

AZƏRBAYCAN MİLLİ ELMLƏR AKADEMİYASI
A. A. BAKIXANOV adına TARİX İNSTİTUTU

Əlyazması
hüququnda

HAKİM VƏLİCAN oğlu İSAKOV

“ BÖYÜK İPƏK YOLU”NUN BƏRPASI SİYASƏTİ VƏ
AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ SOSIAL-İQTİSADI VƏ MƏDƏNİ
İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ (1991-2005-ci illər)

Ixtisas: 5503.02-“Vətən tarixi”

Tarix üzrə elmlər doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş
dissertasiyanın

AVTOREFERATI

Bakı- 2018

Dissertasiya Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası
A.A. Bakıxanov adına Tarix İnstitutunun “Azərbaycanın müasir
tarixi” şöbəsində yerinə yetirilmişdir.

Elmi məsləhətçi:

Tarix üzrə elmlər doktoru, professor

A.Ə. Məmmədov

Rəsmi opponentlər:

AMEA-nın həqiqi üzvü

Tarix üzrə elmlər doktoru

Tarix üzrə elmlər doktoru, professor

İ. M.Hacıyev

Ə.Q.Qasımov

İ.M.Məmmədov

Aparıcı təşkilat:

Azərbaycan Dövlət Pedaqoji Universitetinin
“Azərbaycan tarixi ” kafedrası

Müdafiə Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası A.A. Bakıxanov adına Tarix İnstitutunun nəzdində yaradılmış 5503.02 -“Vətən tarixi” ixtisası üzrə tarix üzrə elmlər doktoru və tarix üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün dissertasiyaların müdafiəsini keçirən D.01.161 Dissertasiya Şurasının “ ” _____ 2018-ci il tarixli iclasında saat __ da keçiriləcəkdir.

Ünvan: AZ-1143, Bakı şəhəri, H. Cavid prospekti, 115

Dissertasiya ilə Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası A.A. Bakıxanov adına Tarix İnstitutunun elmi arxivində tanış olmaq olar.

Avtoreferat “ ” _____ 2018-ci ildə göndərilmişdir.

D.01.106. Dissertasiya Şurasının

Elmi katibi, tarix üzrə fəlsəfə doktoru

C.Ə. Bəhramov

DİSSERTASIYANIN ÜMUMİ SƏCİYYƏSİ

Mövzunun aktuallığı: Problemin tədqiqini aktuallaşdıran mühüm cəhətlərdən biri Ümummilli lider Heydər Əliyevin «Böyük İpək yolu»nun bərpası üzrə Beynəlxalq Bakı konfransının qərarlarının yerinə yetirilməsi tədbirləri haqqında» imzaladığı 1998-ci il 26 oktyabr tarixli sərəncamından irəli gələn vəzifələrlə bağlıdır. Konfransda çıxışında Heydər Əliyev «Böyük İpək yolu»nun bərpası prosesinin əhəmiyyətinə toxunaraq demişdir: «İpək yolu»nun bərpası üzrə keçirilmiş beynəlxalq konfrans və burada imzalanmış sənədlər böyük siyasi, iqtisadi əhəmiyyət kəsb edərək «Avropa-Qafqaz-Asiya» nəqliyyat dəhlizində yerləşən ölkələrin inkişafı, onların təbii ehtiyatlarının mənimsənilməsi, iqtisadi potensialından daha səmərəli istifadə olunması, ticarətin və iqtisadi əməkdaşlığın genişlənməsi üçün etibarlı zəmin yaradır. «Tarixi İpək yolu»nun bərpası üzrə aparılan işlər Azərbaycan respublikasının dünya birliyi ölkələri ilə inteqrasiyasının daha da gücləndirilməsinə xidmət edir»¹

Problemin tədqiqini aktuallaşdıran mühüm amillərdən biri də Heydər Əliyevin layiqli davamçısı Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin «Böyük İpək yolu» nun bərpasına böyük qayğı göstərməsindən irəli gəlir. İlham Əliyev «Böyük İpək yolu»nun bərpası üzrə Beynəlxalq Konfransın 10 illiyinə həsr olunmuş təbirdə çıxışında «Böyük İpək yolu»nun bərpasının əhəmiyyətini qeyd edərək demişdir: «Böyük İpək yolu»nun bərpası və TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti regional inteqrasiya proseslərinə güclü təkan verərək ölkəmizin sosial-iqtisadi inkişafına bundan sonra da xidmət edəcəkdir»^{1 2}. Prezident İlham Əliyevin «Böyük İpək yolu»nun bərpasına göstərdiyi böyük qayğını Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılışındakı çıxışı bir daha sübut edir. O demişdir: «Bakı-Tbilisi-Qars ölkəmizi global tranzit mərkəzinə, mühüm loqistik məkana çevirəcək. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun uğurlu fəaliyyəti ölkəmizə iqtisadi və siyasi dividendlər gətirəcəkdir».³

Problemin tədqiqini aktuallaşdıran mühüm amillərdən biri də Azərbaycan Respublikasının dövlət müstəqilliyinin bərpa edilməsi regional və beynəlxalq əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsini, dünya birliyinə daha geniş

¹ Əliyev H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir. 18-ci kitab. Bakı, 2006, s.89

² İlham Əliyevin «Tarixi ipək yolu»nun bərpası üzrə Beynəlxalq konfransının 10 illiyinə həsr olunmuş yubiley konfransında çıxışı. Azərbaycan qəzeti 5 dekabr, 2008

³ İlham Əliyevin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılışındakı çıxışı. Azərbaycan qəzeti, 31 oktyabr, 2017

şəkildə inteqrasiyanı həyati zərurətə çevirdi. SSRİ-nin süqutu nəticəsində pozulmuş iqtisadi, xüsusilə nəqliyyat əlaqələrinin bərpa edilməsi və yeni əsaslarla təşkil edilməsi mühüm və təxirəsalınmaz vəzifələrdən biri kimi həyati əhəmiyyət kəsb etməyə başladı. Bu işdə Avropa İqtisadi Komissiyasının hazırladığı və ölkə rəhbərliyinin iqtisadi inkişaf strategiyasında mühüm yer tutan «Böyük İpək yolu»nun bərpası, «Avropa-Qafqaz-Asiya» (TRASEKA) nəqliyyat dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsi mühüm rol oynadı.

«Böyük İpək yolu»nun bərpasının tədqiqini zəruri edən başlıca amillərdən biri Azərbaycanın Şərqlə-Qərb arasında əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi, zəngin sərvətlərə malik olması, tranzit ölkə kimi bölgədəki və dünyadakı mövqelərimizin güclənməsi ilə bağlıdır.

Mövzunun tədqiqini şərtləndirən əsas cəhətlərdən biri də TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin Rusiyadan keçən Şimal yolu ilə müqayisədə 2 min km. qısa olması¹, ilin 12 ayı ərzində yükdaşıma imkanına malik olması ilə izah edilir. Bu isə daşınan yüklərin maya dəyərinin aşağı düşməsinə, rentabelliyyəni isə yüksəldilməsinə şərait yaradır.

Problemin tədqiqini aktuallaşdıran mühüm cəhətlərdən biri nəqliyyatın ölkə xalq təsərrüfatının çox mühüm sahəsi olması, insanların həyatında mühüm rol oynaması ilə əlaqədardır. Hazırda ölkə üzrə iqtisadi fəal əhalinin 8%-i və ümumi daxili məhsulun 5,8%-i nəqliyyatın payına düşür².

«Böyük İpək yolu»nun bərpası probleminin tədqiqi heç də təsadüfi olmayıb belə bir zərurətlə izah edilir ki, bu yol yer kürəsi əhalisinin 3/1 hissəsini əhatə edən 48,7 mln. kv. km ərazini nəqliyyat-iqtisadi məkanda birləşdirməyə imkan vermişdir³.

Problemin öyrənilməsinə zəruri edən əsas amillərdən biri də neft strategiyasının reallaşdırılmasında «İpək yolu»nun artan rolu ilə əlaqədardır.

Belə bir cəhəti də unutmaq olmaz ki, cəmiyyətin müasir inkişaf mərhələsində hər bir dövlətin iqtisadi potensialı, ümumi gücü digər önəmli şərtlərlə yanaşı, həm də onun malik olduğu nəqliyyat-kommunikasiya kompleksinin inkişaf səviyyəsi ilə ölçülür. Geniş və çoxsahəli, mükəmməl infrastruktur, dövrün tələblərinə cavab verən yol-nəqliyyat şəbəkəsi olmayan dövlətin dinamik inkişafı, iqtisadi cəhətdən qüdrətinin artması çox çətindir. Təsadüfi deyil ki, ölkə başçısı İlham Əliyev bununla bağlı demişdir: «Neft sektorundan sonra nəqliyyat ölkə üçün ən mühüm sahədir və burada inkişaf perspektivləri

¹ Əliyev A.Ə. Qasimov.Ə.C., Qasimov N.Ə. Heydər Əliyev «İpək yolu»nun bərpasının böyük təşkilatçısıdır. // İpək yolu jurnalı, 1998, №4, s.75

² Самедзаде З.А. Этапы большого пути. Баку, 2004, с.649

³ Будақов В.Ə. Böyük ipək (Karvan) yolu. Bakı, 2006, s.12

çox gözəldir. Biz bütün imkanlarımızdan istifadə edərək nəqliyyat sektorunu daha sürətlə inkişaf etdirəcəyik. Azərbaycan Şərqlə-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri layihələrinin həyata keçirilməsində fəal rol oynayır. Gələcəkdə tranzit ölkə kimi bizim bölgədəki və dünyadakı mövqelərimiz daha da güclənəcəkdir»¹.

Problemin tədqiqini zəruri edən əsas amillərdən biri də, bərpa prosesinin siyasi əhəmiyyəti ilə bağlıdır. Böyük coğrafi və siyasi körpü rolunu oynayan nəqliyyat dəhlizinin işə düşməsi ilə dünyanın aparıcı dövlətlərinin iqtisadi, siyasi maraqlarının reallaşdırılması öz növbəsində ölkəmizin regionun aparıcı dövləti kimi qəbul edilməsinə, dövlət müstəqilliyi, ərazi bütövlüyü, Xəzərin statusu kimi məsələlərdə dünyanın güc mərkəzlərinin Azərbaycana siyasi dəstək göstərməsinə səbəb olmuşdur.

Problemin öyrənilməsinə tələb edən amillərdən biri də bərpa prosesinin elmi əhəmiyyəti ilə bağlıdır. Belə ki, bu strateji-iqtisadi layihənin tədqiqi müstəqillik dövrü tarixinin hərtərəfli öyrənilməsinə yardım edir. Təsadüfi deyil ki, Ümummili lider Heydər Əliyev 1998-ci il sentyabr ayının 10-da Prezident aparatındakı çıxışında bu problemin öyrənilməsinin zəruriliyini qeyd edərək demişdir: «...bizim alimlərimiz, tədqiqatçılarımız bu sahədə çox iş görə bilirlər, bu məsələni dərinləndirən təhlil və tədqiq edə bilirlər, onun mahiyyəti və mənası ictimaiyyətə çatdırılmalıdır və bu barədə mütəmadi iş aparılmalıdır»².

Problemin araşdırılmasının çox böyük tərbiyəvi əhəmiyyəti də vardır. Belə ki, tədqiq olunan problem gənc nəslin vətənpərvərlik, milli dövlətçilik ənənələri ruhunda tərbiyə edilməsində mühüm rol oynayır, gənclərimizə belə bir ideyanı aşılayır ki, «Böyük İpək yolu» nun bərpası ölkəmizin iqtisadi qüdrətinin artması, dünya dövlətləri sırasında layiqli yer tutması, dünyanın tranzit və nəqliyyat mərkəzinə çevrilməsi, geostrateji və geosiyasi əhəmiyyətinin artması deməkdir.

«Böyük İpək yolu» nun bərpası prosesinin tədqiqi eyni zamanda işğalçı Ermənistanın Azərbaycan iqtisadiyyatına, mədəniyyətinə, ekologiyasına vurduğu ağır sosial-iqtisadi nəticələrin araşdırılması və bunun dünya ictimaiyyətinə çatdırılması baxımından da əhəmiyyətlidir.

Tədqiqatın xronoloji çərçivəsi: Tədqiqat işinin xronoloji çərçivəsini tariximizin mürəkkəb, ziddiyyətli, həmçinin xalqımızın gələcək taleyində əlamətdar hadisələrlə zəngin olan bir dövrü – 1991-2005-ci illəri əhatə edir. Tədqiqatın xronoloji çərçivəsinin 1991-ci ildən başlaması heç də təsadüfi olmayıb belə bir obyektiv zərurətdən irəli gəlir ki, müstəqilliyin ilk illərində

¹ Məmmədov M.F. III Respublika: Milli inkişaf modeli və strategiyası. Bakı, 2008, s.5

² Əliyev H.Ə. 1998-ci il 10 sentyabr Müşavirəsində nitq. // İpək yolu, 1998, №4, s.63

yanmış ağır sosial-iqtisadi vəziyyət, ənənəvi təsərrüfat əlaqələrinin pozulması, yeni əlaqələrin isə ləng yaranması, nəqliyyat-iqtisadi və siyasi blokadanın davam etməsi, avropa və dünya bazarına sərbəst çıxışın olmaması müstəqilliyimiz üçün ciddi təhlükə yaradırdı. Belə bir şəraitdə yaranmış vəziyyətdən xilas olmaq üçün əsaslı addımların atılması vacib idi. Bu baxımdan Avropa İqtisadi Komissiyasının hazırladığı və ölkə rəhbərliyi tərəfindən dəstəklənən «Böyük İpək yolu»nun bərpası layihəsi mühüm əhəmiyyət kəsb etdi.

Digər tərəfdən dissertasiyanın xronoloji çərçivəsinin 2003-cü ilə kimi deyil, 2005-ci ilə qədər davam etməsi təsadüfi olmayıb, əsası Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş «İpək yolu» strategiyasının onun layiqli varisi İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilməsini göstərmək məqsədini daşımışdır.

Problemın öyrənilmə səviyyəsi: « Böyük İpək yolu»nun bərpası ilə bağlı problemlərin tədqiqində ilk növbədə bu yolun reallaşmasında böyük xidmətləri olmuş Heydər Əliyevin nitq və çıxışlarının toplandığı əsərlərin¹ böyük əhəmiyyəti olmuşdur.

H.Ə.Əliyevin qeyd edilən əsərində² Xəzər dənizinin enerji ehtiyatlarının həm Azərbaycan, həm də dünya iqtisadiyyatı üçün əhəmiyyəti vurğulanmış, Azərbaycan neftinin dünya bazarına çatdırılmasında neft kəmərlərinin və nəqliyyat dəhlizinin rolu xüsusi göstərilmişdir.

H.Ə.Əliyevin göstərilən əsərində³ müstəqilliyə gedən tarixi yol, bu prosesdə dünya ölkələri ilə iqtisadi inteqrasiyanın genişləndirilməsinin, «əsrin neft müqavilə»lərinin, nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyəti qeyd olunmuşdur.

H.Ə.Əliyevin qeyd edilən əsərində⁴ 1998-ci ilin iyul-oktyabr ayları ərzindəki fərman və sərəncamları, çıxışları, nitqləri, o cümlədən «İpək yolu»nun bərpasına dair beynəlxalq Bakı konfransı və orada imzalanmış sənədlər, konfransın böyük iqtisadi və siyasi əhəmiyyəti barədə məlumatlar verilmişdir.

H.Ə. Əliyevin qeyd olunan digər əsərində⁵ isə onun 1998-ci ilin oktyabr-dekabr ayları ərzindəki fərman və sərəncamları, çıxışları, nitqləri, o cümlədən «Tarixi İpək yolu»nun bərpası üzrə beynəlxalq Bakı konfransının qərarlarının

¹ Əliyev H.Ə. Azərbaycan nefti dünya siyasətində. Bakı: Azərneşr, 1997; Müstəqillik yolu. Bakı:1997, II c; Müstəqilliyimiz əbədidir. 17-ci kitab. Bakı, 2006; Müstəqilliyimiz əbədidir. 18-ci kitab. Bakı, 2006

² Əliyev H.Ə. Azərbaycan nefti dünya siyasətində. Bakı: Azərneşr, 1997

³ Əliyev H.Ə. Müstəqillik yolu. Bakı:1997, II c;

⁴ Əliyev H. Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir. 17-ci kitab. Bakı, 2006

⁵ Əliyev H.Ə Müstəqilliyimiz əbədidir. 18-ci kitab. Bakı, 2006

yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar tədbirlər haqqında» 26 oktyabr 1998-ci il tarixli fərmanı öz əksini tapmışdır.

