P.F.Hüseynov
doktorant, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti (UNEC)
huseynovpunhan@gmail.com

Məqalə redaksiyaya daxil olub 05.03.2023
The article was received by editorial board on 05.03.2023
Статья принята к печати 05.03.2023

AZƏRBAYCANIN NEFT STRATEGİYASININ REGİONAL NƏQLİYYAT MARŞRUTLARININ REALLAŞDIRILMASINA TƏSİRİ

Xülasə

Azərbaycanın 1994-cü ildən etibarən həyata keçirilən neft strategiyasının əsasını Xəzərin enerji resurslarını şaxələndirilmiş marşrutlar ilə Avropa bazarlarına çıxarmaq və Avropa enerji təhlükəsizliyində Azərbaycanın iştirakını təmin etməklə həm də, milli təhlükəsizliyinə qarant almaq, eləcə də təbii resursların satışından əldə olunan gəlirləri qeyri-neft sektorunun inkişafına yönəltməkdən təşkil etmişdir. Bu siyasət uğurla həyata keçirilməklə, regional layihələrdə, o cümlədən nəqliyyat dəhlizlərinin müəyyənləşdirməsində Azərbaycanın maraqlarının nəzərə alınmasını təmin etmişdir. Bununla da, Azərbaycanın neft startegiyası milli iqtisadiyyatın regional və qlobal layihələrə inteqrasiyasını stimullaşdırmaqla ölkə iqtisadiyyatının struktur dəyişiklərinə həlledici təsir etmişdir. Bu gün, Azərbaycan neft gəlirlərindən istifadə edərək regional nəqliyyat dəhlizlərini qurmaq və logistik mərkəzə çevrilməklə qeyri-neft gəlirlərinin artımına çalışır. Xəzər nəqliyyat dəhlizinin imkanlarının artırılması Azərbaycan iqtisadiyyatını qlobal iqtisadiyyata bağlanmasını gücləndirir.

Tədqiqatın məqsədi Azərbaycanın neft strategiyasının regional nəqliyyat marşrutlarının reallaşdırmasına təsirini və ölkəyə verdiyi faydaları analiz etməkdən ibarətdir. Bu məqsədlə, əsas tədqiqat metodları kimi nüfuzlu dövrü elmi nəşrlərdə dərc edilmiş təhlilər diqqətə alınmış və ümumiləşdirmə aparılmışdır.

Açar sözlər: *neft strategiyaası , neft layihələri, nəqliyyatın inkişafı, diversifikasiya.*

GİRİŞ

1991-ci ildə müstəqillik qazanan müasir Azərbaycan dövlətinin inkişafında neft və qaz strategiyası mühüm rol oynamışdır. Məhz, ölkənin neft və qaz ehtiyatları milli iqtisadiyyatın digər sahələrinin inkişafına təsir göstərmişdir. Azərbaycan uğurlu neft strategiyası əsasını Ümummilli lider Heydər Əliyevin “şaxələndirilmiş boru kəmərləri xoşbəxtlikdir” şüarı təşkil edir [3, səh. 82]. Belə ki, Azərbaycan Respublikası 1994-cü ildə dünyanın aparıcı neft şirkətləri ilə “Əsrin müqaviləsi” adlanan kontraktlar imzalaması ölkəyə imkan verdi ki, maliyyə ehtiyatları olmadığı halda böyük həcmdə sərmayələri iqtisadiyyata cəlb etsin və enerji resurslarını Rusiya asılılığından azad edib Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) neft boru kəməri ilə müstəqil şəkildə qərbi Avropa bazarlarına çıxara bilsin [7-8]. 2006-cı ildə bu kəmərin fəaliyyətə başlaması ölkəyə böyük həcmdə valyuya ehtiyatının axına səbəb oldu. BTC kəməri ilə yanaşı Azərbaycan Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru xətti də fəaliyyətə başladı və bu imkan yaratdı ki, Azərbaycan müstəqil şəkildə qaz və neftini Avropa bazarlarına çıxartsın [2]. Əlbəttə, bu kəmərlərin fəaliyyət başlaması müstəqil Azərbaycan dövlətinin neft strategiyasının böyük uğurları hesab edilə bilər. Çünki, müstəqilliyin ilk illərində Azərbaycan üçün milli iqtisadiyyatın digər strukturlarının gücləndərilməsi üçün maliyyə ehtiyatları vacib idi.

