

UOT 33; JEL code: B17, N7, N15

Şamil Eldar oğlu ƏZİZOV
iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru,
ADİU-nun elmlər doktoru üzrə doktorantı
azizov_shamil@yahoo.com

“BİR KƏMƏR, BİR YOL TƏŞƏBBÜSÜ”NÜ ŞƏRTLƏNDİRƏN AMİLLƏRİN REALLAŞMASININ SOSIAL-İQTİSADI SƏMƏRƏLİLİYİ

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi - “Bir kəmə, bir yol təşəbbüsü”nün (KYT) meydana gəlməsinin əsas səbəblərini, təşəbbüsə qoşulan ölkələr arasında iqtisadi, həmçinin logistik əlaqələrin səmərəli amillərini sistemli tədqiq etməkdir .

Tədqiqatın metodologiyası – müqayisəli təhlil, ümumiləşmə, sistemli yanaşma.

Tədqiqatın nəticələri - KYT-ni Çin Xalq Respublikası irəli sürsə də, onun bütün aparıcı qüvvəsi və hərəkət istiqaməti inkişaf etmiş Avropa ilə yanaşı inkişaf etməkdə olan Asiya və Şimali Afrika ölkələrini əhatə etməsinin daha səmərəli yollarına dair əsaslandırılmış təkliflərin verilməsi.

Tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti - yolətrafı ölkələrdə sosial və demoqrafik amilləri ön plana çəkməklə həmin ölkələrdə KYT çərçivəsində iqtisadi inkişafı yanaşı onların əhalisinin maddi rifahına töhfə verən infrastruktur layihələrinin işlənilib hazırlanması və həyata keçirilməsində istifadə edilə bilər.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi - KYT-ni əhatə edən iqtisadi- siyasi amillər, xüsusən daşınma təhlükəsizliyi məsələləri, KYT-nin qloballaşma proseslərinə töhfəsi, həmin proseslərin logistik təsirlərinin əhəmiyyəti sistemli halda ilk dəfədir ki, araşdırılır.

Açar sözlər: *iqtisadi amillər, infrastruktur, demoqrafik amillər, təhlükəsizlik, investisiya, beynəlxalq ticarət.*

Giriş

Çin Xalq Respublikasının sədri Si Szinpin 2013-cü ildə Qazaxıstana səfəri zamanı İpək yolunun iqtisadi qurşağının birgə qurulması, elə həmin ildə İndoneziyaya səfəri zamanı XXI əsrin Dəniz İpək yolunun qurulması təkliflərini irəli sürmüşdür. Bu iki təklif birlikdə Bir kəmə, bir yol təşəbbüsü (qısaca Kəmə-yol təşəbbüsü - KYT) adı ilə məşhurlaşmış və bir çox beynəlxalq təşkilatların, o cümlədən BMT-nin, həmçinin ayrı-ayrı ölkələrin, o cümlədən Azərbaycan Respublikasının rəsmi sənədlərində öz əksini tapmışdır [1, s. 21-22].

Qədim İpək yolundan fərqli olaraq KYT yalnız Avrasiya məkanını deyil, qloballaşma dövrünün məntiqinə uyğun olaraq bütün dünyanı əhatə edə bilməsi imkanını yaratmışdır. Çin hökuməti dünyanın aparıcı subyektlərinin təşəbbüsə cəlb olunması üçün sürətli addımlar atır. Rəsmi Çin saytlarında qeyd edilən məlumatlara görə əgər 2022-ci ilin ortalarına qədər təşəbbüsün reallaşdırılması istiqamətində Çin hökuməti 148 ölkə və 31 beynəlxalq təşkilatla müqavilə bağlamışdısa, artıq son bir necə ay ərzində - yəni 2022-ci ilin axırına təşəbbüsə daha bir necə ölkə və bir təşkilat qoşulmuşdur [2].