«Böyük İpək yolu» ilə bağlı problemlər ilk növbədə ümumiləşdirici əsərlərdə öz əksini tapmışdır. Həmin əsərlərdən Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının Tarix İnstitutunda 1998, 1999, 2003-cü illərdə çapdan çıxmış 7 cildlik Azərbaycan tarixinin I, II, III və VII cildlərini¹, tarix elmləri doktoru T.B.Qaffarovun dərsləklərini² göstərmək olar.

T.B.Qaffarovun qeyd olunan dərslərində³ bazar iqtisadiyyatına keçid şəraitində, respublikanın iqtisadi tərəqqisində «Əsrin müqaviləsi» nin, Avropa Birliyi İqtisadi Komissiyası tərəfindən hazırlanmış TRASEKA proqramının rolu, nəqliyyat dəhlizinin bərpasının əhəmiyyəti kimi mühüm məsələlər qeyd edilmişdir. Lakin, bu ümumiləşdirici əsər olduğundan müəllif bütövlükdə 80-90-cı illərdə Azərbaycanda baş verən hadisələri əks etdirdiyi üçün bu problemə dərinlən öyrənilməsinə cəhd göstərməmişdir.

T.B.Qaffarovun digər dərslərində⁴ isə «Böyük İpək yolu» nun bərpasının qısa tarixi xronologiyası, respublika Prezidenti Heydər Əliyevin bu sahədəki böyük təşkilatçılıq fəaliyyəti, 1996-1998-ci illərdə nəqliyyat dəhlizində yükdaşımanın dinamikası kimi mühüm məsələlər öz əksini tapmış, lakin problemə kompleks şəkildə yanaşılmamışdır.

Tədqiq olunan problemlə bağlı əsərlərin bir qismini də hələ Sovet hakimiyyəti illərində yazılan, ümumiyyətlə «Böyük İpək yolu» barədə məlumatların xatırladığı əsərlər təşkil edir. Bunlardan Y. Mahmudovun⁵, M. C.Nemətovanın⁶, N.M.Vəlixanlımın⁷, O.Ə. Əfəndiyevin⁸, F.M.Əliyevin⁹,

¹ Azərbaycan tarixi: 7 cildə, I cild, Bakı: Elm, 1998; Azərbaycan tarixi: 7 cildə, II cild, Bakı: Elm,1998, Azərbaycan tarixi: 7 cildə, III cild, Bakı: Elm,1999;Azərbaycan tarixi: 7 cildə, VII cild, Bakı: Elm, 2003

² Qaffarov T.B. Azərbaycan tarixi: XX əsrin 80- 90-cı illəri. Bakı: Mütərcim, 1997; Azərbaycanın ən yeni tarixi. XX əsrin sonları XXI əsrin əvvəlləri. Bakı, Gizo Enterprise, 2006

⁴ Qaffarov T.B. Azərbaycan tarixi: XX əsrin 80- 90-cı illəri. Bakı: Mütərcim, 1997

⁵ Qaffarov T.B. Azərbaycanın ən yeni tarixi. XX əsrin sonları XXI əsrin əvvəlləri. Bakı, Gizo Enterprise, 2006

⁶ Mahmudov Y.M Öyrənilməmiş səhifələr. Bakı, 1972.; Səyyahlar Azərbaycana gəlir. Bakı, Gənclik, 1977; Səyyahlar, kəşflər, Azərbaycan. Bakı: Gənclik, 1985

⁷ Nemətova M.C Şirvanın XIV-XVI əsr tarixinin öyrənilməsinə dair. Bakı, Azərbaycan SSR EA-nın nəşri, 1959,

⁸ Vəlixanlı N.M. IX-XI əsr ərəb coğrafiyaşünas səyyahları Azərbaycan haqqında. Bakı, Elm, 1974

⁹ Əfəndiyev O. Ə. Azərbaycan Səfəvilər dövləti. Bakı, Azərneşr, 1993

⁹ Əliyev F.M Şimali Azərbaycan şəhərləri. Bakı, Azərbaycan SSR EA-nın nəşri, 1960

S.B.Aşurbəylinin¹, M.X.Heydərovun², S.M.Onulahanın³ əsərlərini göstərmək olar.Həmin əsərlərdə Azərbaycanda ticarətin, sənətkarlığın, mədəni və siyasi əlaqələrin inkişafında «Qədim İpək yolu» nun rolu məsələsinə toxunulmuşdur.

Tədqiqata cəlb olunmuş əsərlərin bir hissəsini isə müstəqillik illərində AMEA Tarix İnstitutunda yeni konsepsiya əsasında yazılmış, fundamental xarakterli elmi tədqiqat əsərləri təşkil edir. Bunlardan Y.M.Mahmudovun⁴, Y.H.Gözəlovanın⁵, S. İ.Dadaşovanın⁶, T.H.Nəcəflinin⁷, G.C.Nəcəflinin⁸, Ə.Q. Qasımovun⁹ əsərlərini, həmçinin müəlliflər kollektivi tərəfindən yazılmış “Heydər Əliyev iki cilddə”¹⁰, “Azərbaycan Respublikasının tarixi” iki cilddə¹¹, Y.M. Mahmudov və K. K.Şükürovun¹² həmmüəllif olduğu dəyərli əsərləri qeyd etmək zəruridir.

Problemlə bağlı əsərlərin digər qrupuna isə «Böyük İpək yolu»nun bərpası prosesinin əks olunduğu əsərləri aid etmək olar. Bunlardan A.Ə.Əliyev, Ə.S. Qasımov və N.Ə.Qasımovun¹³ həmmüəllif olduqları, N.Y.Ərəbovun¹⁴, A.İ.Məmmədov və N.Y. Ərəbovun bircə yazdıqları əsəri¹⁵, H.A.Həmidovun¹⁶, T.Ə.Məmmədovun¹⁷ və S.S.Xəlilovun¹⁸ redaktəsi ilə yazılmış əsərləri göstərmək olar.

¹ Ашурбейли С.В. Государство Ширваншахов. Баку, Азернешр,1983

² Гейдаров М.Х. Социально-экономическое отношение и ремесленные организации в городах Азербайджана в XIII-XVIII вв.Баку, Элм, 1987, 220.

³ Onullahi S.M. XIII-XVII əsr Təbriz Şəhərinin tarixi.Bakı, Elm, 1986

⁴ Mahmudov Y.M. Azərbaycan diplomatiyası..Bakı, Təhsil, 2006; Azərbaycanını Avropa ölkələri ilə əlaqələri,Bakı,Təhsil, 2007

⁵ Gözəlova. Y.H. Orta əsrlərdə Avrasiyanın ticarət əlaqələri. Bakı, 2011.

⁶ Dadaşova S.İ. XVI əsr Azərbaycan beynəlxalq ticarətdə (Tarix elm. nam.dis.)Bakı, 1991

⁷ Nəcəfli T.H.Azərbaycan Qaraqoyunlu və Ağqoyunlu dövlətləri. Bakı,Çaşoğlu, 2012.

⁸ Nəcəfli G.C. İrəvan xanlıqı: Rusiya işğalı və ermənilərin Şimali Azərbaycan torpaqlarına köçürülməsi. Qahirə-Bakı, 2016

⁹ Qasımov Ə.Q. Heydər Əliyev və Naxçıvan Muxtar Respublikasının inkişaf tarixi (1969-2003cü illər).Bakı,Turxan,2013

¹⁰ Heydər Əliyev iki cilddə (Y.M.Mahmudov və kollektiv) Bakı, 2013.

¹¹ Azərbaycan Respublikasının tarixi (1991-2003) I cild, Bakı, Turxan,2016; Azərbaycan Respublikasının tarixi (2003-2016) II cild, Bakı, Turxan,2016

¹² Y.M.Mahmudov, K.K.Şükürov. Qarabağ: real tarix, faktlar, sənədlər. Bakı,Təhsil, 2009

¹³ Əliyev A.Ə., Qasımov Ə.S, Qasımov N.Ə. İpək yolu bəşəriyyətin tərəqqi yoludur. Bakı: Səda, 1999

¹⁴ Арабов Н.Я. Великий шелковый путь и его возрождение .Баку: Мутарджим,2002

¹⁵ Мамедов А.И, Арабов Н.Я. Бакинский международный морской порт морские ворота Азербайджана.Баку: Мутарджим, 1998

¹⁶ Həmidov H.A Böyük ipək yolu Azərbaycanın beynəlxalq münasibətlərində. Bakı: Qartal,2001

¹⁷ Heydər Əliyev işığı- ipək yolu.(T.Ə.Məmmədovun redaktəsi ilə), Bakı: Çəşoğlu, 2000

¹⁸ Великий шелковый путь и Азербайджан (под ред. С.С.Халилова),Баку, 1998

A.Ə.Əliyev, Ə.S. Qasımov, N.Ə. Qasımovun¹ həmmüəllif olduqları əsərdə «Böyük İpək yolu» nun bərpasında respublika Prezidenti Heydər Əliyevin böyük təşkilatçılıq rolu, «Böyük İpək yolu»nun bərpasının zəruriliyi, onun ölkəmizin inkişafında, bəşəriyyətin sosial tərəqqisindəki əhəmiyyəti məsələsi publisistik formada şərh olunmuş, lakin problemin bütün aspektlərinin dərinəndən araşdırılmasına diqqət yetirilməmişdir.

N.Y. Ərəbovun² əsərində «Böyük İpək yolu»nun tarixinə ekskurs edilərsə də, bu məsələyə aidiyyəti olmayan faktlara geniş yer verilmiş, «İpək yolu» nun bərpası prosesində mühüm rol oynayan Bakı dəniz limanı, dəmir yolu, dəniz nəqliyyatı, avtomobil yolları, gömrük sistemi ilə bağlı verilən məlumatlar isə səthi xarakter daşımış, «İpək yolu»nun bərpası istiqamətində bu nəqliyyat növlərinin əsaslı şəkildə yenidən qurulması öz əksini tapmamışdır. Əsərdə Avropa Birliyi, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, «TASİS», «İNOQEYT» proqramları haqqında, «Böyük İpək yolu» nun keçdiyi ərazilərdə ətraf mühitin mühafizəsi, metereoloji proqnoz kimi məlumat xarakterli məsələlər də verilmişdir.

A.İ.Məmmədov və N.Y.Ərəbovun³ bircə yazdıqları əsərdə «İpək yolu»nun qədim tarixinə ekskurs edilmiş, 1998-1999-cu illərdə TRASEKA proqramı üzrə Bakı beynəlxalq dəniz limanında aparılan bərpa işləri və onun üçün ayrılmış maliyyə yardımları, həmçinin «Böyük İpək yolu»nun bərpası üzrə Bakıda keçirilən konfrans haqqında yalnız ümumi xarakterli məlumatlar verilmişdir.

H.A.Həmidovun⁴ əsərində Azərbaycan Respublikasının dövlət müstəqilliyinin on ili ərzində dünya dövlətləri ilə beynəlxalq münasibətlərdə «İpək yolu»nun rolu, «Avropa-Qafqaz-Asiya » nəqliyyat dəhlizinin inkişaf perspektivləriməsələsinə toxunulmuş, lakin problemin digər aspektlərinin öyrənilməsi məsələsinə diqqət yetirilməmiş, xüsusilə Avropa İqtisadi Komissiyasının bu sahədə həyata keçirdiyi texniki və investisiya layihələri məsələsi kölgədə qalmışdır.

T.Ə.Məmmədovu⁵ redaktəsi ilə nəşr edilmiş əsərdə ölkə iqtisadiyyatının, elm və təhsilin inkişafında Prezident Heydər Əliyevin böyük xidmətləri sadalanmış, Azərbaycanın dünya birliyinə inteqrasiya edilməsində, ümum-

¹ Əliyev A.Ə, Qasımov Ə.S, Qasımov N.Ə İpək yolu bəşəriyyətin tərəqqi yoludur. Bakı: Səda 1999

² Арабов Н.Я. Великий шелковый путь и его возрождение .Баку: Мутарджим,2002

³ Мамедов А.И, Арабов Н.Я. Бакинский международный морской порт морские ворота Азербайджана.Баку: Мутарджим, 1998

⁴ Həmidov H.A. Böyük ipək yolu Azərbaycanın beynəlxalq münasibətlərində. Bakı: Qartal,2001

⁵ Heydər Əliyev işığı- ipək yolu.(T.Ə.Məmmədovun redaktəsi ilə), Bakı: Çəşoğlu, 2000

bəşəri dəyərlərə qovuşmasında «əsrin neft müqaviləsinin», «İpək yolu»nun bərpasının böyük əhəmiyyəti qeyd olunmuş, lakin «Böyük İpək yolu»nun bərpası prosesi, bu istiqamətdə həyata keçirilən kompleks tədbirlər, bərpa prosesinin nəticələri barədə heç bir məlumat verilməmiş, «İpək yolu»nun bərpası probleminin yalnız bəzi məsələlərindən bəhs olunmuşdur.

S.S.Xəlilovun¹ redaktəsi ilə hazırlanmış məqalələr külliyyatında İ.Babəyev, E.Məmmədovun, A.Əliyevin, E.Nəcəfovun və başqa alimlərin «İpək yolu» ilə bağlı məqalələri dərc olunmuşdur.

«Böyük İpək yolu»nun bərpası problemləri ilə bağlı əsərlərin bir hissəsini isə bu məsələnin bilavasitə toxunulduğu dissertasiyalar təşkil edir. Bunlardan S.Ə. Allahverdiyevanın², E.S.İsayevin³, E.H.Hüseynovun⁴, L.A.Kaşıyevanın⁵ namizədlik dissertasiyalarını və B.Ə.Əbdürrəhmanovun⁶ doktorluq dissertasiyasını göstərmək olar.

S.Ə.Allahverdiyevanın⁷ qeyd olunan namizədlik dissertasiyasında «İpək yolu» nun bərpası ilə əlaqədar Bakı dəniz limanının nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinin inkişaf xüsusiyyətləri, onun «Böyük İpək yolu»nun bərpası və fəaliyyətində, dünya ölkələri ilə inteqrasiyanın inkişaf etdirilməsində əhəmiyyəti, Avropa Komissiyasının «TASİS», «TRASEKA» proqramları çərçivəsində limanda həyata keçirdiyi layihələr, müstəqilliyin müxtəlif illərində Bakı dəniz limanında fəaliyyət göstərən terminallarda yük dövriyyəsinin vəziyyəti kimi məsələlər tədqiq edilərək elmi dövriyyəyə yeni, maraqlı faktlar gətirilmiş, lakin «İpək yolu»nun bərpası məsələsi onun tədqiqat obyektindən olmadığından problemin digər aspektləri tədqiq edilməmişdir.

E.S.İsayevin⁸ namizədlik dissertasiyasında Naxçıvanın qədim və orta əsrlər dövründə «İpək yolu» ilə bağlı problemləri tədqiqat obyektinə

¹ Великий шелковый путь и Азербайджан (под ред. С.С.Халилова), Баку, 1998

² Allahverdiyeva S.Ə. Bakı Dəniz limanının inkişaf xüsusiyyətlərinin coğrafi problemləri (Coğrafiya elmləri namizədi alimlik dərəcəsi almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiya), Bakı, 2005

³ İsayev E.S. Böyük ipək yolu və Naxçıvan (Tarix elm. nam. alim.dərəc. almaq üçün təqdim olunmuş dissertasiya.), Naxçıvan, 2006

⁴ Hüseynov E. H. Avroasiya Traseka Kontinental dəmiryolunun cari və perspektiv həlli yolları və dövlətin qlobal nəqliyyat siyasəti (Coğrafiya elm. namiz. alim. dərəc. almaq üçün təqdim olunan dissertasiya), Bakı, 1998

⁵ Кашиева Л.А. Роль шелкового пути в развитии бизнеса в Азербайджане (Автореф. дисс. на соиск. ученой. степени канд.экон. наук) Баку, 2006

⁶ Абдурахманов Б.А. Проблемы транспортно-экономических связей и их влияние на эффективность общественного производства в Азербайджанской ССР (автореф. дисс. на получение ученого степени докт. экон. наук), Баку, 1969

⁷ Allahverdiyeva S.Ə. orada.

⁸ İsayev E.S orada.

çevrilmiş, beynəlxalq karvan yollarına xidmət edən karvansaraylar öyrənilmiş, həmçinin Naxçıvandan keçən «İpək yolu»nun marşrutları və yardımçı qolları müəyyən edilərək elmi dövriyyəyə maraqlı faktlar gətirilmişdir.

E.H.Hüseynovun¹ namizədlik dissertasiyasında respublika dəmir yolu inkişafının cari və perspektiv həlli yolları və dövlətin qlobal nəqliyyat siyasəti məsələsi öyrənilmişdir.

