayandırılmış və inkişaf meyilləri müşahidə olunmağa başlamışdı, bu da iqtisadiyyatda struktur dəyişikliklərin aparılmasına imkan vermişdi. Bu sahədə xüsusi əhəmiyyət kəsb edən addımlardan biri, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev tərəfindən 1995-ci il sentyabrın 29-da təsdiq olunmuş “Azərbaycan Respublikasında 1995-1998-ci illərdə dövlət mülkiyyətinin özəlləşdirilməsinin Dövlət Proqramı” idi<sup>24</sup>.

Xüsusi mülkiyyətə və sərbəst rəqabətə əsaslanan bazar iqtisadiyyatının yaradılması, xalq təsərrüfatının bazar iqtisadiyyatının

---

<sup>24</sup> Azərbaycan Respublikasında 1995-98-ci illərdə dövlət mülkiyyətinin özəlləşdirilməsinin Dövlət Proqramı // Elektron resurs: <http://www.e-qanun.az/>

tələblərinə uyğun olaraq yenidən qurulması, istifadə olunmamış ehtiyatların, daxili və xarici investisiyaların iqtisadi prosesə cəlb edilməsi əhalinin həyat səviyyəsinin və sosial vəziyyətinin yaxşılaşdırılması bu proqramın əsas məqsədi idi.

Ölkə iqtisadiyyatında inkişaf tendensiyası 2003-cü ildə İlham Əliyevin Azərbaycan Respublikasının Prezidenti seçilməsindən sonra da davam etmişdir.

İlham Əliyevin rəhbərliyi altında respublikada strateji əhəmiyyətə malik bir sıra layihələr həyata keçirilmiş və bu proses bu gün də davam etməkdədir. Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafı üzrə dövlət proqramları<sup>25</sup> regionların iqtisadi potensialından səmərəli istifadə olunması, regional infrastrukturun yenidən qurulması, qeyri-neft sektorunun inkişafı baxımından böyük əhəmiyyətə malik layihələrdir.

2012-ci il dekabrın 29-da Prezident İlham Əliyevin fərmanı ilə təsdiq olunmuş “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” inkişaf konsepsiyasında respublikada yüksək rəqabət qabiliyyətli, ixrac yönümlü iqtisadiyyat yaratmağın prioritet istiqamətləri müəyyənləşdirilmişdir. *“Neft-qaz sektoru və neft-kimya sənayesinin modernləşdirilməsi, qeyri-neft sənayesinin şaxələndirilməsi və inkişaf etdirilməsi, alternativ və bərpa olunan enerji mənbələrindən istifadə imkanlarının genişləndirilməsi, aqrar sektorun inkişafı və ərzaq təhlükəsizliyinin gücləndirilməsi, ticarət və xidmət fəaliyyəti növlərinin genişləndirilməsi və inkişaf etdirilməsi, xarici ticarətin və investisiyaların strukturunun təkmilləşdirilməsi”* inkişafın əsas prioritetləri sırasına daxil edilmişdir<sup>26</sup>.

“Böyük İpək Yolu” layihəsinin həyata keçirilməsi Azərbaycanda neft-qaz sənayesinin inkişafına da müsbət təsir göstərmişdir. Bu layihə çərçivəsində formalaşan Şərq-Qərb enerji dəhlizinin əsas tərkib elementlərinə çevrilmiş Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Supsa neft, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərlərinin fəaliyyət göstərməsi Azərbaycanda neft və təbii qaz hasilatının artmasını stimullaşdıran əsas amildir. Ümummillə lider Heydər Əliyevin neft

---

<sup>25</sup> İqtisadiyyat / Elektron resurs: <http://files.preslib.az/> s.62-133.

<sup>26</sup> “Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” inkişaf konsepsiyası // Elektron resurs: <http://www.president.az/>

strategiyasının parlaq nəticəsi olan “Əsrin müqaviləsi”nin imzalanmasından sonra Azərbaycan neft sənayesinə investisiya qoyuluşu artmış, bu sahənin texniki cəhətdən modernləşdirilməsi, onun infrastrukturunun yenilənməsi həyata keçirilmişdir.

Beləliklə, Azərbaycanda həyata keçirilən iqtisadi siyasət, bu istiqamətdə reallaşdırılan layihələr, strateji səciyyəli proqramlar, bazar münasibətlərini genişləndirmək məqsədilə atılan addımlar respublika iqtisadiyyatının davamlı inkişafı ilə nəticələnmişdir.