KYT üzrə intensiv fəaliyyətin proqram müddəaları

Beləliklə, iqtisadçıların hesablamalarına görə KYT-yə cəlb olunan ölkələrdə dünya əhalisinin 63%-i yaşamaqla Avrasiya kontinentinin böyük hissəsini əhatə edir. Bundan başqa bu ölkələr zəngin təbii resurslara malikdirlər. Bu mənada KYT tək regional deyil, həm də beynəlxalq miqyaslı nəhəng meqalayihə statusundadır [3]

KYT ətrafında 2017-ci ildə Pekində gerçəkləşən ilk yüksək səviyyəli forumun ilk elanından keçən illər ərzində Çin KYT-nin reallaşması ilə əlaqədar aşağıdakı istiqamətlərdə intensiv fəaliyyət həyata keçirmişdir [1, s. 22-23]:

- Avrasiya İqtisadi İttifaqı, Cənub-Şərqi Asiya Millətləri Assosiasiyası və digər regional təşkilatlarda fəal iştirak etmişdir;

- Bir kəmə, bir yol layihəsinə cəlb olunan bir sıra ölkələrlə (Qazaxıstanla “İşıqlı yol”, Türkiyə ilə “Mərkəzi dəhliz”, Vyetnamla “İki dəhliz, bir dairə”, Monqolustanla “İnkişaf yolu”, Polşa ilə “Kəhrəba yolu”, Böyük Britaniya ilə “Northern Powerhose” və s.) birgə layihələr həyata keçirmişdir;

- KYT-yə aidiyyəti olan müxtəlif ölkələrdə infrastrukturun təkmilləşdirilməsi layihələri çərçivəsində dəmiryol xətləri (DXT) (Çin-Laos DXT, İndoneziya DXT, Addis-Abeba – Cibuti DXT, Budapeşt (Macarıstan)-Berq (Serbiya) DTX) və limanlar (Pirey və Qvada) tikilmiş və bu təşəbbüslər digər ölkələrdə də davam etdirilir;

- KYT-yə daxil olan ölkələrlə iqtisadi münasibətlərdə asanlaşdırmalar həyata keçirmiş, xüsusən, Qazaxıstan da daxil olmaqla Mərkəzi Asiya ölkələri ilə gömrük yoxlamalarının vaxtı 90%-ədək azalmışdır;

- KYT-yə qoşulan ölkələr ilə ticarətin həcmi artaraq, 3 trilyon dolları keçmişdir;

- KYT ölkələrinə Çin tərəfindən qoyulan investisiyalar 50 milyard dollardan çox olmuşdur.

- Çin müəssisələri 20-dən çox ölkədə 56 iqtisadi əməkdaşlıq zonaları yaratmış, bu ölkələrdə 180 mindən çox iş yeri açmış və bu dövlətlərin büdcələrinə 1,1 milyard dollar civarında vergi ödəmişdir.

KYT-nin ətrafında gerçəkləşən birinci forumdakı çıxışında Çinin dövlət başçısı Si Szinpin KYT-nin reallaşdırılması üzrə aşağıdakı beş proqram müddəanı irəli sürmüşdür [1, s. 24-27]:

1. KYT-nin sülh yoluna çevrilməsi. O, Qədim İpək yolunun məhz sülh və əmin-amanlıq dövründə çiçəklənməsi və bütün ölkələrin iqtisadiyyatına böyük töhfələr verdiyini, savaşa dönəmlərində isə “enerjisini itirməsini” xüsusilə vurğulamışdır. Bu müddəada məqsəd marşrut üzrə stabilliyin təmin olunması, buna görə də KYT ölkələri arasında mövcud olan çoxsaylı qarşıdurmaların siyasi yolla həll olunmasıdır. Bu, qəsbkar Ermənistanla münasibətdə Azərbaycan rəhbərliyinin təmkin nümayişinin səbəblərindən biri ola bilər. Digər tərəfdən, Si Szinpin əks-terror əməliyyatlarının genişləndirilməsini qeyd etmişdir. KYT-də xüsusi iqtisadi maraqları olan Türkiyənin bu antiterror əməliyyatlarında fəallığının daha bir motivi bu faktla izah oluna bilər.

2. KYT-nin çiçəklənmə qurşağına çevrilməsi. Hər bir ölkənin maddi və mənəvi rifahının və inkişafının kökündə davamlı iqtisadi artımın durması məlum faktdır. KYT ölkələrin iqtisadi inteqrasiyası vasitəsilə onların çiçəklənməsi və əhalisinin rifahının yüksəldilməsinə gətirib çıxaracaq. Bununla əlaqədar KYT aşağıda qeyd edilən üç istiqamətə xüsusilə fokuslanır:

- Sənaye, iqtisadiyyatın fundamenti kimi ön plana çəkilir, IV sənaye inqilabının nailiyyətlərindən istifadə etməklə sənayenin müxtəlif sahələrində qabaqcıl texnologiyalara əsaslanan maşın və avadanlıqların istehsalı üzrə iri layihələrin həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur;