L.A.Kaşıyevanın² qeyd olunan namizədlik dissertasiyasında isə nəqliyyat infrastrukturunun və turizm sahəsində biznesin inkişafında «Böyük İpək yolu» nun rolunun tədqiq edilməsi əsas məqsəd kimi qarşıya qoyulduğundan problemin digər aspektləri tədqiqatdan kənar qalmışdır.

«Böyük İpək yolu» ilə bağlı əsərlərin digər bir hissəsini bu problemin daha çox nəzəri aspektlərinin və əhəmiyyətinin qeyd olunduğu əsərlər təşkil edir. Bunlardan R.Ə.Mehdiyevi³, A.A.Nadirovun⁴, Z.S.Məmmədovun⁵, T.B.Qaffar-

vun⁶, İ.Ş.Şükürovun⁷, A.E.Piriyevin⁸, K.F.Heydərovun⁹ monoqrafiyalarını, K.B.Tağıyev və C.S.Rzayevin¹⁰ həmmüəllif olduqları əsəri, müəlliflər kollektivi tərəfindən yazılmış «Müasir mərhələdə Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafının əsas meylləri» adlı məqalələr külliyyatını¹¹, Ə.Nağıyev və V.Novruzovun¹² birgə yazdıqları əsəri, A.Ə.Əliyevin¹³ əsərini göstərmək olar. Lakin qeyd etmək lazımdır ki, bu əsərlərdə «Böyük İpək yolu»nun bərpası məsələsi tədqiqat obyektindən olmadığından bu problemin yalnız bəzi cəhətlərinə toxunulmuşdur.

¹ Hüseynov E.H. orada.

² Кашиева Л.А. orada.

³ Mehdiyev R.Ə. Azərbaycanın inkişaf dialektikası. Bakı: 2000; Azərbaycan: tarixi irs və müstəqillik fəlsəfəsi. Bakı: 2001

⁴ Nadirov A.A. Müstəqil Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişaf mərhələləri. Bakı: Elm, 2001

⁵ Məmmədov Z. S. XXI əsr: İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı: 2002

⁶ Qaffarov T.B. Azərbaycan Respublikası 1991-2001. Əsrə bərabər 10 il. Bakı: Tural-L, 2001

⁷ Шукюров И Ш. Дипломатия мира. Баку, 1997

⁸ Piriyev A.E. Siyasi strategiya və milli təhlükəsizlik problemi. Bakı: BDU, 2002

⁹ Heydərov K. F. Heydər Əliyev və Azərbaycan gömrük sisteminin təkamülü. Bakı: 2000

¹⁰ Tağıyev K.B., Rzayev C.S. Azərbaycanın vahid nəqliyyat sisteminin inkişafı. Bakı: Azərneşr, 1975

¹¹ Müasir mərhələdə Azərbaycanın sosial iqtisadi inkişafının əsas meylləri. Məqalələr toplusu, VIII buraxılış (EA-nın müxbir üzvü A.Ələsgərovun və i.e.d. Ş. Muradovun redaktəsi ilə), Bakı: Elm, 2000

¹² Nağıyev Ə., Novruzov V. Azərbaycan iqtisadiyyatı. Bakı: 1998

¹³ Əliyev A.Ə. Azərbaycanın iqtisadi siyasəti. Bakı: Qanun, 2003

R.Ə.Mehdiyev¹ adı çəkilən birinci əsərində respublika prezidenti Heydər Əliyevin uzaqgörən siyasəti sayəsində «İpək yolu»nun bərpası ilə bağlı ümumdünya kommunikasiya proqramının həyata keçirilməsində Azərbaycanın həlledici rolu, ölkəmizin iqtisadi tərəqqisində və regional siyasətdə mövqeyinin möhkəmlənməsində “İpək yolu”nun əhəmiyyəti qeyd olunmuşdur.

R.Ə.Mehdiyev qeyd olunan ikinci əsərində² Azərbaycanın bu günkü reallığı, «İpək yolu»nun Avropa və Şərqi milli dəyərlərinin sintezində rolu, əhəmiyyəti kimi məsələlərə geniş yer verilmişdir.

A.A.Nadirovun əsərində³ Azərbaycan iqtisadiyyatının müxtəlif inkişaf dövrləri xarakterizə edilmiş, elmi-texniki əməkdaşlığın genişləndiyi, dünya birliyinə inteqrasiyanın dərinləşdiyi müstəqillik illərində «Böyük İpək yolu» nun bərpasının xüsusi əhəmiyyəti qeyd olunmuşdur. Müəllif bu prosesdə Azərbaycanın əlverişli geosiyasi məkanda yerləşməsi, zəngin sərvətlərə malik olması, nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti ilə əlaqədar respublikamızda neft sənayesinin, kənd təsərrüfatında üzümçülük, şərəbçiliyin daha da inkişaf etməsi, ölkəmizdə müalicə, istirahət turizm şəkəllərinin genişlənməsi, ümumiyyətlə «İpək yolu»nun bərpasının ölkəmizin sosial-iqtisadi tərəqqisində müstəsna əhəmiyyəti kimi məsələləri şərh etmişdir.

Z.S.Məmmədovun əsərində⁴ Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin dünya nəqliyyat sistemi ilə əlaqələndirilməsi, inkişaf etdirilməsi, bu prosesdə «İpək yolu»nun bərpasının əhəmiyyəti, «əsrin neft müqaviləsi»sinin strateji iqtisadi zəruriliyi, TRASEKA dəhlizinin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında, xarici ticarətin genişlənməsində, xalqların sosial-iqtisadi tərəqqisindəki rolu haqqında məlumatlar verilmişdir.

T.B.Qaffarovun qeyd olunan əsərində⁵ Avropa Birliyinin «Böyük İpək yolu»nun bərpası istiqamətində həyata keçirdiyi tədbirlər, transqafqaz nəqliyyat yolunda yükdaşımanın vəziyyəti, respublika rəhbərliyinin neft strategiyası, onun uğurlu davamı olan BTC əsas ixrac kəmərinin çəkilməsi istiqamətindəki fəaliyyəti müəyyən dərəcədə öz əksini tapmışdır.

İ.Ş.Şükürovun⁶ qeyd olunan əsərində «Böyük İpək yolu»nun bu gün yeni keyfiyyətdə bərpa olunması, dövlətlərin yeni bazarlara və yeni texnologiyalara çıxışı üçün geniş imkanların açılması, yeni əsrin astanasında

¹ Mehdiyev R.Ə. Azərbaycanın inkişaf dialektikası. Bakı: 2000

² Mehdiyev R.Ə. Azərbaycan: tarixi irs və müstəqillik fəlsəfəsi. Bakı: 2001

³ Nadirov A.A. Müstəqil Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişaf mərhələləri. Bakı: Elm, 2001

⁴ Məmmədov Z.S. XX1 əsr: İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı: 2002

⁵ Qaffarov T.B. Azərbaycan Respublikası 1991-2001. Əsrə bərabər 10 il. Bakı: Tural-L, 2001

⁶ Шукюров И.Ш. Дипломатия мира. Баку, 1997

Şərqi və Qərbi dövlətlərinin özlərini rəqib kimi yox, tərəfdaş kimi göstərmələri ilə bağlı faktlar qeyd olunmuşdur.

A.E.Piriyev¹ göstərilən əsərində müasir şəraitdə geostrategiya məsələləri, ABŞ və digər dövlətlərin postsovet məkanında, xüsusilə Cənubi Qafqazdakı iqtisadi-siyasi maraqları, həmçinin Azərbaycanın milli təhlükəsizlik konsepsiyası əks olunmuşdur.

K.F.Heydərrovun² qeyd olunan əsərində Azərbaycanın və Mərkəzi Asiya ölkələrinin infrastrukturunun inkişaf etdirilməsində, neft strategiyasının həyata keçirilməsində «Böyük İpək yolu»nun bərpasının rolu, enerji təhlükəsizliyi problemi ilə əlaqədar dünyanın aparıcı ölkələrinin Cənubi Qafqazda nəqliyyat və enerji dəhlizlərinin yaradılmasına təsiri, gömrük sisteminin təkmilləşdirilməsi, bu prosesdə Azərbaycan Respublikası Prezidenti Heydər Əliyevin rolu əks olunmuşdur.

K.B.Tağıyev, C.S. Rzayev³ həmmüəllif olduqları əsərdə nəqliyyatın xarakterik xüsusiyyətləri, əsas inkişaf yolları, nəqliyyatın müxtəlif növlərinin əlaqələndirilməsi, xalq təsərrüfatının inkişafında, dünya ölkələri ilə inteqrasiya proseslərinin dərinləşdirilməsində nəqliyyatın rolu kimi məsələlər şərh edilmişdir.

Müəlliflər kollektivi tərəfindən yazılmış məqalələr külliyyatında⁴ Azərbaycanın dünya iqtisadiyyatına inteqrasiya etməsinin səbəbləri, respublikamızın dünya bazarına çıxmasında «İpək yolu»nun rolu, nəqliyyat dəhlizinin bərpasında dünya ölkələrinin əsas maraqları öz əksini tapmışdır.

A.Ə.Əliyev⁵ qeyd olunan əsərində beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsinin obyektiv zəruriliyi, nəzəri əsasları, həmçinin çoxsaylı statistik məlumatlar əsasında nəqliyyatın müxtəlif sahələrində yük dövriyyəsi, xüsusilə Avrasiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşıma, əldə edilən gəlirlər əks olunmuşdur.

«Böyük İpək yolu» ilə bağlı problemlərin öyrənilməsində Təhsil cəmiyyəti tərəfindən təşkil olunmuş I və II Respublika elmi-praktik konfrans

¹ Piriyev A.E. Siyasi strategiya və milli təhlükəsizlik problemi. Bakı: BDU, 2002

² Heydərrov K. F. Heydər Əliyev və Azərbaycan gömrük sisteminin təkamülü. Bakı: 2000

³ Tağıyev K., B. Rzayev C.S. Azərbaycanın vahid nəqliyyat sisteminin inkişafı. Bakı: Azərənəşr, 1975

⁴ Müasir mərhələdə Azərbaycanın sosial iqtisadi inkişafının əsas meylləri. Məqalələr toplusu, VIII buraxılış (i.e.d. Ş. Muradov və EA-nın müxbir üzvü A.Ələsgərovun redaktəsi ilə), Bakı: Elm, 2000

⁵ Əliyev A.Ə. Azərbaycanın iqtisadi siyasəti. Bakı: Qanun, 2003

materiallarının¹, Təhsil Nazirliyinin «Bipi» və «Amoko» neft şirkəti ilə birgə təşkil etdiyi konfrans materiallarının², Gənclər İdman və Turizm Nazirliyinin AMEA-nın Memarlıq və İncəsənət İnstitutu ilə birgə təşkil etdiyi beynəlxalq konfrans materiallarının da böyük köməyi olmuşdur³.

2000-ci və 2001-ci illərdə Respublika Təhsil cəmiyyəti tərəfindən təşkil olunmuş I və II Respublika elmi konfranslarının materiallarında nəqliyyat dəhlizinin bərpası ilə əlaqədar müvafiq infrastruktur və sahə rəhbərlərinin, alimlərin çoxsaylı məruzələri dinlənilmiş, bərpa prosesinin sürətləndirilməsi üçün zəruri təkliflər irəli sürülmüş və həmçinin bərpa istiqamətində həyata keçirilmiş tədbirlər barədə məlumatlar verilmişdir⁴.

Gənclər İdman və Turizm Nazirliyinin və AMEA-nın Memarlıq və İncəsənət İnstitutunun birgə təşkil etdikləri beynəlxalq konfransda⁵ şəhərsalma, karvansaraylar tarixi, «Yeni İpək yolu» boyunca şəhərlərin inkişaf konsepsiyası, Qafqaz Albaniyasının memarlıq tarixi kimi məsələlər barədə elmi məruzələr öz əksini tapmışdır.

«Böyük İpək yolu» nun bərpası ilə bağlı əsərlərin bir qismini də bu məsələ ilə əlaqədar yaxın və uzaq xaricdə çap olunmuş əsərlər təşkil edir. Bunlardan R.C.Mirzayevin əsərlərini⁶, A.A.Akayevin müsahibəsini⁷, E.A.Şevernadzenin⁸, B.A. Kutelianın⁹, K. C.Hacıyevin¹⁰ əsərini göstərmək olar.

¹ Təhsil Cəmiyyətinin ipək yolunun bərpasına həsr edilmiş I Respublika elmi praktik konfrans. Bakı: Təhsil, 21-22 dekabr, 2000; Təhsil Cəmiyyətinin ipək yolunun bərpasına həsr edilmiş II Respublika elmi praktik konfransı. Bakı: Təhsil, 20-21 dekabr, 2001

² Azərbaycan Respublikası Təhsil Nazirliyinin «Bipi» və «Amoko» neft şirkəti ilə birgə təşkil etdiyi «Böyük ipək yolu və Azərbaycan nefti» elmi praktik konfransı. Bakı: Elm, 1999

³ Gənclər İdman və Turizm Nazirliyinin AMEA-nın Memarlıq və İncəsənət İnstitutu ilə birgə təşkil etdiyi «Böyük ipək yolu: Avroasiya mədəniyyətlərinin dialoqu beynəlxalq konfransı, Bakı: Elm, 2003;

⁴ Təhsil Cəmiyyətinin ipək yolunun bərpasına həsr edilmiş I Respublika elmi praktik konfrans materialları, orada

⁵ Gənclər İdman və Turizm Nazirliyinin AMEA-nın Memarlıq və İncəsənət İnstitutu ilə birgə təşkil etdiyi konfrans materialları.

⁶ Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути. М, 2004; Великий шелковый путь: реалии XXI века М, 2005

⁷ Акаев А.А. Дипломатия шелкового пути: Доктрина Президента Кыргызской Республики. Независимая газета, 1999, 10 марта

⁸ Shevarnadze E.A. Gqeat Silk Road. Tbilisi, 1999

⁹ Kutelia B. A. New silk road strategy and the security of the Caucasus Nato Defense, monography series, №10, Italy, 2001

¹⁰ Гаджиев К.С. Геополитика Каспийского региона. М : Международные отношения, 2003

R.C.Mirzayevin¹ qeyd olunan birinci əsərində «Böyük İpək yolu»nun yaranması, təkamülü, müasir dünyada onun inkişafının hərəkətverici qüvvələri, qloballaşan dünyada Qərblə-Şərq arasında nəqliyyat kommunikasiyasının inkişaf perspektivləri məsələsinə toxunulmuşdur.

R.C.Mirzayevin² qeyd olunan digər əsərində isə Mərkəzi Asiyanın dünya siyasətində perspektivi, qloballaşmanın müsbət və mənfi cəhətləri, ticarət diplomatiyasının zəfərləri, TRASEKA layihələri, «Böyük İpək yolu»nun bərpası və turizmin inkişafı barədə məlumat verilmişdir.

A.A.Akayev³ «Независимая» qəzetinə müsahibəsində region ölkələrinin sabit, dinamik iqtisadi, siyasi inkişafında, əməkdaşlığın genişləndirilməsində «İpək yolu»nun böyük əhəmiyyəti qeyd olunmuş, Qırğızıstan xarici siyasətinin 5 istiqaməti göstərilmiş, Rusiya ilə əməkdaşlığın aparıcı istiqamət olduğu vurğulanmış, həmçinin dünya iqtisadiyyatı və siyasətinə inteqrasiyada Şanxay Əməkdaşlıq Təşkilatına, Dünya Ticarət Təşkilatına üzvlüyün əhəmiyyəti göstərilmiş, Avropa Komissiyasının Qırğızıstana 0,45 mld, Qazaxıstana 8,12 mld, yəni Qırğızıstanla müqayisədə 19 dəfə çox investisiyanın ayrıldığı, Qırğızıstanda investisiyalar üçün turizm və hidroenergetika kimi perspektivli sahələrin olduğu qeyd edilmiş, nəqliyyat kommunikasiyasının inkişaf perspektivləri məsələsinə toxunulmuşdur.

E.A.Şeverdnadzenin⁴ əsərində isə Gürcüstanın çoxəsrlik tarixi, mədəni ənənələri, turizm zonaları barədə məlumat verilmiş, müstəqilliyin ilk illərində ölkədəki ağır iqtisadi vəziyyət, milli münafişələr işıqlandırılmış, yaranmış vəziyyətdən çıxmaq, dünya birliyinə inteqrasiya olunmaq, Qərbin iqtisadi və siyasi köməyinə nail olmaq istiqamətində «Böyük İpək yolu»nun bərpasının əhəmiyyəti vurğulanmışdır. Əsərdə həmçinin Avropa İttifaqının və ABŞ-ın «İpək yolu» strategiyası şərh edilmiş və «Böyük İpək yolu» nun bərpasının XXI əsrin böyük tarixi hadisəsi olduğu qeyd olunmuşdur.