Üçüncü fəslin *ikinci yarımfəsl* **“Böyük İpək Yolunun bərpasının Azərbaycanın sosial inkişafı üçün əhəmiyyəti”** adlanır. Azərbaycan Respublikasının yeni sosial siyasəti əhalinin sosial rifahının davamlı olaraq yaxşılaşdırılması, gəirlərinin artırılması, işsizliyin səviyyəsinin minimuma endirilməsi, yoxsulluğun aradan qaldırılması, maddi təminatı aşağı səviyyədə olan insanlara yardım göstərilməsi, sosial sferaya aid olan sahələrin və sosial infrastrukturun inkişafı və s. əhatə edir.

“Azərbaycan 2020: gələcəyə baxış” inkişaf konsepsiyasında sosial müdafiə sisteminin yaradılması ilə bağlı məsələlərə də yer verilmişdir. Konsepsiyada *“ölkədə əhalinin keyfiyyətli səhiyyə və təhsil xidmətləri ilə təmin edilməsi və bu xidmətlərin müxtəlif sosial qruplar, o cümlədən, aztəminatlı ailələr və yoxsul vətəndaşlar üçün əlçatanlığı əsas strateji xətt olaraq”* müəyyənləşdirilmişdir.

Bütün qeyd olunanlara əsasən bildirmək olar ki, “Böyük İpək Yolu” nəqliyyat dəhlizinin bərpa olunması prosesində Azərbaycanın iştirakı respublikada sosial vəziyyətin yaxşılaşması üçün əlavə imkanlar yaratmışdır.

**“2020-ci ildə yeni geosiyasi reallıq və Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ probleminin həlli”** adlı *üçüncü yarımfəsildə* göstərilir ki, XXI əsrin ikinci onilliyi yeni qlobal reallıq və beynəlxalq ictimaiyyəti sarsıdan hadisələrlə başlamışdır. İlin əvvəllərində Çində başlayan yeni növ koronavirus (COVID 19) sürətlə yayılmış və qısa bir zamanda bütün dünyanı öz ağuşuna almışdır. 2020-ci ilin mart ayı tarixindən Ümumdünya Səhiyyə Təşkilatı COVID-19 xəstəliyini bütün dünya ölkələrində pandemiya elan etmişdir.

Dünyanın istehsal və gəlirinin üçdə iki hissəsini təşkil edən ölkələr normal vaxtlarda həddindən artıq sərt görünən məhdudlaşdırma siyasətini tətbiq etdilər. İndiki hal digər iqtisadi böhranlardan iki istiqamətdə fərqlənir:

-COVID-19 iqtisadi böhranı digərləri ilə müqayisədə qısa müddətdə ÇXR-in Uhan şəhərindən bütün dünya ölkələrinə sürətlə yayıldı;

-epidemiyanın dünyada yaratdığı yeni vəziyyət təkcə maliyyə sektoruna deyil, həm də iqtisadiyyatın bir çox sahələrinə mənfi təsir göstərdi.

Bütün dünya ölkələrində xüsusi karantin rejiminin elan edilməsi iqtisadiyyatın bir çox sahələrinə təsirini göstərmişdir. Bu, xüsusilə nəqliyyat və yük daşınması sahəsində hiss olunur. Nəqliyyat sektoru, xüsusən də Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi ticarəti ləngitmədən lazımlı sursat və məhsullarla təmin edir. Pandemiya dövrünün çətinliklərinə baxmayaraq, Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna üzv ölkələrin nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Asiyadan Avropaya daşımalarda lazımı şəraitin yaradılmasının xüsusi əhəmiyyətə malik olması bilinmişdir.

Son 15 ildə Prezident İlham Əliyev inamla cəmiyyətin bütün sahələrində milli dövlətçiliyin möhkəmlənməsinə xidmət edən səmərəli, sistemlik, düşünülmüş proqramlar həyata keçirmişdir. Siyasi, iqtisadi, sosial və mədəni əlaqələrin qurulmasında bu proqramların xüsusi rolu olmuşdur. Nəticədə ümumilikdə sistemli və davamlı inkişafın dinamikası yaranmışdır.

Dünya ölkələri Azərbaycan cəmiyyətinin demokratik, humanist və tolerant olduğunu gördü. Prezident tərəfindən dinlər, sivilizasiyalar və mədəniyyətlər arasında çoxmədəniyyətli dəyərlərə əsaslanan dialoqu təmin etmək üçün tədbirlərin görülməsi xüsusi rol oynadı.