- Çağdaş iqtisadiyyatın qan-damaq sistemi kimi maliyyə sahəsinə də xüsusi önəm verilir, beynəlxalq kooperasiyaya, çoxsəviyyəli kapital bazarına, dövlət və özəl kapitalın əməkdaşlığına, maliyyə zəmanətinə əsaslanan yeni tipli və çeşidli maliyyələşdirmə sisteminin yaradılması təklif olunur;

- İnfrastrukturun inkişafı. KYT ilk növbədə infrastruktur layihə olmaqla onun çərçivəsində altı əsas iqtisadi dəhlizin, uyğun avtomobil və dəmir yollarının, dəniz və hava limanlarının və digər infrastruktur obyektlərinin tikintisi nəzərdə tutulur.

3. Açıq iqtisadiyyat. KYT iqtisadiyyatların açıqlığı ideologiyası üzərində qurulub. Böyük İpək yolunun varisi olan KYT də beynəlxalq ticarəti, onun üstünlüklərindən yararlanmağı, lakin BİY-dən fərqli olaraq, o həm də beynəlxalq investisiyaları da stimullaşdırır.

4. İnnovasiyaların təşviqi. Bu istiqamət resursları birləşdirməklə KYT ölkələrinin innovasiyalar sahəsində əməkdaşlığını ön sıraya çıxarır və perspektivli sahələr kimi kvant hesablaşma texnikası, rəqəmsal iqtisadiyyatı, nanotexnologiya və süni intellekti xüsusilə nəzərə alır. Eyni zamanda gələcək istehlak tələblərini də nəzərə almaqla yaşıl və az karbohidrogen istifadə edən texnolo-

giyaların inkişafı istiqamətində tədqiqatlar qabardılır. Artıq Çin özü bütün bu sahələrdə dünya miqyaslı uğurlar qazanmışdır.

5. Sivilizasiyaların birləşməsi – KYT boyunca mövcud olan çoxsaylı sivilizasiyalardan istifadə etməklə müxtəlif millətlər, konfessiyalar və mədəniyyətlər arasında müntəzəm olaraq alovlanan konfliktlərin çözülməsi, qarşılıqlı anlama və anlaşma, milli və dini üstünlük ideologiyalarının birgəyaşayışla əvəz edilməsi imkanları artacaqdır.