«Böyük İpək yolu» nun yaranmasının iqtisadi, siyasi diplomatik aspektlərinin qeyd olunduğu Batu Kutelianın⁵ əsərində «Böyük İpək yolu»nun bərpa prosesində ABŞ-ın, Avropa Birliyinin və digər ölkələrin maraqları, bərpa prosesinin Qafqazın təhlükəsizliyindəki rolu kimi məsələlərə toxunulmuşdur.

¹ Мирзаев Р.С. Геополитика нового шелкового пути. М, 2004

² Мирзаев Р. С. Великий шелковый путь: реалии XXI века М, 2005

³ Акаев А.А. orada.

⁴ Shevarnadze E.A. Gqeat Silk Road. Tbilisi, 1999

⁵ Kutelia B.A. New silk road strategy and the security of the Caucasus Nato Defense, monography series, №10, Italy, 2001

K.C.Hacıyevin kitabında ¹ nəqliyyat dəhlizinin Xəzər regionunun inkişafında rolu, TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin enerji daşıyıcılarının Qərbi Avropaya nəqlində xüsusi əhəmiyyəti, ayrı-ayrı dövlətlərin Xəzər regionunda maraqlarının toqquşması kimi məsələlər şərh olunmuşdur.

Tədqiqat işinin mənbəşünaslıq bazası. «Böyük İpək yolunun» bərpası ilə bağlı problemlərin tədqiq edilməsində əsas mənbə bazası kimi Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsinin İqtisad proqnozlaşdırma, Mühasibat, Dəniz üzgüçülüğünün təhlükəsizliyi şöbəsinin cari arxivinin materialları, idarə dəftərxanasının müxtəlif illər üzrə əmrləri, Azərbaycan nəqliyyat Dövlət Konserni (keçmiş Nəqliyyat Nazirliyi) Baş lisenziya idarəsinin, Azərbaycan Dövlət Konserninin (Azərbaycan Servis Səhmdar cəmiyyəti) Xarici iqtisadi əlaqələr şöbəsinin, TRASEKA Hökumətlərarası Daimi katibliyi ekspert qruplarının materialları, Dövlət Dəmir Yolu İdarəsinin Xarici iqtisadi əlaqələr şöbəsinin cari arxivinin materialları, İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin İnfrastruktur və Xidmət şöbəsinin, Beynəlxalq maliyyə institutları ilə əməkdaşlıq şöbəsinin, Təbiətdən İstifadə və Ekologiya Nazirliyinin Layihə və İnvestisiya şöbəsinin, Bakı Beynəlxalq Dəniz limanının Hidrotexniki qurğular və İqtisad şöbəsinin materialları təşkil edir.

«Böyük İpək yolu»nun bərpası ilə bağlı problemlərin araşdırılmasının digər mənbə bazasını statistik məlumat külliyyatları ² təşkil edir. Dövlət Statistika Komitəsinin statistik külliyyatlarının nəqliyyatla bağlı hissəsində Avroasiya nəqliyyat dəhlizinin işi haqqında çox qiymətli faktik materiallar verilmişdir.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri: «Böyük İpək yolu» nun bərpası siyasəti və Azərbaycan Respublikasının sosial-iqtisadi və mədəni inkişaf perspektivləri (1991-2005-ci illər)» probleminin tədqiqində əsas məqsəd «Böyük İpək yolu»nun bərpasını tələb edən tarixi şəraitin təhlil edilib öyrənilməsi, «Yeni İpək yolu»nun yaradılmasını zəruri edən başlıca iqtisadi, siyasi səbəblərin araşdırılması, bərpa prosesinin reallaşdırılması istiqamətində ölkə rəhbərliyinin məqsədyönlü fəaliyyətinin, Avropa Birliyinin və Beynəlxalq Maliyyə qurumlarının göstərdiyi dəstəyin, həyata keçirilən texniki və investisiya yardım layihələrinin dərindən təhlil və tədqiq edərək öyrənilməsi, bu prosesin ölkəmizin, eləcə də dünya ölkələrinin sosial-iqtisadi tərəqqisindəki

¹ Гаджиев К.С. Геополитика Каспийского региона. М : Международные отношения, 2003

² Azərbaycan rəqəmlərdə 2006, Bakı, 2006; Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2002. Bakı: Səda, 2002; Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2003. Bakı: Səda, 2003; Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2004. Bakı: Səda, 2004; Müsəttəqil Azərbaycan 10 il. Bakı, Dövlət Statistika Komitəsi, 2001; Sekçidən sekçiyə 1995-2000. Bakı: Dövlət Statistika Komitəsi, 2000

yerinin, dünya ölkələri ilə iqtisadi inteqrasiyanın dərinləşdirilməsində, elmi, texniki, mədəni nailiyyətlərin mübadiləsində oynadığı önəmli rolun üzə çıxarılmasıdır.

Dissertasiyanın metodoloji əsası. Tədqiqatın metodoloji əsasını mənbə və ədəbiyyatların kompleks şəkildə və tənqidi təhlil yolu ilə müqayisəli şəkildə araşdırılmasına əsaslanan obyektiv tarixi tədqiqat metodu təşkil edir. Tədqiqata cəlb olunmuş bütün mənbə və məlumatlar tənqidi yanaşma əsasında sistemləşdirilmiş, fakt və hadisələrə münasibət bildirilərək problemin kompleks tədqiqinə cəhd göstərilmişdir. Tədqiqat işi respublikaxalq təsərrüfatı infrastruktur sahələrinin yenidən qurulması, ölkə iqtisadiyyatının inkişafı, xalqın sosial-mədəni həyat şəraiti ilə bağlı aktual problemlərdən birinə həsr olunduğuna görə sosial, iqtisadi, siyasi və mədəni həyatdakı dəyişikliklərlə sıx vəhdətdə araşdırılmışdır. Problemin tədqiqi prosesində başlıca meyar olan obyektivlik, tarixilik, elmilik, məntiqi əsaslandırma, müqayisəli təhlil kimi əsas metodlardan istifadə olunmuşdur.

Tədqiqatın elmi yeniliyi: Dissertasiya işində ilk dəfə olaraq «Böyük İpək yolu»nun bərpası problemi kompleks şəkildə tədqiq edilərək aşağıdakı elmi yeniliklərə nail olunmuşdur:

- «Böyük İpək yolu»nun bərpasını tələb edən tarixi şərait obyektiv cəhətdən təhlil və tədqiq edilib öyrənilmiş, bu prosesin iqtisadi və siyasi amilləri ilə bağlı elmi dövriyyəyə yeni maraqlı faktlar gətirilmişdir;

- «Böyük İpək yolu»nun bərpasında ümummilli lider Heydər Əliyevin böyük xidmətləri tədqiq edilib öyrənilmiş, elmi ictimaiyyətə maraqlı faktlar çatdırılmışdır ;

- Dissertasiyada Avropa Birliyinin bərpa prosesindəki rolu, həyata keçirdiyi texniki və investisiya layihələri və beynəlxalq maliyyə qurumlarının yardımları tədqiqat obyektinə çevrilmiş, bununla bağlı elmi dövriyyəyə yeni maraqlı faktlar gətirilmişdir;

- «Böyük İpək yolu»nun bərpasında Azərbaycanın Qərblə-Şərqi birləşdirən mühüm geosiyasi, strateji tranzit mərkəzi kimi rolu, əhəmiyyəti təhlil və tədqiq edilərək öyrənilmiş, regionun lider dövlətinə çevrilməsinin səbəbləri göstərilmişdir;

- Bərpa prosesinin respublika nəqliyyat və kommunikasiya sistemlərinin dünya standartlarına uyğun yenidən qurulmasında və inkişafında rolu ilə bağlı mühüm məsələlər tədqiqat obyektinə çevrilmiş, bununla bağlı yeni faktlar elmi dövriyyəyə gətirilmişdir;

- TRASEKA dəhlizinin Azərbaycan hissəsində nəqliyyatın müxtəlif növləri üzrə yükdaşıma, tranzit yükdaşması, sərnişin daşıma bu zaman əldə edilən gəlirlər, yük dövriyyəsinin vəziyyəti kimi məsələlər tədqiqat obyektinə

çevrilmiş, elmi ictimaiyyət üçün maraqlı doğuran yeni faktlar elmi dövriyyəyə gətirilmişdir;

- «Böyük İpək yolu»nun bərpasının ətraf mühitə təsiri məsələsi öyrənilmiş, bu sahədə həlli zəruri olan problemlərə aydınlıq gətirilmişdir;

- Neft strategiyası ilə «Yeni İpək yolu» arasında olan dialektik əlaqə, neft strategiyasının reallaşdırılmasında «İpək yolu»nun artan rolu və əhəmiyyəti elmi baxımdan təhlil edilərək öyrənilmişdir;

- «Böyük İpək yolu» nun bərpasının Şərqi-Qərbi elmi və mədəni dəyərlərinin sintezində, qarşılıqlı zənginləşməsində əsaslı rolu elmi baxımdan təhlil edilərək öyrənilmiş, region ölkələrində sülhün, sabitliyin təmin edilməsindəki dominant rolu müəyyənləşdirilmişdir;

- «Yeni İpək yolu»nun yaradılmasının regional və beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafındakı rolu, onun region ölkələrinin iqtisadi inkişafına müsbət təsiri məsələsi tədqiq edilərək öyrənilmişdir;

- «Böyük İpək yolu» nun bərpasının respublikamızın inkişaf etmiş turizm ölkəsinə çevrilməsində, humanitar missiyaların reallaşdırılmasındakı mühüm rolu məsələsi də tədqiqat obyektinə çevrilmiş, bununla bağlı elmi dövriyyəyə yeni maraqlı faktlar gətirilmişdir.

Tədqiqatın nəzəri və praktiki əhəmiyyəti: Tədqiq edilən problem Azərbaycanın müasir dövr mülki tarixinin yazılmasında, iqtisadi inkişafı ilə bağlı müasir dövrün digər problemlərinə həsr olunmuş əsərlərin yazılması zamanı faydalı ola bilər. Bundan başqa, bu əsərdən ali və orta ixtisas məktəblərində iqtisad və nəqliyyat yönümlü ixtisaslar üzrə mühazirə kurslarının hazırlanmasında, orta məktəblərdə «Yeni İpək yolu» ilə bağlı mövzuların tədrisində metodik vəsait kimi istifadə edilə bilər. Eyni zamanda dissertasiyada əldə olunmuş elmi nəticələr nəqliyyat quruculuğunun praktik məsələlərinin həlli üçün də faydalı ola bilər.

Dissertasiyanın aprobeşiyası; Dissertasiya AMEA-nın A.A.Bakıxanov adına Tarix İnstitutunun «Azərbaycanın müasir dövr tarixi» şöbəsində müzakirə edilib, müdafiəyə təqdim olunmuşdur. Tədqiqatın əsas nəticələri elmi jurnallarda çap olunmuş 42 məqalədə, o cümlədən beynəlxalq və respublika əhəmiyyətli elmi konfranslardakı məruzə, çıxışlarda və bir monoqrafiyada əks olunmuşdur. Nəşr edilmiş əsərlər dissertasiyanın məzmununu tam şəkildə əhatə edir.

Dissertasiyanın quruluşu: Təqdim olunan dissertasiya giriş, 3 fəsil, 13 yarım fəsil, nəticə, ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

DİSSERTASIYANIN ƏSAS MƏZMUNU

Dissertasiyanın «**Giriş**» hissəsində problemin aktuallığı, xronoloji çərçivəsi, tarixşünaslığı, məqsəd və vəzifləri, metodoloji əsasları, mənbəşünaslığı, tədqiqatın elmi yeniliyi, nəzəri və praktiki əhəmiyyəti kimi məsələlər göstərilmişdir.

Dissertasiyanın I fəslində «**Böyük ipək yolu**»nun bərpasının obyektiv zəruriliyi» adlanır. Bu fəsil dörd yarım fəsil vasitəsilə öyrənilmişdir. Birinci yarım fəsil «**Böyük İpək yolu**» və **Azərbaycanın orada yeri**» adlanır. Bu yarım fəsilə «Böyük İpək yolu»nun tarixinə ekskurs edilmiş Azərbaycanın bu yoldakı fəaliyyəti, onun mədəni, iqtisadi, siyasi tarixinə olan təsir imkanları öyrənilmişdir.

Beş minillik dövlətçilik tarixi olan Azərbaycan ərazisi çox qədim dövrlərdən Şərqi-Qərbi, Şimal-Cənub əlaqələndirən nəhəng körpü rolunu oynamışdır. Şərqi Avropaya, o cümlədən Rusiyaya və Volqaboyunu Dərbənd keçidi vasitəsilə Cənubi Qafqaz, İran, Kiçik Asiya və Hindistanla birləşdirən karvan yolları Azərbaycan ərazisindən keçirdi¹. VII-IX əsrlərdə Xilafət, XIII-XV əsrlərdə isə Hülakülər, Qaraqoyunlular, Ağqoyunlular dövlətləri bu yolla Qərblə intensiv tranzit ticarət əlaqələri saxlamışlar². Azərbaycanın Bərdə, Beyləqan, Naxçıvan, Şamaxı, Şəki, Qəbələ, Təbriz, Ərdəbil, Gəncə kimi şəhərləri «Tarixi İpək yolu»nun fəaliyyətində, Azərbaycanın Yaxın Şərqi, Rusiya və Avropa ölkələri ilə ticarət-iqtisadi və mədəni əlaqələrinin genişlənməsində mühüm rol oynamışdır. «Böyük İpək yolu» Azərbaycanın, ümumiyyətlə bütün Türk dünyasının iqtisadi, siyasi və mədəni inkişaf tarixində silinməz izlər qoymuşdur.

Azərbaycanda «Böyük İpək yolu» 2 qola ayrılırdı. Bu qollardan biri Kür çayı boyunca Kolxidaya, İberiyaya (Gürcüstana), ikincisi isə Şimala dönərək Xəzərin qərb sahilinə Dərbəndə, Qafqazətəyi düzənliklərlə Yunan şəhər dövlətlərinə gedib çıxırdı³.

Tədqiqat işinin I fəslinin ikinci yarım fəslində «**Böyük İpək yolu**»nun bərpası ideyasının meydana gəlməsi və reallaşdırılması tədbirləri» adlanır. Bu yarım fəsilə «İpək yolu»nun bərpası prosesinin meydana gəldiyi tarixi şərait geosiyasi baxımdan tədqiq edilmiş bu prosesin həyata keçirilməsi

¹ Mahmudlu Y.M. Azərbaycan Şərqi-Qərbi arasında qızıl körpü // Azərbaycan diplomatiyası, Bakı, 1993, № 1, s.12

² Əmrahov M.İ. Böyük ipək yolu. Bakı. Mütərcim, 2011, s.35,48

³ Orada, s.37

istiqamətində respublika rəhbərliyinin fəaliyyəti, Avropa Birliyinin TRASEKA proqramı çərçivəsində reallaşdırdığı texniki və investisiya yardım layihələri, beynəlxalq maliyyə qurumlarının yardımları təhlil edilib öyrənilmiş, bütün bunların Azərbaycanın və TRASEKA proqramına üzv ölkələrin və eyni zamanda «İpək yolu» üzərində yerləşən dövlətlərin sosial-iqtisadi tərəqqisinə təsir imkanları baxımından əhəmiyyəti sübuta yetirilmişdir. Müəyyən edilmişdir ki, bərpa ideyası hələ keçən əsrin 80-cı illərində meydana gəlmiş, YUNESKO tərəfindən «Böyük İpək yolu: mədəniyyətlərin dialoqu» adı altında 2000-ci ilə dək olan dövr üçün həyata keçirilməsini qarşıya qoyan proqram hazırlansa da¹ lakin, bu problem yalnız elmi-nəzəri tədqiqat səviyyəsində qalmışdır. Problemin həlli yalnız sovetlər birliyi siyasi səhnədən getdikdən sonra mümkün olmuşdur. Tədqiqat prosesində müəyyənləşdirilmişdir ki, «Böyük İpək yolu» nun bərpası prosesi müəyyən mərhələdən keçmişdir. İlk mərhələ 1993-cü ilin may ayının 3-7-də Avropa Birliyinin Brüsseldə təşkil etdiyi konfransla başlamış, üç Qafqaz və beş Mərkəzi Asiya ölkələri üçün TRASEKA proqramı və Brüssel Bəyannaməsi qəbul olunmuşdur². 2005-ci ilə qədər olan dövrdə «Böyük İpək yolu»nun bərpası prosesinin inkişaf etdirilməsi məqsədilə TRASEKA proqramının iştirakçısı olan dövlətlərin Milli katiblərinin 4 konfransı və 18 müşavirəsi keçirilmiş, aparılan məqsədyönlü işlər nəticəsində 32 texniki yardım və 8 investisiya yardım layihəsi həyata keçirilmiş, Avropa Birliyi bu məqsədlə 110 mln. avro vəsait ayırmışdır³.