ABŞ Enerji İnformasiya İdarəsi hesab edir ki, Azərbaycanın Xəzər bölgəsinin Qərb üçün ən mühüm strateji ixracatçılarından biridir [4]. Eyni zamanda, Azərbaycan Avropanın əsas qaz təchizatçılarından biri hesab edilir. Azərbaycan neft və qaz ehtiyatlarının satışından əlavə həm də Xəzər dənizinin təbii resurslarının Avropaya çatdırılmasında tranzit ölkə rolunu oynayır. Bütün bunlar, Azərbaycana imkan verir ki, o gələcəkdə Mərkəzi Asiyadan Avropaya çatdırılan enerji resursarının daşınmasında tranzit ölkə rolu oynayaraq regional qovşağa çevrilə bilsin [1-2]. Bu amillər regionun nəqliyyat infrastrukturunun

qurulmasında Azərbaycanın maraqlanmasını zəruri edir. Prezident İlham Əliyevin qeyd etdiyi kimi, bu gün Azərbaycanın iştirakı olmadan regionda heç bir layihə reallaşdırıla bilməz [8]. Ölkəmiz qazanılmış bu üstünlüklərdən istifadə edərək milli iqtisadiyyatının qeyri-neft sektorunun inkişafında logistik fəaliyyətin inkişafını prioritetlər siyahısına daxil etmişdir.

Müasir Azərbaycanın iqtisadiyyatının sürətli artımında, heç şübhəsiz neft və qaz sektoru önəmli rol oynamışdır. Lakin, ölkənin neft və qaz layihələrinin icrası ilə yanaşı iqtisadiyyatının diversifikasiyası dövlətin iqtisadi siyasətinin əsas məqsədlərindən birinə çevrilmişdir. 2016-cı ildə dünya neft bazarlarında baş verən qiymət dalğalanmaları və ölkənin neftdən gəlirlərinin azalması Azərbaycan üçün neftdən kənar gəlir mənbələrinin müəyyənləşdirilməsini, qeyri-neft sektorunun inkişafını daha da aktuallaşdırdı. 2016-cı ildə Azərbaycan milli iqtisadiyyatın əsas sektorlarının inkişafı üçün strateji yol xəritələri qəbul etdi. Bu inkluziv sənəd Azərbaycan bir sıra qısa, orta və uzunmüddətli dövrləri əhatə edən hədəflər müəyyənləşdirdi. Strateji Yol Xəritələrindən biri də Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafını nəzərdə tutur. Azərbaycan yerləşdiyi əlverişli coğrafi mövqe və əldə edilmiş nəaliyyətlərdən istifadə etməklə bu sahədə inkişafa və böyük gəlirlərin qazanılmasına can atır.

Belə ki, Azərbaycanın ən vacib məqsədlərindən biri də neft strategiyasının verdiyi üstünlüklərdən bəhrələnməklə Avrasiyanın nəqliyyat qovşağına çevrilib maliyyə gəlirlərini və təsir imkanlarını artırmaqdan ibarətdir [7-8, səh.2].

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində enerji layihələri ilə yanaşı nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı Azərbaycanın iqtisadi diversifikasiya nail olma üçün əsas seçimlərindən biridir. Məhz, Xəzər regionunda enerji dəhlizinin qurulması Xəzərin tarixən enerji resursları ilə əlaqədar olmuş, Sovet İttifaqı dağıldıqdan sonra transmilli beynəlxalq şirkətlər Xəzər və Azərbaycanın neftinə maraq göstərərək regional nəqiyyat dəhlizlərinin inkişafına investisiyalar yatırmışlar. 1990-cı illərin əvvəllərində Xəzərin neft və qazını dünya bazarlarına daşınması üçün müasir nəqliyyat infrastrukturuna ehtiyac var idi. Buna görə də, Avropa İttifaqı "Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi"-TRASEKA layihəsinin inkişafına sərmayələr yatırmağa başladı. Bu dəhlizi tarixi İpək Yolunun bərpası ilə əlaqəli olan Şərq-Qərb nəqliyyat dəhliz də adlandırırlar [1, səh. 2]. Son illər ərzində regionda iqtisadi gücünü artırmaq istəyən Çin mallarını bu dəhliz vasitəsi ilə Avropaya çıxırmaq üçün böyük maraq göstərməkdədir [1, səh. 3-4]. Bu da Azərbaycan üçün logistik daşımalardan gəlir əldə edərək milli iqtisadiyyatını şaxələndirmək imkanlarından biri hesab edilir. Çinin "bir kəmər bir yol təşəbbüsü" çərçivəsində Azərbaycandan keçən nəqliyyat dəhlizinə maraq günü-gündən yüksəlir.