2020-ci ilin 27 sentyabr tarixində Ermənistanın tərribatlarına cavab olaraq ölkəmiz ərazi bütövlüyünü təmin etmək üçün başlanan Vətən müharibəsini Ali Baş Komandan İlham Əliyevin rəhbərliyi altında qələbə ilə başa vurdu. Zəfərlə başa çatan Vətən müharibəsi nəinki vətəndaşlarımızın, eləcə də dünyanın müxtəlif ölkələrində yaşayan azərbaycanlıların ölkəmizin böyük siyasətinin əsas tərkib hissəsi olan dövlətçiliyi qorumaq, ərazi bütövlüyünü təmin etmək, milli birliyi möhkəmləndirmək işinə dönməz sadıqlıyının sınağı oldu.

Azərbaycan yalnız döyüş meydanında qalib gəlmədi. Ümumilikdə regional geosiyasi, hərbi, iqtisadi, mədəni və ideoloji mənzərəni dəyişirdi. Əslində, əsrlərboyu Cənubi Qafqazı qeyri-konstruktiv münasibətlərə cəlb edən yanaşmalar sistemini məhv etdi. Bunun əvəzinə, uzunmüddətli əməkdaşlığa yol açan və bölgə xalqları arasında qarşılıqlı faydalı münasibətlərə yeni bir nəfəs verən bir mənzərə ortaya çıxdı.

Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İ.Əliyev deyir: *“Bizim ən böyük kompromisimiz sülh danışıqlarına sadıq qalmağımızdır. Lakin biz bu imkanlardan istifadə etməklə yeni şərait yaratmalıyıq. Bir daha demək istəyirəm ki, hərbi potensialın möhkəmləndirilməsi avtomatik olaraq müharibənin yenidən başlanmasına gətirib çıxarmır. Bu, ən son variantdır. Biz buna hazır olmalıyıq. Hər bir ölkə, o cümlədən müharibə vəziyyətində olan, ərazisi işğal edilmiş ölkə buna hazır olmalıdır”*.<sup>27</sup>

Bu gün Azərbaycan üçün azad edilmiş ərazilərdə infrastrukturun bərpasını sürətləndirmək vacib məsələlərdən biridir.

Üçüncü fəslin axıncı yarım fəslə **“Böyük İpək yolunun bərpası çərçivəsində Azərbaycanın mədəni-humanitar əlaqələrinin genişlənməsi”** adlanır.

“Böyük İpək Yolu” layihəsi çərçivəsində nəqliyyat-kommunikasiya sistemlərinin inkişaf etdirilməsi ölkələrarası ticarətin, iqtisadi əlaqələrin genişlənməsinə müsbət təsir göstərdiyi qədər, həm də xalqlar və dövlətlər arasında mövcud mədəni-humanitar münasibətlərin daha da intensivləşməsinə xidmət edir.

Dövlət müstəqilliyi bərpa edildikdən sonra Azərbaycanda mədəni-humanitar sferanın daha da inkişaf etdirilməsi üçün genişmiqyaslı işlər görülür. Mədəniyyət sahəsində dövlət siyasətinin əsas prinsipləri və vəzifələri 2012-ci ildə qəbul olunmuş “Mədəniyyət haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu”nda<sup>28</sup> öz əksini tapmışdır.

Bu gün Azərbaycan həm də turizm ölkəsi kimi inkişaf edir. Turizm sənayesinin respublikada nisbətən yeni olmasına, bu sahədə

---

<sup>27</sup> Babaoğlu H. Siyasi təhlil və proqnozlaşdırma (Dərslik) / H.Babaoğlu. – Bakı: – 2012.

<sup>28</sup> Mədəniyyət haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu // Elektron resurs: <http://www.president.az/>



müəyyən problemlərin hələ də qalmasına baxmayaraq, Azərbaycana gələn turistlərin sayı ildən-ilə artır. Azərbaycanın əməkdaşlıq etdiyi ölkələr sırasında “Böyük İpək Yolu”nun üzərindəki ölkələr xüsusi yer tutur.

Tədqiqat işində Azərbaycanın inkişaf templərinin daha aydın təqdim olunması məqsədi ilə müqayisəli təhlil metodundan istifadə olunmaqla iqtisadiyyatın, eləcə də enerji ixracının dinamikası müxtəlif cədvəllər vasitəsi ilə əks olunmuşdur.