«Böyük İpək yolu»nun bərpasında sonrakı mühüm addım 1996-cı ilin mayında Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan dövlət başçılarının iştirakı ilə Türkmənistanın Sərəxs şəhərində tranzit yükdaşımının tənzimlənməsi, dəmir yolu nəqliyyatının əlaqələndirilməsi haqqında sazişin imzalanması və həmin ilin dekabrında Odessada Azərbaycan, Gürcüstan, Ukrayna dövlət başçılarının Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında sazişi imzalamaları oldu⁴.

«Böyük İpək yolu»nun bərpasında ən mühüm mərhələ 1998-ci il sentyabrın 7-də Bakıda «Tarixi İpək yolu»nun bərpasına dair beynəlxalq konfransın keçirilməsi, TRASEKA proqramı əsasında «Avropa-Qafqaz-Asiya» nəqliyyat dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında «Çoxtərəfli Əsas Saziş və onun beynəlxalq ticarət gəmiçiliyi, gömrük proseduru və

sənədlərin işlənməsi üzrə texniki əlavələr haqqında» sənədin imzalanması, həmçinin «Bakı Bəyannaməsinin» qəbul edilməsi oldu¹. Saziş Bakı konfransında iştirak edən 13 dövlətin - Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Özbəkistan, Türkmənistan, Tacikistan, Rumıniya, Moldova, Ukrayna, Bolqarıstan və Türkiyənin dövlət və hökumət başçıları tərəfindən imzalanmışdır². Azərbaycanın konfransda əldə etdiyi çox mühüm nəticələrdən biri də ondan ibarət idi ki, qəbul olunmuş sazişə ölkə Prezidenti Heydər Əliyevin təkidli tələbi ilə düzəliş edilmiş və göstərilmişdir ki, əgər Ermənistan başlanğıc tranzit və ya qurtarıcı ərazi olarsa nəqliyyatla bağlı saziş və ona edilmiş texniki əlavələrin bütün müddəaları Azərbaycana tətbiq oluna bilməz. Beləliklə, Ermənistan de-fakto «TRASEKA» proqramından çıxarıldı³.

I Fəslin «**Böyük İpək yolu**»nun bərpasının iqtisadi amilləri» adlı üçüncü yarım fəslində «Yeni İpək yolu»nun yaradılmasının milli, regional və beynəlxalq iqtisadi səbəbləri tədqiqat obyektinə çevrilmiş belə bir elmi qənaət əldə edilmişdir ki, «Böyük İpək yolu»nun bərpası obyektiv iqtisadi zərurətdən irəli gələrək milli, regional və beynəlxalq iqtisadi amillərlə bağlı olmuşdur. XX əsrin sonlarında müstəqillik əldə etmiş postsovet məkanındakı respublikaların, o cümlədən Azərbaycan respublikasının milli iqtisadiyyatının inkişaf etdirilməsi, nəqliyyat-iqtisadi blokada nəticələrinin aradan qaldırılması, iqtisadi əlaqələrin ikitərəfli və çoxtərəfli qarşılıqlı fayda prinsipi əsasında genişləndirilməsi, infrastruktur sahələrinin beynəlxalq standartlara uyğun yenidən qurulması, digər tərəfdən isə avropa və dünya bazarına sərbəst çıxışın təmin edilməsi, Qərblə-Şərq sivilizasiyaları arasında körpünün yaradılması, beynəlxalq ticarətin inkişaf etdirilməsi, inteqrasiya proseslərinin dərinləşdirilməsi, elmi-mədəni əməkdaşlığın genişləndirilməsi, turizmin inkişafı, humanitar əlaqələrin genişləndirilməsi, Ermənistanın Azərbaycan iqtisadiyyatına, mədəniyyətinə, ekologiyasına vurduğu zərbələrin, vandalizm aktlarının dünya ictimaiyyətinə çatdırmaq zərurəti ilə bağlı olmuşdur.

I fəslin «**Böyük İpək yolu**»nun bərpasının siyasi aspektləri» adlı dördüncü yarım fəslində «Böyük İpək yolu»nun bərpasına gedən siyasi yol, postsovet məkanında və dünyada baş verən siyasi proseslər, «İpək yolu»nun bərpası ilə bağlı dünyanın güc mərkəzlərinin maraqları tədqiq edilib öyrənilmiş və müəyyən edilmişdir ki, yeni geosiyasi şəraitdə dünyanın ABŞ, Avropa

¹ Abdullayev V.İ. Heydər Əliyev diplomatiyasında İpək yolu strategiyası. Respublika qəzeti, 6 may, 2000

² Отчеты, доклады, выступления ПС. МПК. ТРАСЕКА за 1993-2005-е годы. с.8

³ Orada. c.8

⁴ Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию Европа-Кавказ-Азия. İpək yolu, 1999, №1, c.7

¹ Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию Европа-Кавказ-Азия. İpək yolu, 1999, №1, c.7

² Fəracov E.M. Tarixi «İpək yolu» və TRASEKA layihəsinin müasir vəziyyəti və perspektiv inkişaf mərhələləri. // Nəqliyyatçı jurnalı 2006, №4, s.35

³ Orada.

Birliyi, Yaponiya kimi başlıca güc mərkəzləri ¹ bu regionlarda demokratiyanı, insan hüquqlarını möhkəmləndirmək, onları bazar iqtisadiyyatı yolu ilə dünya təsərrüfat sisteminə inteqrasiyasına nail olmaq, zəngin yanacaq enerji ehtiyatlarını müasir texnologiyalarla hasil edib dünya və avropa bazarına çıxarılmasına olan maraqları artmışdır. Bu yarım fəsildə həmçinin dünyanın güc mərkəzlərinin bu regionları Rusiya, İran və Çin kimi avtoritar-totalitar dövlətlərin iqtisadi, siyasi təsirlərindən azad etmək, Qafqaz və Mərkəzi Asiyada özlərinin geostrateji mövqelərini möhkəmləndirmək istiqamətində atdığı addımlar, bərpa prosesinin milli, regional və beynəlxalq səbəbləri öyrənilmişdir². Bu yarım fəsildə eyni zamanda Avropa Birliyinin, Türkiyənin, İranın, Rusiyanın və «İpək yolu» proqramına qoşulmuş Rumıniya, Bolqarıstan, Gürcüstan, Özbəkistan, Moldova kimi dövlətlərin siyasi maraqları tədqiqat obyektinə çevrilmiş, müəyyənləşdirilmişdir ki, Rusiya, İran, Ermənistan kimi ölkələr TRASEKA proqramının əhəmiyyətini azaltmaq və Şimal-Cənub dəhlizinin sərfəli olduğunu əsaslandırmağa çalışmışlar, ABŞ, Avropa Birliyi kimi ölkələr isə Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizinin inkişafında maraqlıdırlar³.

Dissertasiyanın «**Böyük İpək yolu»nun bərpası siyasəti və Azərbaycanın Respublikasının iqtisadi inkişafı» adlı II fəslin beş yarım fəsil vasitəsilə öyrənilmişdir. Fəslin «Böyük İpək yolu» nun bərpası prosesinə qədərki dövrdə Azərbaycan Respublikası yol-nəqliyyat kompleksinin vəziyyəti» adlı birinci yarım fəsildə müstəqilliyin ilk illərində respublikanın yol-nəqliyyat infrastrukturunun vəziyyəti öyrənilmiş, belə bir qənaət əldə olunmuşdur ki, keçmiş iqtisadi əlaqələrin kəsilməsi, bədnam qonşularımız tərəfindən elan edilməmiş «Qarabağ» müharibəsinin davam etməsi, maliyyə çətinliyi, ölkə daxilində yaranmış qeyri-siyasi sabitlik, nəqliyyat-iqtisadi blokadanın davam etməsi başqa sahələr kimi nəqliyyat sisteminin də inkişafına, onun maddi-texniki bazasının möhkəmləndirilməsinə mənfi təsir göstərmişdir.**

Lakin, Heydər Əliyevin hakimiyyətə qayıtması, aparılan düzgün iqtisadi siyasət, «Neft» və «İpək yolu» strategiyasının uğurla həyata keçirilməsi, xarici kapitalın ölkə iqtisadiyyatına cəlb olunması sahənin fəaliyyətində əsaslı dönüşə səbəb oldu. Yol-nəqliyyat kompleksi yenidən quruldu, maddi-texniki

¹ Məmmədov İ.M, Məmmədov Ç.İ. Siyasi tarix. Bakı: 2003, s.281.

² Orada.

³ İpək yolu strategiyası. Sem Braunbəkın Asiya cəmiyyəti qarşısında nitqi. 19 mart 1998.// İpək yolu, 1998, №4, s.27

vəziyyəti yaxşılaşdırıldı, bütün nəqliyyat növləri üzrə, o cümlədən TRASEKA dəhlizində yükdaşımada artım baş verdi.

II fəslin «Azərbaycan Respublikası nəqliyyat-rabitə infrastrukturunun yenidən qurulmasında və inkişafında «Böyük İpək yolu»nun bərpasının rolu» adlı ikinci yarım fəsildə bərpa prosesi ilə bağlı nəqliyyat sisteminin və rabitənin inkişafı, respublikanın ümumi nəqliyyat sektorunda yükdaşımaların həcminə görə onların xüsusi çəkisi, TRASEKA dəhlizinin Azərbaycan hissəsində nəqliyyatın ayrı-ayrı növlərinin yeri, əldə etdikləri gəlir və bu sahədə həyata keçirilən layihələrə toxunulmuşdur. Müəyyən olunmuşdur ki, respublikanın ümumi nəqliyyat sektorunda yükdaşımaların həcminə görə, təkcə 2002-ci ildə ölkə üzrə daşınmış yüklərin 54,6 %-i avtomobil, 17,7 %-i dəmir yolu, 11,6%-i dəniz, 16,1%-i boru kəməri nəqliyyatının payına düşmüşdür¹. Avrasiya nəqliyyat dəhlizində yükdaşımalarda isə əsas yeri dəmir yolu, sonrakı yeri isə dəniz nəqliyyatı tutmuşdur. Dəhlizlə tranzit daşımalarda isə birinci yeri dəniz, sonrakı yeri isə dəmir yolu nəqliyyatı tutmuşdur. Təkcə 2005-ci ildə ümumi nəqliyyat sektorunda daşınmış 128 008 min ton yükün 20,5%-i və ya 26 201 min tonu dəmir yolu nəqliyyatının payına düşmüşdür². Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində isə bu müddətdə daşınmış 46.740,5 min ton yükün 52,8 %-i və ya 24. 684,56 min tonu dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə daşınmışdır³.

«Böyük İpək yolu»nun bərpası avtomobil nəqliyyatının da inkişaf etdirilməsini, öz fəaliyyətini beynəlxalq nəqliyyat qurumlarının işi ilə əlaqələndirilməsini tələb edirdi. TRASEKA nəqliyyat dəhlizində təkcə 2005-ci il ərzində daşınmış 46.740.5 min ton yükün 13.567,8 min tonu və ya 29%-i avtomobil nəqliyyatının payına düşmüşdür⁴. «Böyük ipək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar Avropa Birliyi TRASEKA proqramı çərçivəsində avtomobil nəqliyyatının da dünya standartlarına uyğun inkişaf etdirilməsini nəzərdə tutmuşdur. Qeyd etmək lazımdır ki, 1998-2001-ci illər ərzində Azərbaycana ildə orta hesabla 5 min maşın gəlmişdir ki, bunlardan da 10,5 min yük maşını və 1,5 min avtobus TRASEKA dəhlizi ilə keçmişdir⁵. Avropa Birliyi avtomobil yükdaşımaları ilə əlaqədar ümumi büdcə dəyəri 9.925 min avro

¹ Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2003. Bakı: Səda, 2003, s.594

² Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2006. Bakı: Səda, 2006, s.643-656

³ Orada, s. 661

⁴ Orada.

⁵ Azəravtonəqliyyat Dövlət Konserminin (İndiki Nəqliyyat Nazirliyi) 2002-ci il cari arxivi. Baş Lisenziya İdarəsinin materialları, qov. 12, v.5

olan 7 texniki yardım layihəsi reallaşdırmışdır¹ ki, bunlardan da 5 layihənin birbaşa Azərbaycana aidiyyəti vardır. Bu layihələr avtomobil yollarının yenidən qurulmasına, əsaslı təmirinə, alınmış yeni nəqliyyat vasitələri isə texniki xidmətin səviyyəsinin yüksəlməsi-nə imkan vermişdir.

Avropa Birliyinin avtomobil yolları ilə bağlı Azərbaycan üçün nəzərdə tutulmuş «Qırmızı körpünün bərpası və TRASEKA körpüsünün quraşdırılması» adlı investisiya yardım layihəsi bu baxımdan çox əhəmiyyətlidir. Bütçə dəyəri 2,5 mln. dollar olan bu layihə 1998-ci ilin oktyabrında müvəffəqiyyətlə başa çatdırılmışdır².

«Böyük İpək yolu»nun bərpası dəniz nəqliyyatının da inkişaf etdirilməsini, dünya yükdaşımaları bazarında qarşıya çıxan kəskin rəqabətdə uduzmağın qarşısını almaq üçün nəqliyyat donanmasının yeniləşdirilməsini tələb edirdi. Məhz buna görə də Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi İdarəsi öz daxili imkanları hesabına nəqliyyat donanmasının yeniləşdirilməsi istiqamətində fəaliyyətini davam etdirmişdir. Belə ki, əgər 2002-ci ilin may ayına qədər Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin nəqliyyat donanmasında 34 ədəd maye yükləri daşıyan tanker, 27 quru yük gəmisi və 8 gəmi-bərə fəaliyyət göstərmişdirsə³, 2002-ci il mayın 6-da yük tutumu 8 min ton olan «Mayestro Niyazi» adlı quru yük gəmisi⁴, 2003-cü ilin avqustunda «prof. Əziz Əliyev» adlı gəmi, həmin ilin dekabrın sonlarında « C. Məmmədquluzadə» adlı tanker⁵, 2004-cü ilin noyabrın 3-də 12 min ton yük tutumu olan « Heydər Əliyev» adlı gəmi-bərə, həmin ilin noyabrın 12-də «Babək» adlı tanker⁶, 2005-ci ilin fevralında «Bülbül» adlı gəmi⁷, 2008-ci ilin yanvarın 8-də isə «Zərifə Əliyeva» adlı gəmi-bərə Bakıya gətirilərək fəaliyyətə başlamışdır⁸. Bütün bunlar nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətinə müsbət təsir göstərmişdir. Sahənin inkişaf etdirilməsi üçün 1999-cu ilin dekabrında Azərbaycan hökuməti Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı ilə bərə terminalının yenidən qurulması və

¹ Журнал Трасека 1993-2004г. (Материалы П.С. МПК ТРАСЕКА за 2003, 2004 г), с.47

² Orada s. 54-55

³ Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçilik İdarəsinin 2002-ci il üzrə cari arxivi. İqtisad proqnozlaşdırma şöbəsinin materialları, qov.3, v.5

⁴ Orada, qov. 7, v. 8

⁵ Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçilik İdarəsinin 2003-ci il üzrə cari arxivi. İqtisad proqnozlaşdırma şöbəsinin materialları, qov. 6, v. 14

⁶ Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçilik İdarəsinin 2004-ci il üzrə cari arxivi. İqtisad proqnozlaşdırma şöbəsinin materialları. qov. 3, v. 9

⁷ Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçilik İdarəsinin 2005-ci il üzrə cari arxivi. İqtisad proqnozlaşdırma şöbəsinin materialları. qov.8, v. 13

⁸ Xəzər Dövlət Dəniz Gəmiçilik İdarəsinin 2008-ci il üzrə cari arxivi. İqtisad proqnozlaşdırma şöbəsinin materialları. qov.8, v. 25

bərpası ilə əlaqədar 16,2 mln.dollarlıq kredit sazişi imzalamışdır.«Tarixi İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar dəniz nəqliyyatı üçün TRASEKA proqramı çərçivəsində ümumi dəyəri 4,8 mln. avro olan 4 texniki yardım layihəsi hazırlanmışdır ki, bunların da 3-nün Azərbaycana aidiyyəti olmuşdur.¹

Avropa Birliyinin TRASEKA proqramı çərçivəsində dəniz nəqliyyatı üçün ümumi büdcə dəyəri 8 925 min avro olan 3 investisiya yardım layihələrinin reallaşdırılması Bakı ilə Türkmənbaşı limanları arasında yüklərin qəbul edilib yola salınmasını, saxlanması, konteynerlərin yüklənməsini yaxşılaşdırmağa, gəmiləri müasir naviqasiya qurğuları ilə təchiz etməyə imkan vermişdir.