Şərq-qərb dəhlizi Çin üçün "orta dəhliz" hesab edilən beynəlxalq marşrutun əsas komponentlərindən biridir. Bu, həm də Azərbaycan iqtisadiyyatının gələcəkdə transit imkanlardan faydalanmasına və eyni zamanda regional ticarət qovşağa çevrilməsi deməkdir. Bu mənada Azərbaycanın neft strategiyası bu layihələri həyata keçirmək üçün ölkənin təhlükəsziliyi töhvə verir edir. Eləcədə əldə olunmuş gəlirlər Azərbaycana regional və qlobal əhəmiyyətli layihələrə əsas tərəfdaşlardan biri olmağa imkan verir [5-6]. Bu anlamda, Azərbaycan müasir dünyada Şərq-Qərb dəhlizinin inkişafı üçün Ələt Azad zonasının yaratmaqla Xəzər dənizi vasitəsi ilə Avropadan Mərkəzi Asiya və Çinə qədər yüklərin daşınması üçün ən qısa yolu təklif edir. Bundan başqa, nəqliyyat layihələrinin reallaşması milli iqtisadiyyatın beynəlxalq bazarlara çıxışını asanlaşdırmaqla iqtisadiyyatın digər sahələrinin, o cümlədən sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafına biləvasitə kömək edir. Azərbaycan öz maliyyə resurslarından istifadə edərək 2017-ci ildə nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafını təmin etmək üçün Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolunun reallaşdırılmasına həyata keçirsin. Bu dəmir yolu Azərbaycandan keçməklə Çindən Avropa bazarlarına malların daşınmasına şərait yaradır. Əbəs yerə deyildir ki, həm Çin, həm də Türkiyə bu yoldan istifadə edərək Azərbaycan üzərindən daşınma və ticarət əməliyyatlarını həyata keçirir. Bu da Azərbaycan üçün tranzit gəlirləri deməkdir.

Avropa Birliyi Azərbaycanı 'Cənub Qaz Dəhlizi' çərçivəsində təbii qaz boru kəmərlərinin icrasına cəlb etməyi planlaşdırır [8]. Çünki, Azərbaycan Avropanın Rusiya təbii qazından asılılığını minimuma endirməyə yönəlmiş "Cənub Qaz Dəhlizi Proqramı" nda strateji rola malikdir. Belə ki, təklif olunan "Trans Xəzər Qaz Boru Kəməri" də daxil olmaqla Orta Asiyadan başlaması planlaşdırılan istənilən təbii qaz kəməri Azərbaycandan keçəcəkdir [7].

Faktlara və təhlillərə əsaslanmaqla ümumiləşdirmə apardıqda belə nəticəyə gəlirik ki, Azərbaycan neft strategiyasının icrası nəticəsində qurulan mövcud neft və qaz kəmərləri-BTC, Bakı-Supsa, Bakı-Tbilisi-Ərzurum (BTƏ), Transxəzər Qaz Kəməri, həmçinin Bakı-Tbilisi-Qars Dəmir yolu, Rusiya və İran arasında Şimal-Cənub dəhlizi, planlaşdırılan Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanın logistik mərkəzə çevrilməsinə yol açmışdır. Bu reallıqlar, uğurlu neft və qaz strategiyasının Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafına verdiyi töhvələr kimi qiymətləndirilməlidir. Bundan başqa, Azərbaycan Mərkəzi Asiya ölkələri ilə əməkdaşlığı artırıb Transxəzər Qaz Kəməri layihələrini reallaşdırılması nəticəsində Mərkəzi Asiyanın böyük enerji resurslarını Avropa bazarlarına çıxararaq tranzitdən daha böyük gəlirlər əldə edə bilər.

Təhlil nəticəsində aşağıdakı təkliflərin nəzərə alınmasını səmərəli hesab edirik.

1. Azərbaycanın neft və qazdan əldən etdiyi gəlirlərin bir hissəsi Şimal-Cənub və Şərqdən Qərbə ödənişli nəqliyyat magistrallarının yaradılmasına xərclənməlidir.