Dissertasiyanın “**Nəticə**” hissəsində aparılan tədqiqata yekun vurulmuş, ümumiləşdirilmə əsasında ələdə olunan elmi-nəzəri qənaətlər öz əksini tapmışdır.

Tədqiqat zamanı belə nəticəyə gəlinmişdir ki, “Böyük İpək Yolu”nun bərpası prosesində həyata keçirilən layihələrdə iştirak Azərbaycanın istər daxili iqtisadi potensialının, istərsə də xarici ticari-iqtisadi əlaqələrinin inkişafı üçün əlavə imkanlar yaratmışdır. Bu siyasi kursun məntiqi nəticəsi olaraq müvafiq infrastrukturun qurulması və inkişaf etdirilməsindəki nailiyyətlər dissertasiyada gəlinən qənaətlər sırasındadır.

*Dissertasiyanın əsas məzmunu və müddəaları iddiaçının dərc etdiyi aşağıdakı tezis və məqalələrdə öz əksini tapmışdır:*

1. Böyük İpək Yolu sabitlik və əməkdaşlığı təmin edən vasitə kimi: təhdidlər və risklər // “Sosial, İqtisadi və Siyasi sferaların qarşılıqlı təsir problemləri” mövzusunda Respublika elmi-praktiki konfransın materialları (24-25 Noyabr). Bakı Dövlət Universiteti, – Bakı: – 2016. №4, – s.219-221.
2. Böyük İpək Yolu: tarix və müasirlik // Dövlət İdarəçiliyi: Nəzəriyyə və Təcrübə, Dövlət İdarəçilik Akademiyası, – Bakı: – 2017. №4(60), – s.281-288.
3. Azerbaijan’s Relations with the Republics of Central Asia within the framework of the “Great Silk Road” project // Proceedings of International Conference on Sustainable development and actual problems of humanitarian sciences. Azerbaijan University, – Bakı: 14-15 May, – 2018. №3, – p.475-478.
4. Влияние проекта восстановления Великого Шелкового Пути на развитие экономики Азербайджана // Вестник Минского

- государственного лингвистического университета, Серия 3, – Минск: – 2018. №17, – с.111-119.
5. Heydər Əliyevin İpək Yolu strategiyası // “Heydər Əliyev: Multikulturalizm və Tolerantlıq ideologiyası” Beynəlxalq elmi konfrans məruzələrinin tezisləri. Azərbaycan Dillər Universiteti, – Bakı: Mütərcim, 6-8- May, – 2019. – s.64-65.
  6. Azerbaijan and The Trans-Caspian Transport Corridor: Importance Of Development Through Cooperation // Ways of science development in modern crisis conditions: abstracts of the 1<sup>st</sup> International Scientific and Practical Internet Conference, – Dnipro: 28-29 May, – 2020. – p. 42-44.
  7. Роль Азербайджана в развитии транс-каспийского транспортного маршрута // Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий) серия “Общественные науки”, – Россия: – 2021. №2(51), – с.110-121.
  8. Böyük İpək Yolunun müasir Azərbaycanın xarici ələmlə mədəni-humanitar əlaqələrinin inkişafında rolu // Pedaqoji Universitetin xəbərləri, Azərbaycan Dövlət Pedaqoji Universitetinin mətbəəsi, – Bakı: – 2021. №1(69), – s.136-146.
  9. Nagorno Karabakh: Azerbaijan’s Just War // The true face of aggression: Through injustice and bloodshed. – 2021. I nəşr, – p.37-64.

Dissertasiyanın müdafiəsi “06” noyabr 2023-cü il tarixində saat 11:00 Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyası nəzdində fəaliyyət göstərən *FD 2.30* Dissertasiya şurasının iclasında keçiriləcəkdir.

**Ünvan:** AZ1001, Bakı şəhəri, Lermontov küçəsi 74.

Dissertasiya ilə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyasının Elmi kitabxanasında tanış olmaq mümkündür.

Dissertasiya və avtoreferatın elektron versiyaları Dövlət İdarəçilik Akademiyasının rəsmi internet saytında yerləşdirilmişdir.

Avtoreferat “05” oktyabr 2023-cü il tarixində zəruri ünvanlara göndərilmişdir.

**Çapa imzalanıb: 22.09.2023**

**Kağızın formatı: A5**

**Həcm: 38 726**

**Tiraj: 80 nüsxə**