«Böyük İpək yolu»nun bərpası ölkə iqtisadiyyatının mühüm sahələrindən olan rabitə sisteminin inkişafını və yenidən qurulmasını çox mühüm bir vəzifə kimi qarşıya qoymuşdur. Bu baxımdan «Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan dəmir yolu kommunikasiya və siqnalizasiya sisteminin təkmilləşdirilməsi üçün optik kabelin alınması» investisiya yardım layihəsi böyük əhəmiyyətə malik olmuşdur. Bu layihənin həyata keçirilməsi üçün Avropa Birliyi 15 mln. avro ayırmışdır². Layihənin həyata keçirilməsi 1999-cu il dekabrın 25-də başlanmış, 2002-ci ilin sonunda başa çatmışdır. Bu layihə həm «İpək yolu» nun keçdiyi dəmir yolu xətti və digər yollar boyunca, həm də layihənin keçdiyi bütün ölkələrin milli və beynəlxalq telekommunikasiya üzrə tələbatlarının çox yüksək səviyyədə ödənilməsinə şərait yaratmışdır.

II fəslin üçüncü yarım fəslə «**Bakı dəniz limanının yenidən qurulmasında və inkişafında «Böyük ipək yolu»nun bərpasının rolu.** adlanır. Bu yarım fəsilə «Böyük İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar olaraq Avropa Birliyinin «TASIS», «TRASEKA» proqramları çərçivəsində Bakı dəniz limanının yenidən qurulması və inkişafı istiqamətində fəaliyyəti tədqiqat obyektinə çevrilmişdir. Müəyyən edilmişdir ki, Avropa İqtisadi Komissiyası tərəfindən 1996-cı ilin martın 3-dən 1998-ci ilin martın 3-nə kimi olan müddətdə «TASIS» proqramı çərçivəsində «Limanlar şəbəkəsi planı və inkişaf proqramı» adı altında Bakı və Türkmənbaşı limanlarında terminalların yenidən qurulması layihəsi həyata keçirilmişdir. Layihənin ümumi dəyəri 800 min ekyu, icraçı şirkət isə Danimarkanın «Ramboll» firması olmuşdur³. 2000-ci ilin fevralın 15-nə qədər Bakı dəniz limanında yeni konteyner terminalı tikilmiş, keçmiş 5 sayılı anbar təmir edilmiş və konteyner yük stansiyasına

¹ Журнал Трасека 1993- 2004г. (Материалы П.С. МПК ТРАСЕКА за 2003, 2004 г), с.54-55

² Bakı Beynəlxalq dəniz limanının 2003-ci il cari arxivi. İqtisad şöbəsinin materialları, qov.6, v.15

³ Təhsil Cəmiyyətinin ipək yolunun bərpasına həsr edilmiş 11 Respublika elmi praktik konfransı. Bakı: Təhsil, 20-21 dekabr, 2001, s.9

çevrilmişdir¹. Limana ümumi dəyəri 1.072 653 ekyu olan 1 ədəd 41 tonluq konteyner ştel qaldırıcısı, 1 ədəd 42 tonluq konteyner yükləyicisi, 2 ədəd dartıcı traktor, 6 ədəd 40 futluq konteyner üçün qoşqu avadanlığı alınmışdır². TRASEKA dəhlizinin yaradılmasına başlanan vaxtdan 2005-ci ilə kimi Avropa Birliyi «TASİS» proqramına uyğun olaraq Bakı dəniz limanının inkişafı üçün 6 mln. avro həcmində qrant ayırmışdır³.

II fəslin «Azərbaycan Respublikası yol təsərrüfatı və gömrük sisteminin yeniləşdirilməsində «Böyük İpək yolu»nun bərpasının rolu» adlı dördüncü yarımfəslində «Böyük İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar Avropa Birliyinin və respublika hökumətinin avtomobil yollarının və gömrük sisteminin yenidən qurulması sahəsində reallaşdırdığı layihələr tədqiqat obyektinə çevrilmişdir. «İpək yolu» nun keçdiyi Bakı-Ələt-Hacıqabul-Kürdəmir və Gürcüstan sərhəddinə qədər ümumi uzunluğu 503 km. olan avtomobil yolları hissələrə bölünərək, onların reallaşdırılması dinamikası, büdcə dəyəri və icra müddəti kimi məsələlər öyrənilmişdir. «İpək yolu»nun bir hissəsini Bakı-Ələt avtomobil yolu təşkil edir, uzunluğu 69 km-dir, əsaslı təmir edilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Yolun inşası 2010-cu ilin ikinci yarısında, dəqiq desək noyabrın 8-də başa çatmışdır⁴. Bu yarımfəsilə gömrük sisteminin

yeniləşdirilməsi istiqamətində görülən işlər də tədqiqat obyektinə çevrilmişdir. Dövlət müstəqilliyimizin möhkəmləndirilməsi, ölkəmizin xarici şirkətlərlə neft və «İpək yolu» kimi regional və beynəlxalq layihələrin həyata keçirilməsində fəal iştirakı, gömrük xidməti orqanlarının da öz fəaliyyətini yeni əsaslarla qurmasını vacib məsələ kimi qarşıya qoymuşdur. Respublika rəhbərliyi tərəfindən bu istiqamətdə ardıcıl surətdə tədbirlər həyata keçirilmişdir. Belə ki, 1995-ci il iyunun 20-də «Gömrük tarifi haqqında» qanun⁵, 1997-ci il iyunun 10-da «Gömrük məcəlləsi» təsdiq edilmiş, 1998-ci ildə isə Dövlət Gömrük Komitəsi (DGK) haqqında Əsasnamə qəbul edilmişdir⁶.

«Böyük İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar Avropa Birliyinin TRASEKA proqramı çərçivəsində gömrük sisteminin təkmilləşdirilməsi işi davam etdirilmişdir. Bu məqsədlə bir sıra texniki və investisiya yardım layihələri

¹ Bakı Beynəlxalq dəniz limanının 2003-ci il cari arxiv. İqtisad şöbəsinin materialları, qov. 6, v. 15

² Orada

³ Orada.

⁴ Xalq qəzeti, 9 noyabr, 2010

⁵ Gömrük tarifi haqqında qanun. Bakı, 2002

⁶ Gömrük xəbərləri qəzeti, 4 noyabr, 1998

həyata keçirilmişdir. Bu baxımdan «Sərhədlərdən keçidin sadələşdirilməsi» adlı texniki yardım layihəsi və «Qırmızı körpünün bərpası və TRASEKA körpüsünün tikilməsi» adlı investisiya yardım layihələri xüsusilə diqqəti cəlb edir. Azərbaycan Dövlət Gömrük Komitəsi öz maddi-texniki bazasını genişləndirmək, dünya standartlarına uyğun təkmilləşdirmək istiqamətində fəaliyyətini davam etdirmişdir. 1999-cu ilin yanvarından 2002-ci ilin dekabrına dək olan müddət üçün BMT-nin İnkişaf proqramı ilə Azərbaycan Gömrük Komitəsinin birgə maliyyələşdirdiyi, 3 mərhələdə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulan, dəyəri 1250 min dollar olan «Dövlət Gömrük Komitəsinin potensialının gücləndirilməsi və məlumatların ötürülməsi şəbəkəsi» layihəsi çərçivəsində «On-Line» sistemi tətbiq edilmişdir¹. Qeyd olunan layihənin III mərhələsinə uyğun olaraq Azərbaycanın əlavə 13 gömrük məntəqəsində «Gömrük rəsmiləşdirilməsi və nəzarətin avtomatlaşdırılmış sistemi»nin tətbiqinə başlanmışdır. 2003-2004-cü illəri əhatə edən layihənin III mərhələsinin büdcə dəyəri 900 min dollar olmuşdur. 2003-cü il sentyabr ayının 30-da isə Bakıda Regional Tədris mərkəzi², Bakı Baş Gömrük İdarəsinin nəzdində narkotiklərə qarşı mübarizə üzrə Kinoloji mərkəz fəaliyyətə başlamış³, «Sahil» (1997-ci il), «Dübəndi», «Liman» (1998-ci il), «Yeni Sahil» (2002-ci il), daha sonra isə neft ixracını və tranzitini həyata keçirmək işinə gömrük nəzarəti üçün isə «Şirvanovka» kimi gömrük postları istifadəyə verilmişdir⁴.

Dissertasiyanın II fəslinin «Böyük İpək yolu»nun bərpasının Azərbaycan Respublikası xarici iqtisadi əlaqələrinə və büdcə siyasətinin formalaşmasına təsiri» adlı dördüncü yarımfəslində Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrində Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin rolu, dəhlizin Azərbaycan hissəsində 1998-2005-ci illərdə nəqliyyatın müxtəlif növləri üzrə fəaliyyətin dinamikası, ayrı-ayrı nəqliyyat növləri ilə yükdaşımının, tranzit daşımalarının, sərnəşin daşımalarının vəziyyəti və bu zaman əldə olunan gəlirlərin həcmi məsələsi öyrənilmiş, bu prosesin ölkənin büdcə siyasətinin formalaşmasında əsaslı rolu tədqiqat obyektinə çevrilmişdir. Müəyyənləşdirilmişdir ki, qeyd edilən müddətdə dəhlizin fəaliyyəti uğurlu olmuşdur. Təkcə 2004-cü ildə TRASEKA nəqliyyat dəhlizində 1998-ci illə müqayisədə yükdaşımadan əldə edilən gəlir 20-dəfədən çox artaraq 883.312,2 min manata çatmışdır. Bu vəsaitin 489.730 min manatı dəmir yolu nəqliyyatının, 250.596 min manatı dəniz nəqliyyatının, 91.409,2 min manatı avtomobil nəqliyyatının payına

¹ Gömrük xəbərləri qəzeti, 30 yanvar, 2004

² Gömrük xəbərləri qəzeti, 1 oktyabr, 2003

³ Gömrükçü jurnalı, 2005, №1, s.28

⁴ Gömrük xəbərləri qəzeti, 30 yanvar, 2004

düşmüşdür¹.Yükdaşımada əsas yeri dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı tutmuşdur.1998-ci illə müqayisədə müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə ümumi tranzit yükdaşımının həcmi 2004-cü ildə 3,8 dəfəyə qədər artaraq 4.383 min tona qarşı 15.244 min ton olmuşdur². Tranzit daşımada ilkin yeri dəniz nəqliyyatı, sonrakı yeri isə dəmir yolu nəqliyyatı tutmuşdur. Tranzit daşımalarından əldə edilən gəlirin təhlili göstərir ki, 1998-2003-cü illərdə tranzit yükdaşımada əldə olunan gəlir təqribən 3,9 dəfəyə qədər artaraq 100 893 mln. manata qarşı 451 331,6 mln. manat təşkil etmişdir³. Dəhlizlə sərnişin daşınması üzrə vəziyyətin təhlili isə göstərir ki, 1998-ci illə müqayisədə 2004-cü ildə sərnişin daşımada 20 648,6 min nəfər artmış, sərnişin daşımalarının həcminə görə ilkin yeri avtomobil nəqliyyatı tutmuşdur⁴.1996-2003-cü illər ərzində Azərbaycan Respublikasının xarici ticarət dövriyyəsi 3,3 dəfə artmışdır⁵ki, bu sahədə də nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti də çox mühüm rol oynamışdır. Bütün bunlar isə büdcə siyasətinin formalaşmasında öz müsbət təsirini göstərmişdir.

Dissertasiyanın «**Böyük İpək yolu**»nun bərpası və Azərbaycan Respublikasının sosial-mədəni inkişafı» adlı III fəslə dörd yarımfəsil vasitəsilə öyrənilmişdir. Fəslin birinci yarımfəslə « **Böyük İpək yolu**» nun bərpasının infrastruktur sahələri üçün kadr hazırlığı və işsizlik probleminin həllində rolu» adlanır.Bu yarımfəsilə «Böyük İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar infrastruktur sahələri üçün kadr hazırlığı məsələsi tədqiqat obyektinə çevrilmişdir.

«Böyük İpək yolu»nun bərpası infrastruktur sahələrinin, kommunikasiyaların yenidən qurulmasını, yeni layihələrin hazırlanmasını və texniki-iqtisadi əsaslandırmasını bacaran və onları həyata keçirən, müasir tələblərə cavab verən səriştəli, yüksək ixtisaslı kadrların hazırlanması zərurətini qarşıya qoymuşdur.Bu baxımdan bərpa prosesinin bütün mərhələlərində yerli kadrların hazırlanması və ixtisasının artırılması Avropa Komissiyasının, respublika rəhbərliyinin, müvafiq nazirliklərin diqqət mərkəzində olmuşdur. Məsələn, Avropa Komissiyasının bilavasitə dəniz nəqliyyatı üzrə yük daşımaları ilə bağlı təhsil sahəsində aşağıdakı layihələri olmuşdur: 1) «Bakı limanında dəniz yükdaşımalarının öyrədilməsi»; 2) «Naviqasiya vasitələrindən istifadənin öyrədilməsi və rəhbərlik üzrə tədris». Bundan əlavə Avropa Komissiyası ümumi texnik yardım layihələri çərçivəsində kadrların peşə hazırlığının yüksəldilməsi

¹ Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2004. Bakı: Səda,2004, s.655

² Orada s.655-656

³ Orada.

⁴ Orada.

⁵ Respublika qəzeti, 7 fevral,2004

ilə bağlı 1) «Yükdaşıma üzrə tədris»; 2) «Nəqliyyat bölməsinin rəhbər işçilərinin ixtisasının artırılması» və intermodal daşımalar sahəsində isə «İntermodal xidməti üzrə tədrisin təşkili» texniki layihələrini həyata keçirmişdir. Avropa Birliyinin dəyəri 2,4 mln. avro olan, əsasən nəqliyyat sistemini idarəetmə sahəsində kadr hazırlığına yönəlmiş «TEMPUS» proqramı da bu baxımdan diqqəti cəlb edir¹.Avropa Komissiyası tərəfindən reallaşdırılan layihələr öz növbəsində kadr hazırlığına və sosial bəla olan işsizliyin aradan qaldırılmasına öz təsirini göstərmişdir. Azərbaycan Dövlət Şirkətinin məlumatına görə 2002-ci ilə kimi orta hesabla hər il «İpək yolu»nun bərpası istiqamətində avtomobil yollarının yenidən qurulmasında 1397 nəfər yerli, 90 nəfər xarici mütəxəssis işləmişdir².Ölkə başçısı İlham Əliyev «İpək yolu»nun Ələt-Hacıqabul hissəsinin açılışı zamanı çıxışında qeyd etmişdir ki, bu tikintiyə cəlb olunan insanların 80 %-i yerli mütəxəssislər olmuşdur.Daha sonra ölkə başçısı qeyd etmişdir ki, Bakıdan Gürcüstana qədər olan yolun tikintisi nəticəsində daha 3500 yeni iş yeri açılmışdır³.

Səngəçal terminalında 4 min nəfər işə düzəlmişdir ki,bunların da 80%-i yerli kadrlardır. BTC əsas ixrac kəmərinin tikintisinə bütövlükdə 22 min adam işə cəlb olunmuşdur ki, onların da 70-80 %-ni yerli kadrlar təşkil etmişlər⁴. «Tarixi İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar Ələt qəsəbəsində Bakı dəniz limanının və gəmi təmiri zavodlarının tikintisi də yeni iş yerlərinin açılmasına səbəb olacaqdır. Respublika Əmək və Əhəlinin Sosial Müdafiəsi Nazirliyinin verdiyi məlumata görə təkcə 2004-cü ildə 21.662 nəfər yeni işlə təmin olunmuş, 2111 nəfər isə peşə hazırlığı keçmiş və ixtisasını dəyişmişdir⁵.