2. Azərbaycan ərazsindən keçən dəhlizlərin imkanlarının artırılmasına beynəlxalq maliyyə institutlarını cəlb etməlidir.

3. Xəzər dənizi sahilində ikinci azad iqtisadi zonanın yaradılması və Xəzər dənizi vasitəsilə yüklərin daşınması üçün xüsusi dəniz limanının inşasına vəsait cəlb edilməlidir.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat:

1. Babayev, B. and Ismailzade, F., 2020. Azerbaijan’s Contribution to the Chinese Belt & Road Initiative.

2. British Petroleum. 2013. *Shah Deniz Stage 2 gas transport route to Europe announced*. http://www.bp.com/genericarticle.do?categoryId=9012063&contentId=7086252.

3. Ismailzade, F., & Babayev, B. (2020). Strategic advantages of transport network in the Caspian Sea region. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*, *4*(73), 79-91.

4. Khrushcheva, Olga. 2011. The Creation of an Energy Security Society as a Way to Decrease Securitization Levels between the European Union and Russia in Energy Trade, *Journal of Contemporary European Research* 7, no.2: 216-230.

5. Meister, Stefan. and Viëtor, Marcel. 2011. Southern Gas Corridor and South Caucasus. in *South Caucasus-20 Years of Independence*, Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung 335-353.

6. Sierra, Pardo. 2010. A corridor through thorns: EU energy security and the Southern Energy Corridor. *Journal of European Security* 19, no. 4: 643-660.

7. Stratfor. 2011. *Azerbaijan's Position in Europe's Energy Diversification Plans*. http://www.eurasianet.org/node/62953.

8. TAP. 2013. *BP, SOCAR, TOTAL and FLUXYS Join the TAP Project* http://www.trans-adriatic-pipeline.com/news/news/detail-view/article/419/.

P.F.Huseynov

master student, Azerbaijan State Economic University (UNEC)

The ımpact of azerbaıjan's oıl strategy on regıonal transport routes

Abstract.

Since 1994, Azerbaijan's oil strategy has been to export Caspian energy resources to European markets via a variety of ways, ensuring Azerbaijan's involvement in European energy security as well as national security and direct profits from natural resource sales to non-oil sectors. This policy has guaranteed that Azerbaijan's interests are taken into consideration in regional projects, including the definition of transportation corridors, thanks to its successful implementation. As a result, Azerbaijan's oil strategy has had a significant impact on the country's economic structural changes by encouraging the country's economic integration with regional and global enterprises. Azerbaijan is currently attempting to generate non-oil revenues by utilizing oil funds to construct regional transportation corridors and

establish itself as a logistics hub. Increasing the capacity of the Caspian transport corridor increases Azerbaijan's economic ties to the rest of the world.

The study's goal is to look at the impact of Azerbaijan's oil policy on the execution of regional transportation routes, as well as the benefits it brings to the country. Analyses published in major scientific journals as the main research methodologies were taken into account and generalized for this goal.

***Key words**: oil strategy, oil projects, transport development, diversification.*

П.Ф.Гусейнов

магистрант, Азербайджанский Государственный Экономический Университет

Влияние нефтяной стратегии Азербайджана на региональные транспортные маршруты

Резюме

С 1994 года нефтяная стратегия Азербайджана заключалась в экспорте каспийских энергоресурсов на европейские рынки различными способами, обеспечивая участие Азербайджана в европейской энергетической безопасности, а также в национальной безопасности и получении прямых доходов от продажи природных ресурсов ненефтяным секторам. Эта политика гарантирует учет интересов Азербайджана в региональных проектах, включая определение транспортных коридоров, благодаря ее успешной реализации. В результате нефтяная стратегия Азербайджана оказала значительное влияние на структурные изменения экономики страны, способствуя экономической интеграции страны с региональными и глобальными предприятиями. В настоящее время Азербайджан пытается получить ненефтяные доходы за счет использования нефтяных фондов для строительства региональных транспортных коридоров и утверждения себя в качестве логистического центра. Увеличение пропускной способности Каспийского транспортного коридора увеличивает экономические связи Азербайджана с остальным миром.

Цель исследования - изучить влияние нефтяной политики Азербайджана на реализацию региональных транспортных маршрутов, а также те преимущества, которые она приносит стране. Для этой цели были приняты во внимание и обобщены анализы, опубликованные в крупных научных журналах в качестве основных исследовательских методологий.

***Ключевые слова:** нефтяная стратегия, нефтяные проекты, развитие транспорта, диверсификация.*