III fəslin « **Böyük İpək yolu**»nun bərpası və ətraf mühitin mühafizəsi» adlı II yarımfəslində «Böyük yolu»nun bərpası, nəqliyyat axınlarının sürətlənməsi ilə əlaqədar ekoloji təhlükənin artması kimi məsələlərə toxunulmuş, problemin həlli yolları tədqiqat obyektinə çevrilmişdir.Azərbaycanın Bakı,Sumqayıt, Mingəçevir, Əlibayramlı (Şirvan), Gəncə, Qəbələ, Şəki kimi şəhər və rayonları «İpək yolu»nun keçdiyi ərazi olduğundan burada nəqliyyat axınlarının sürətlənməsi ekoloji təhlükənin artmasına səbəb olmuşdur.Statistika göstərir ki, təkcə 2002-ci ildə Azərbaycan Respublikasında atmosfərə 217,4 min ton zəhərli maddə atılmışdır⁶. Qeyd

¹ Arabov N.Я. göstərilən əsəri,s.213

² Təhsil Cəmiyyətinin ipək yolunun bərpasına həsr edilmiş 11 Respublika elmi praktik konfransı. Bakı: Təhsil, 20-21 dekabr, 2001,s.171

³ Журнал Trans- Kaspians 2004,№7,s.61

⁴ Yeni iş yerləri. Bakı: Səda, 2004, s. 94

⁵ Respublika qəzeti, 8 yanvar, 2005

⁶ Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2003. Bakı: Səda,2003,s.328

olunan dövrdə sahə vahidinə düşən zəhərli tullantıların xüsusi çəkisi 3 ton, əhalinin hər nəfərinə düşən çəkisi isə 27 kq olmuşdur¹. 2003-cü ildə avtomobil nəqliyyatından havaya atılan zəhərli maddələrin ümumi həcmi 65 % artmışdır². Nəzərə alsaq ki, atmosfer havasının çirklənməsində avtomobil nəqliyyatının xüsusi çəkisi 79,4%, hava nəqliyyatının xüsusi çəkisi 7,3%, dəmir yolu nəqliyyatının xüsusi çəkisi 9,2 %, dəniz nəqliyyatının xüsusi çəkisi isə 4,1% təşkil edir³, onda TRASEKA dəhlizində nəqliyyatın müxtəlif növlərinin fəaliyyətinin ətraf mühitə mənfi təsiri şəxsizdir. Təsadüfi deyil ki, «Tarixi İpək yolu»nun bərpasına dair Beynəlxalq Bakı konfransında nəqliyyat haqqında Çoxtərəfli əsas sazişin 7-ci maddəsində ətraf mühitin mühafizəsi məsələsi öz əksini tapmışdır⁴.

Digər tərəfdən isə respublika əhalisinin sağlam ekoloji mühitdə yaşayış fəaliyyət göstərməsini ölkəmizin ekologiya sahəsində təkcə 1993-2002-ci illərdə qoşulduğu 15 beynəlxalq konvensiya⁵ tələb edir. 1992-2000-ci illərdə təbiətdən vəhşicəsinə istifadə edilməsinin qarşısının alınması üçün «Azərbaycan Respublikasının ekoloji təhlükəsizliyi haqqında», «Azərbaycan Respublikasında təbiəti mühafizə və təbiətdən istifadə haqqında», «Azərbaycan Respublikasında heyvanat aləminin mühafizəsi haqqında», «Xüsusi mühafizə olunan təbiət əraziləri və obyektləri haqqında» və digər mühüm qanunlar qəbul edilmişdir⁶. Dövlət Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin, Milli Elmlər Akademiyası alimlərinin, Dünya Bankının və ictimai ekoloji təşkilatların köməyi ilə ətraf mühitin mühafizəsi üzrə milli fəaliyyət proqramı hazırlanmış, 1998-ci ildə Azərbaycan hökuməti tərəfindən təsdiq olunmuşdur⁷. Milli fəaliyyət proqramına ətraf mühitin mühafizəsi ilə bağlı 44 layihə daxil edilmişdir ki, bu layihələrin 4-nün - «Abşeronun neftlə çirklənmiş torpaqlarının təmizlənməsi», «Təhlükəli civəli tullantıların Sumqayıtın Səthi Aktiv Maddələr zavodundan daşınıb basdırılması», «Nərə balıqlarının artırılması məqsədilə Neftçalada balıqartırma zavodunun tikilməsi» və «Ətraf mühitin idarə olunmasının təkmilləşdirilməsi» layihəsinin Dünya bankı tərəfindən

¹ Azərbaycanın statistik göstəriciləri 2003. Bakı: Səda, 2003, s.328

² Orada.

³ Təhsil Cəmiyyətinin İpək yolunun bərpasına həsr edilmiş 11 Respublika elmi praktik konfransı. Bakı: Təhsil, 20-21 dekabr, 2001, s.22

⁴ Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию Европа-Кавказ-Азия. İpək yolu, 1999, №1, c.7

⁵ Azərbaycan Respublikası Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyinin 2002-ci il cari arxivi. Layihə və İnvestisiya şöbəsinin materialları, qov.5, v.14

⁶ Orada 5, v.14

⁷ Azərbaycan Respublikası 1991-2001(Ə.Həsənov, F.Abdullazadə və başqalarının redaktəsi ilə). Bakı, 2001, s.330-331

maliyyələşdirilməsi qərara alınmışdır. Bundan əlavə beynəlxalq maliyyə qurumlarının vəsaiti hesabına bir sıra layihələr də işlənilib hazırlanmışdır. Məsələn, Hollandiyanın «İvanko» şirkəti «Bakı buxtasının təmizlənməsi» layihəsinin həyata keçirilməsini öz üzərinə götürmüşdür¹.

III fəslin «**Böyük İpək yolu» nun bərpasının Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq elmi və mədəni əlaqələrinin genişlənməsində əhəmiyyəti**» adlı üçüncü yarım fəslində «İpək yolu»nun bərpası ilə əlaqədar Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq elmi və mədəni əlaqələrinin genişlənməsi məsələsi tədqiqat obyektinə çevrilmişdir. Təsadüfi deyil ki, YUNESKO «Böyük yolu»nun elmi, mədəni əlaqələrin inkişafında yüksək rolunu nəzərə alaraq XX əsrin 80-ci illərinin sonunda 2000-ci ilə qədər olan dövr üçün «Böyük İpək yolu: mədə-yətlərin dialoqudur» adlı xüsusi proqram işləyib hazırlamışdır. Proqram «İpək yolu» üzərində yerləşən 30-dan çox ölkəni əhatə etmişdir². 2001-ci ilin mayın 29-31-də Bakıda keçirilən «Böyük İpək yolu: Avrasiya mədəniyyətlərinin dialoqu» adlı beynəlxalq konfransda da bu məsələ diqqət mərkəzində olmuşdur. Konfransda çıxış edən akademik A.Mehdiyev demişdir: «Böyük İpək yolu» bəşəriyyətin nadir hadisəsi kimi Azərbaycanda tarixi prosesin və mədəniyyətin inkişafına böyük təsir göstərmişdir³.

«Böyük İpək yolu»nun bərpası dünya ölkələri ilə respublikamız arasında elmi əlaqələrin inkişafına da böyük təsir göstərmişdir. Azərbaycan Respublikası müstəqillik əldə etdikdən sonra dünyanın elmi mərkəzləri ilə əməkdaşlıq haqqında 25-dən çox ikitərəfli müqavilə protokolu imzalamışdır. Bu baxımdan türk xalqları ilə olan elmi əlaqələr xüsusilə diqqəti cəlb edir. Təkcə 1991-1995-ci illərdə Azərbaycan Elmlər Akademiyasının 15 İnstitutu Türkiyənin müxtəlif Universitetləri ilə elmi əməkdaşlıq sahəsində ikitərəfli müqavilələr imzalamışdır⁴.

2000-ci ildən keçən son beş ildə Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyasının 2000-ə yaxın elmi əməkdaşı ABŞ, İngiltərə, İtaliya, Almaniya, Türkiyə, Belçika, Yunanıstan, Fransa, Norveç, Yəmə, Səudiyyə Ərəbistanı, İran və

¹ Azərbaycan Respublikası 1991-2001(Ə.Həsənov, F.Abdullazadə və başqalarının redaktəsi ilə). Bakı, 2001, s.331

² Abdullayev V.İ. Heydər Əliyev diplomatiyasında İpək yolu strategiyası. Respublika qəzeti, 2000, 7 may

³ Gənclər İdman və Turizm Nazirliyinin AMEA-nın Memarlıq və İncəsənət İnstitutu ilə birgə təşkil etdiyi «Böyük İpək yolu: Avrasiya mədəniyyətlərinin dialoqu beynəlxalq konfrans, Bakı: Elm, 2003, s.3-5

⁴ Hüseynov E.K. Azərbaycan Respublikasının Türkiyə ilə iqtisadi və mədəni əlaqələri (1991-1995) (Tarix. elm. nam. alim. dərəcə. əldə üçün tədim olunmuş avtoreferat). Bakı, 2000, s.20

başqa ölkələrlə birgə elmi işlər aparmış, beynəlxalq elmi konfranslarda iştirak etmişlər¹.

Azərbaycanın dünya ölkələri ilə təhsil sahəsində də əməkdaşlığı genişlənməmişdir. Hazırda Azərbaycan Təhsil Nazirliyi dünyanın 50-dək dövləti ilə təhsil əlaqələri yaratmış, 20-dən çox beynəlxalq təşkilatla ali təhsil üzrə 70-dən artıq birgə layihə və proqramların həyata keçirilməsində iştirak edir².

«Yeni İpək yolu»nun yaradılması dünya ölkələri ilə mədəni əlaqələrin genişlənməsinə də böyük təkan vermişdir. 1997-ci ilin yazında Azərbaycan Respublikası «Mədəniyyət haqqında» Avropa konvensiyasına qoşulmuşdur³.

Tədqiq edilən dövr ərzində Azərbaycanın mədəniyyət dünyasına maraq daha da artmış, planetin ən müxtəlif ölkələrinin tanınmış incəsənət kollektivlərinin respublikamıza qastrol səfərləri olmuşdur. Onların sırasında dünya şöhrətli musiqiçi Mstislav Rastropoviç, Belçikalı drijor Jan Beyli, Amerika pianoçusu Nikolay Suk, dünya balet ustası Maya Plisetskaya, İqor Moiseyevin rəhbərlik etdiyi Rusiya Dövlət rəqs ansamblı, Fransa və Türkiyənin tanınmış teatr sənəti ustaları, Çin Xalq Respublikasının rəqs kollektivi və bir çox başqa sənət adamlarının və kollektivlərinin adlarına rast gəlmək olar⁴. Lakin, regional milli münafişlərin baş verməsi və uzun illər boyu davam etməsi bu prosesə öz mənfi təsirini göstərmişdir. Belə ki, Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü nəticəsində mədəni dəyərlərimizə böyük ziyan vurulmuşdur. İşğala məruz qalmış ərazilərimizdə 982 kitabxana, 862 klub, 1831 kino qurğusu, 4 teatr, 100 mindən çox dəyərli eksponatı olan 13 muzey, 10 park qarət edilmiş, Azərbaycanın dahi klassiki M.Füzulinin tunc heykəli sökülüb aparılmış, 31 məscid, 44 məbəd, 2 mağara-ibadətqah dağıdılmış, mədəniyyət abidələrimizə qarşı vandalizm aktları törədilmişdir. Belə ki, Şuşada Ü.Hacıbəyovun, Bülbülün, X.Natəvanın abidələri təhqir edilmişdir⁵. Bundan başqa işğal edilmiş ərazilərimizdə 989 təhsil və təlim-tərbiyə müəssisəsi, 643 səhiyyə obyektinə məhv edilmiş⁶, 4,6 mln cild kitab qarət edilib aparılmışdır⁷.

¹ Elm qəzeti, 2 may, 2005

² Mərdanov M.C. Azərbaycan təhsilinin dünəni, bu günü, sabahı. Bakı, 2006, s.235

³ Qaffarov T.B. Azərbaycan Respublikası 1991-2001. Əsrə bərabər 10 il. Bakı: Tural-L, 2001, s.264

⁴ Qaffarov T.B. Azərbaycanın ən yeni tarixi. XX əsrin sonları XXI əsrin əvvəlləri. Bakı, Gizo, Enterprise, 2006, s.117

⁵ Orada.

⁶ Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin 2003-cü il üzrə cari arxiv. İnfrastruktur və xidmət şöbəsinin materialları, qovluq 3, v.4

⁷ Гасанов Т.Г. Социально-экономические последствия оккупации Арменией территории Азербайджана. Баку, Чашоголу, 2004, с.61

III Fəslin dördüncü yarımfəslə «**Turizmin inkişafında və humanitar missiyaların həyata keçirilməsində « Böyük İpək yolu» nun bərpasının yaratdığı imkanlar»** adlanır. Bu yarımfəsilə «Böyük İpək yolu»nun bərpası ilə əlqədar turizmin inkişafı və humanitar missiyaların həyata keçirilməsi istiqamətdə görülən işlər tədqiq edilib öyrənilmişdir.

2002-ci il avqustun 27-də Heydər Əliyev «2003-2005-ci illər üçün Azərbaycanı turizmin inkişaf proqramı» haqqında sərəncam imzalamışdır. Turizmin inkişafı respublika rəhbərliyinin daim diqqət mərkəzində olmuş, təkcə 2003-cü ildə bu sahəyə dövlət büdcəsindən 1350 mln. manat vəsait ayrılmışdır¹. Müəyyən edilmişdir ki, Azərbaycanda turizmin inkişafını şərtləndirən amillərdən biri də «Böyük ipək yolu» nun bərpası ilə əlaqədar nəqliyyat yollarının onun ərazisindən keçməsidir. Belə ki, Bakı, Şamaxı, Qəbələ, Şəki, Bərdə, Gəncə, Beyləqan, Naxçıvan «Böyük İpək yolu» nun keçdiyi yolların üzərindədir və bu şəhərlərin hər birində onlarla mədəni və tarixi abidələr vardır. BMT-nin «Mədəniyyətin və sənətin dirçəldilməsi» proqramında da «İpək yolu» üzərindəki ölkələrdə turizmin inkişaf etdirilməsi məsələsi mühüm bir vəzifə kimi qarşıya qoyulmuşdur. Ümumdünya Turizm Təşkilatı «İpək yolu» üzərindəki ölkələrdə turizmin inkişafına şərait yaratmaq üçün Ukraynanın Krım vilayətinin Sudak şəhərində «Böyük İpək yolu və Krım-2003» festival-yarmarkası çərçivəsində «İpək yolu» ölkələri və regionlarının beynəlxalq forumunu keçirmişdir.

«Böyük İpək yolu» üzərindəki ölkələrdə turizmin inkişafı ilə bağlı 1991-ci il Xivə bəyannaməsi, 1994-cü il Səmərqənd bəyannaməsi, 2002-ci il oktyabrın 27-də isə Buxara bəyannaməsi imzalanmışdır. Bu bəyannamələrdən əsas məqsəd «İpək yolu» boyunca turizmin inkişafına yardım göstərmək olmuşdur².

Azərbaycanın dünya ölkələri ilə turizm əlaqələri daha sürətlə genişlənməyə başlamışdır. Belə ki, bu dövrdə Türkiyə, Çin, Özbəkistan, Qırğızıstan, Polşa, Pakistan, Moldova, İtaliya, Gürcüstan, Ukrayna, Belarus və Bolqarıstanla turizm sahəsində əlaqələr yaradılmışdır³. Azərbaycan 2004-cü ilin martın 1-də Qazaxıstan Respublikası ilə, həmin ilin noyabrın 30-da isə Qətər dövləti ilə turizm sahəsində əməkdaşlığa dair anlaşma memorandumu imzalamışdır⁴.

¹ Exo qəzeti, 26 sentyabr, 2004

² Gənclər İdman və Turizm nazirliyinin Turizm Baş idarəsinin 2004 - 2006-cı il üzrə materialları.

³ Orada.

⁴ Turizm yenilikləri qəzeti, yanvar, 2004

TRASEKA proqramına üzv ölkələr arasında humanitar yardım, texniki kömək göstərilməsi istiqamətində də əlaqələr inkişaf etmişdir. Belə ki, təkcə 2001-ci ilin 11 ayı ərzində Azərbaycan Ukraynadan 260 min dollarlıq, Qazaxıstandan 49,6 min dollarlıq, Özbəkistandan 181 min dollarlıq, Türkiyədən 719,1 min dollarlıq, Bolqarıstandan 113,3 min dollarlıq humanitar yardım alınmış¹. 2002-ci ildə Gürcüstandan 405 min dollarlıq yardım alınmış, oraya isə 55,7 min dollarlıq yardım göstərilmişdir. Bu müddətdə Ukraynadan 234 min dollarlıq, Özbəkistandan 16,6 min dollarlıq, Bolqarıstandan 7 min dollarlıq, Türkiyədən isə 1762,3 min dollarlıq humanitar yardım alınmışdır².

2003-cü ildə Gürcüstandan 4,3 min dollarlıq humanitar yardım alınmış, oraya 150,2 min dollarlıq yardım göndərilmişdir. Həmin il Qazaxıstandan 1347,9 min dollarlıq yardım alınmış, oraya 44,5 min dollarlıq yardım edilmiş, Özbəkistandan isə 13,8 min dollarlıq yardım alınmış, oraya isə 69 min manatlıq yardım göstərilmişdir. Həmin müddətdə Ukraynadan 599 min dollarlıq, Bolqarıstandan 41,4 min dollarlıq, Türkiyədən 1748,4 min dollarlıq, Rumıniya-dan isə 114,7 min dollarlıq humanitar yardım alınmış, oraya isə 3,1 min dollarlıq humanitar yardım göstərilmişdir³.

2004-cü il ərzində Türkiyədən 628,6 min dollar məbləğində humanitar yardımlar alınmış, oraya 4 min dollar dəyərində humanitar yardım göndərilmişdir⁴. Bu müddətdə Gürcüstandan isə 155,4 min dollarlıq humanitar yardımlar alınmış, qonşu ölkəyə göndərilmiş humanitar yardımların ümumi həcmi isə 118,3 min dollar təşkil etmişdir⁵. Özbəkistandan bu müddətdə 154,7 min dollarlıq humanitar yardımlar alınmışdır ki, bunun da 145 min dolları gücü 1kvt-dan 16 kvt-a qədər olan transformatorlar, 9,7 min dolları gücü 1000 vatdan çox olmayan elektrik cərəyanı bölüşdürücü avadanlığı olmuşdur. Özbəkistana isə 5 min dollar dəyərində olan 20 kondisioner göndərilmişdir⁶. Qeyd olunan dövrdə Ukraynadan 201,3 min dollarlıq humanitar yardım alınmışdır ki, bunların sırasında 68,9 min dollarlıq süd və şəkər məmulatları, 500 dollarlıq çörək, bulka, unlu qənnadı məmulatı, 22,5 min dollarlıq qara metaldan tikinti üçün düzəldilmiş dayaq və şəkəkə dirəkləri, 4,6 min dollarlıq qara metaldan döyülüb ştamplanmış zəruri material, 6,2 min dollarlıq alüminium məmulatı, 19,8 min dollarlıq mərkəzəqaçma nasosları, 10 min dollarlıq lift və şkipli qaldırıcı, 10,8 min dollarlıq gücü 1 kvat-dan çox olmayan transforma-

¹ Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələri 2001 yanvar-noyabr. Bakı, 2001, 600, 607, 610

² Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələri 2002 yanvar-dekabr. Bakı, 2003, s. 627, 633, 637-640

³ Orada, s. 662-667

⁴ Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələri 2004 yanvar-dekabr, Bakı, 2005, s. 678

⁵ Orada, s. 679

⁶ Orada, 680

tor, 9 min dollarlıq gücü 16 kva-a qədər olan transformator, min dollarlıq lazer sistemləri üçün disk, 44,5 min dollarlıq gücü 100 vatdan çox olan elektrik döviyyəsi üçün avadanlıq, 3 min dollarlıq isə 15 ədəd əlil arabaları olmuşdur¹.

2005-ci ildə Gürcüstandan 175,8 min dollarlıq humanitar yardım Azərbaycana gətirilmiş, Gürcüstana isə dəyəri 112,9 min dollarlıq yardım göndərilmişdir. Bu müddətdə Qazaxıstandan 8,4 min dollarlıq humanitar yardım alınmış, oraya isə 7,8 min dollarlıq yardım edilmişdir. Özbəkistandan dəyəri 3,5 min dollar olan yardım alınmış, oraya isə 3 min dollarlıq yardım göndərilmişdir². Türkiyədən isə 3054,6 min dollarlıq humanitar yardım alınmış, oraya isə 9 min dollarlıq humanitar yardım göndərilmişdir³.

Dissertasiyanın əsas məzmunu nəşr olunmuş aşağıdakı məqalələrdə və monoqrafiyada öz əksini tapmışdır.

1. Qədim İpək yolunun bərpasında dəniz nəqliyyatının rolu. Tarix və onun problemləri №1, Bakı, 1999, s. 149-151
2. Yeni əsrə aparan strateji yol. Ali Hərbi Dənizçilik məktəbinin "Hərbi dəniz elmi və Xəzərin problemləri" adlı elmi-praktik konfransının materialları. Bakı, 2002, s. 126-130
3. Qlobal iqtisadi layihələr və dəniz nəqliyyatında təhlükəsizlik problemi. Ali Hərbi Dənizçilik məktəbinin "Dənizçi zabitlərinin hazırlanması və gəmiçilikdə təhlükəsizlik məsələləri" adlı elmi-praktik konfransının materialları. Bakı, 2003, s. 60-63
4. İpək yolunun bərpası və AXC-nin 83-cü ildönümünə həsr olunmuş respublika elmi konfransı. Bakı, 2001, s. 120-122
5. İpək yolunun bərpası geosiyasi rəqabət prizmasından. Rabitə və İnformasiya Texnologiyaları Nazirliyinin təşkil etdiyi I elmi-praktik konfransı. Bakı, 2004, s. 83-87
6. Yeni İpək yolu və Azərbaycanda rabitənin inkişaf imkanları. Rabitə və İnformasiya Texnologiyaları Nazirliyinin təşkil etdiyi "Azərbaycan poçtu inkişaf yollarında" adlı beynəlxalq elmi konfrans. Gəngə, 2005, s. 137-142

¹ . Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələri 2004 yanvar-dekabr, Bakı, 2005, s. 680

² Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələri 2005 yanvar-dekabr, Bakı, 2006, s. 750

³ Orada, s. 746

7. İpək yolu və Azərbaycanca turizmin inkişaf imkanları. Turizm yenilikləri, fevral, Bakı, 2005, №01(14)
- 8.İpək yolunun bərpası və ətraf mühit.Dirçəliş XXI əsr, № 100/101, Bakı, 2006,s.420-427
- 9.Nəqliyyat sisteminin yenidən qurulmasında və inkişafında İpək yolunun rolu. Nəqliyyatçı, № 4, dekabr, Bakı,2006,s.26-27
- 10.Yeni ipək yolu və Azərbaycan dəniz nəqliyyatının inkişaf perspektivləri. Nəqliyyatçı, № 6, iyun, Bakı,2007,s.32-35
- 11.Heydər Əliyevin neft və İpək yolu strategiyası. Dövlət quruculuğu.İctimai-siyasi jurnal. Bakı,2007,s.39-43
- 12.Yeni İpək yolunun yaradılmasının iqtisadi zəruriliyi. Azərbaycan Dövlət Texniki Universitetinin elmi əsərləri.Humanitar elmlər seriyası, №3, Bakı, 2007,s.30-33
- 13.Qərbin Cənubi Qafqaz siyasətində İpək yolu strategiyası. Dirçəliş XXI əsr, № 116/117, Bakı, 2007,s.269-274
14. Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq elmi və mədəni əlaqələrinin inkişafında Yeni İpək yolunun rolu. AMEA Fəlsəfə və Siyasi Hüquqi Tədqiqatlar İnstitutu. Sosial-Siyasi problemlər.Elmi nəzəri jurnal. №1(9), Bakı,2008,s.44-56
15. Tarixi İpək yolunun bərpasının siyasi zəruriliyi. AMEA Fəlsəfə və Siyasi Hüquqi Tədqiqatlar İnstitutu.Sosial-Siyasi problemlər.Elmi nəzəri jurnal. №1(18), Bakı,2008,s.76-79
16. Yeni İpək yolu və Azərbaycanın tranzit siyasəti. AMEA Fəlsəfə və Siyasi Hüquqi Tədqiqatlar İnstitutu.Sosial-Siyasi problemlər.Elmi nəzəri jurnal. №2(19/20), Bakı,2008,s.60-64
- 17.Yeni İpək yolu və Azərbaycan dəmir yolu nəqliyyatının inkişaf perspektivləri. AMEA-nın xəbərləri.Tarix,fəlsəfə, hüquq, №10, Bakı, 2009, s.129-134
- 18.Heydər Əliyev İpək yolu strategiyasının böyük təşkilatçısıdır. Azərbaycanın dünya birliyinə inteqrasiyası. Mədəniyyətlərin İpək yolu. Qlobalistika və siviologiya elmi araşdırmalar birliyi. Bakı,2009,s.31-36
- 19.Древний шелковый путь, Трасека и Азербайджан. Азербайджан и Азербайджанцы. Vol. 103-104, № 1-2.Баку,2009,с.70-77
20. Yeni İpək yolu və Azərbaycan gömrük sisteminin inkişafı. AMEA-nın xəbərləri.Tarix,fəlsəfə, hüquq, №11, Bakı,2009,s.200-207
- 21.Yeni ipək yolu və Azərbaycanda xarici turizmin inkişafı. AMEA-nın xəbərləri.Tarix,fəlsəfə, hüquq, №12, Bakı,2009,s.254-261

22. Новый шелковый путь как катализатор развития научно-культурных связей Азербайджана со странами мира. Азербайджан и Азербайджанцы № 1-2.Vol. 105-106, Баку, 2010,с.144-149
- 23.İpək yolunun bərpası və Azərbaycan yol-nəqliyyat kompleksinin inkişaf perspektivləri. AMEA-nın xəbərləri.Tarix, fəlsəfə, hüquq,№1-2,Bakı, 2010,s.266-274
- 24.İpək yolunun bərpası ideyası və onun reallaşdırılması tədbirləri. Dirçəliş XXI əsr, №149/150, Bakı,2010, 65-373
- 25.Tarixi İpək yolu və Şamaxı.Tarix İnstitutunun elmi əsərləri. № 28, Bakı, 2009,s.59-63
- 26.Yeni İpək yolu və Bakı dəniz limanının inkişaf perspektivləri.BDU-nun xəbərləri, №4, Bakı,2010,s.162-167
27. Azərbaycan Gürcüstan nəqliyyat iqtisadi əlaqələrinin inkişafı Tarixi İpək yolunun bərpası kontekstində.Dirçəliş XXI əsr, №153/154, Bakı,2011,s.296-302
- 28.Azərbaycan Respublikasının “Böyük İpək yolu”nun bərpasında iştirakı(1991-2005-ci illər). Şərq-Qərb, Bakı, 2011,284 s.
- 29.Yeni İpək yolu və dəniz nəqliyyatının inkişaf perspektivləri. Dirçəliş XXI əsr, №158/159, Bakı, 2011,s.330-336
- 30.Развитие транспортно-экономических связей Азербайджанской Республики и Республики Грузия в контексте восстановления «Исторического шелкового пути» Кавказ и Мир. Тбилиси,2011, № 11, с. 206-209
- 31.Участие Азербайджана в восстановление Шелкового пути. Кавказ и Мир. Тбилиси,2012, № 12, с. 83-86
- 32.Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi və ölkənin iqtisadi inkişafında “İpək yolu” strategiyası. Dirçəliş XXI əsr, № 162-163, Bakı, 2011,s.413-420
- 33.İpək yolunun bərpası geosiyasi konteksdə. Эостратеэийа. İctimai-siyasi, elmi-populyar jurnal, mart-aprel, Bakı, 2012, №02(08), s.54-58
34. Azerbaijan and restoration of the Silk Way, Dirçəliş XXI əsr , №166-167, Bakı, 2012,s. 179-185
- 35.Государственная независимость и стратегия шелкового пути в экономическом развитии Азербайджанской Республики. Азербайджан и Азербайджанцы №1-2.Vol.111-112,Баку, 2012,с.187-191
36. Participation Azerbaijan Republik in the restoration of the Historical Silk Way. Гілея.Науковий вісник.Збірник наукових праць. Випуск 63(№8), Київ, 2012, 158-161

37. Восстановление великого шелкового пути и развитие научно-культурных международных связей Азербайджана. Dirçəliş XXI əsr, №169-170, Bakı, 2012, с.415-421

38. Azerbaijan Republic on the way of realization traceca project: perspectives and its benefits. Istanbul Üniversitesi Avrasiya Enstitüsü. İstanbul, 2012, 207-218

39. Heydər Əliyevin iqtisadi siyasətində «İpək yolu» strategiyası. Qərb Universitetinin Elmi xəbərləri, №2, Bakı, 2013, s.71-78

40. Heydər Əliyev «Tarixi ipək yolu»nun bərpasının təşəbbüsüdür. Dirçəliş XXI əsr, № 178/ 179, Bakı, 2013, s.272- 278

41. İpək yolu və Türk dünyası (Tarixə baxış və müasirlik). Türkiyə Cümhuriyyətinin elan olunmasının 90 illiyi münasibətilə təşkil olunmuş Beynəlxalq elmi konfrans. 28 oktyabr 2013-cü il. Bakı, Qafqaz Universiteti, 2014, s.83-86

42. Из истории Великого Шелкового пути. Вопросы истории, № 6, М, 2016, с.128-133

Политика восстановления «Великого Шелкового пути» и перспективы социально-экономического и культурного развития Азербайджанской Республики (1991-2005 годы)

Резюме

В представленной работе впервые в Азербайджанской историографии сделана попытка комплексно исследовать и обобщить на основе первоисточников, новых материалов восстановление «Шелкового пути».

Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и списка используемой литературы.

Во введении обосновывается актуальность и научная значимость исследуемой проблемы, степень ее разработанности, цель и задачи, методологическая и источниковедческая база, определяется научная и практическая значимость проблемы.

В первой главе – **«Объективная необходимость восстановления «Великого Шелкового пути»** делается экскурс в историю «Великого Шелкового пути», определяется место в нём Азербайджана, экономические, политические факторы восстановления «Великого Шелкового пути» и мероприятия по её реализации.

Во второй главе - **« Восстановление Великого Шелкового пути» и экономическое развитие Азербайджанской Республики»** на обширном документальном материале рассматриваются положение и существовавшие проблемы дорожно-транспортной системы республики, освещается проделанная Г.Алиевым работа по выходу из создавшегося положения. Кроме этого подробно освещается роль восстановления «Великого Шелкового пути» в развитии различных видов транспорта, Бакинского морского порта, дорожного хозяйства, таможенной системы и связи. В главе также освещена положительная роль шелкового пути в развитии внешнеэкономических связей и формировании бюджетной политики республики.

В третьей главе - **«Восстановление «Великого Шелкового пути» и социально-культурное развитие Азербайджанской Республики»** раскрывается значение восстановления шелкового пути в разрешении проблемы безработицы, подготовки высококвалифицированных кадров, возникших экологических проблем, а также расширение международных научно-культурных связей Азербайджана со странами мира, развитие внешнего туризма и создание необходимых условий для осуществления гуманитарных миссий.

В **заключении** диссертации обобщены результаты исследования, сделаны конкретные выводы и их практическое значение в восстановлении шелкового пути.

İsakov H.V.

Recovery policy of «Great Silk Way» in the social-economic and cultural development of Azerbaijan Republic (1991-2005 years)

Summary

The research work for the first time in the Azerbaijan historiography are in a complex investigated and generalize on the base from original sources, new materials the restoration of the Silk Way.

Dissertation consists of introduction, three chapters, conclusion and used literature.

Dissertation consists of **introduction**, four chapters, conclusion and used literature, and on scientific research of the problem, shows aims and task, scientific and practical determination significance of the problem.

The first chapter of the dissertation is named **«Objective need of the restoration «Great Silk Way»** made an excurs to the history of Great Silk Way and th role Azerbaijan in it. the economical and political preconditions of restoration Silk Way also question origin ideas Silk Way and to arrange for its realization. named .

The second chapter of the dissertation is named **« Recovery of the «Great Silk Way» and economical development of Azerbaijan Republic»** and is shown in extensive documentary material describe situation and essential problem, transport-economic situation and the existent problems of Azerbaijan Republic, before the restoration of Silk Way, the big merits made in this direction, by national leader Heydar Aliyev. Besides and is researched the economical and political preconditions of restoration Silk Way also question origin ideas Silk Way and to arrange for its realization is shown in details the role of Silk Way and it's restoration and different types of transport, such as Baku sea port, customs, railway station, it had the positive influence on budget politics of Republic.

The third chapter of the dissertation is named **of the « Recovery « Great Silk Way» and social-cultural development of Azerbaijan Republic»** and is shown the meaning of restoration the «Great Silk Way», its influence on ecological situation in republic is separately investigated, practical offers on its improvement are brought, unemployment prevention, ecological situation, widening the international cultural-scientific relations between Azerbaijan and countries of the world, development of external tourism and humanitarian mission.

«In the conclusion» the dissertation have been reviewed and the definite result has been concluded, also their practical meaning in restoration of «Great Silk Way».

Çapa imzalanmışdır: 16 .02.18
Formatı 60 x 84 1/16
Həcmi 2,5 çap vərəqi
Sayı 100.

Turxan NPB

**НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК
АЗЕРБАЙДЖАНА ИНСТИТУТ ИСТОРИИ
им. А.А. БАКИХАНОВА**

На правах рукописи

ХАКИМ ВЕЛИДЖАН оглы ИСАКОВ

**ПОЛИТИКА ВОССТАНОВЛЕНИЯ «ВЕЛИКОГО
ШЕЛКОВОГО ПУТИ» И ПЕРСПЕКТИВЫ СОЦИАЛЬНО-
ЭКОНОМИЧЕСКОГО И КУЛЬТУРНОГО РАЗВИТИЯ
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (1991-2005 ГОДЫ)**

Специальность: 5503.02-Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание научной степени
доктора наук по истории

Баку -2018