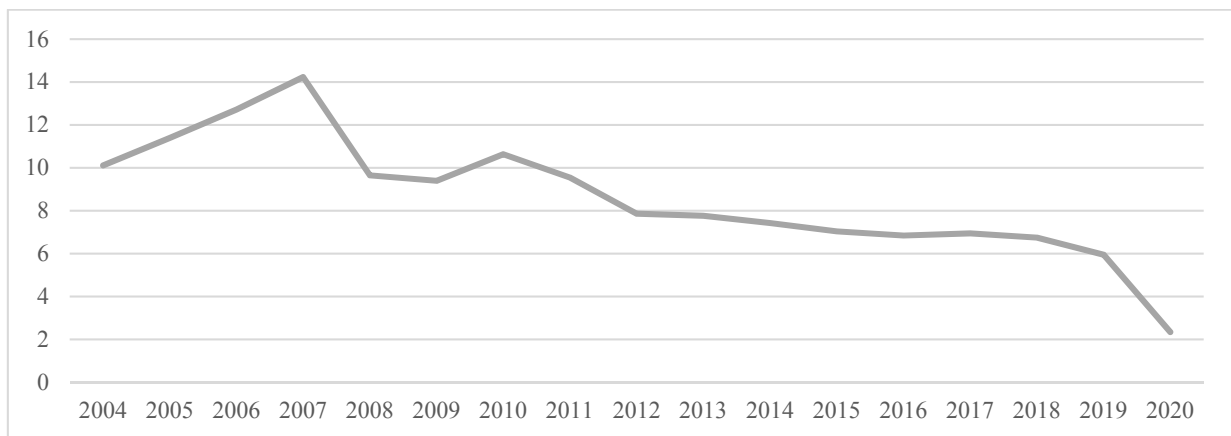
KYT-ni şərtləndirən amillər

“Bir kəmə, bir yol təşəbbüsü”nün meydana gəlməsi təsadüfi fenomen deyil, onun çoxsaylı mühüm səbəbləri vardır. Müxtəlif müəlliflər şərhlərində məsələyə müxtəlif, bəzən də ziddiyyətli yanaşma nümayiş etdirirlər. Məsələn, qərbyönlü şərhçilər “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsünün əsas səbəbi kimi Çinin dünyada öz təsirinin gücləndirilməsi məqsədini qabardırlar. Bunun tam əksi olaraq, Çin hökuməti qeyd edir ki, KYT-nin əsas hədəfi milli iqtisadiyyatın artımı və bu məqsədlə dünyanın müxtəlif regionları ilə iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsidir [4, s. 152].

Bu mənada təşəbbüsə qoşulan ölkələrin milli iqtisadi inkişafına təsir edən amilləri aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar.

1. İqtisadi amillər.

• İlk iqtisadi amilləri şərtləndirən səbəblər. İqtisadi səbəblər arasında ən vacibi 2008-2010 global iqtisadi böhran nəticəsində iqtisadiyyatı güclü olan ölkələrin, məsələn, Çin iqtisadiyyatının (real ÜDM-in) artım sürətinin əhəmiyyətli dərəcədə azalmasını qeyd etmək olar. Şəkil 1-dən görünür ki, son 17 ildə Çin ÜDM-nin artım tempi 2007-ci ildə maksimal 14,2% həddinə çatdıqdan sonra kəskin azalaraq 2020-ci ildə 2,35% təşkil etmişdir. Sözsüz ki, burada global böhran və COVID-19 pandemiyasının da böyük rolu olmuşdur.



Şəkil 1. Çin ÜDM-nin artım tempinin dinamikası

Mənbə: Müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [5].

• Digər səbəb Çin müəssisələrinin ifrat güclərinin boş qalmasıdır [6, s. 311]. Bu, birinci səbəbi daha da gücləndirir.

• KYT-nin gerçəkləşdirilməsi, Çin və digər iştirakçı ölkələr üçün logistika xərclərini azaldır. Məsələn, təşəbbüs çərçivəsində Çin-Pakistan dəhlizinin işə düşməsi Çinlə Yaxın Şərq arasında hazırda istifadə olunan 12900 km-lik dəniz yolunu, 3000 km-ədək azalan quru yol ilə əvəz etməyə imkan verir [7, s. 2].

• Sürətlə inkişaf edən bazarlara çıxışın asanlaşması. Son 20 ildə ölkələrin təsnifatında sürətli iqtisadi artıma malik ölkələr (emerging countries) termininin meydana gəlməsi təsadüfi deyil. İnkişaf etmiş ölkələr (adətli üzrə bunlara Qərbi Avropa, Şimali Amerika ölkələri və Yaponiya aid edilir) son onilliklərdə 2-3% iqtisadi artım nümayiş etdirdikləri halda, bu müddət ərzində sürətli artıma malik olan bir sıra ölkələr də meydana gəlmişdir. Elmi məqalə çərçivəsində 2000-2020-ci

illərdə bütün dünya ölkələrinin ÜDM-nin orta illik artım tempini hesablayaraq, xüsusi cədvəl məlumatları hazırlanmışdır (cədvəl 1). Bu cədvələ ən yüksək artım sürəti göstərən ölkələrlə yanaşı, bir tərəfdən inkişaf etmiş ölkələr, digər tərəfdənsə Azərbaycana qonşu olan və ölkəmizin əsas ticarət əməkdaşları da salınmışdır. Cədvəldən göründüyü kimi, ABŞ, Birləşmiş Krallıq, Avropa İttifaqı, Almaniya və Fransa kimi inkişaf etmiş ölkələr ortalama 2%-dən aşağı sürətlə iqtisadi artıma malik olduqları, Aİ üzvü olan region və KYT ölkəsi Yunanıstanın isə ümumən iqtisadi tənəzzülə uğraması fonunda bir sıra aşağı və orta gəlirli ölkələr kifayət qədər sürətli artım tempi nümayiş etdirmişlər. Göründüyü kimi, Azərbaycan da bu siyahıda yüksək - dördüncü mövqe tutur və bu göstərici üzrə digər lider ölkələr də “Bir kəmə, bir yol”un üzərində olan Asiya və Afrika ölkələridir.

Cədvəl 1.

2000-2020-ci illərdə ölkələrin ÜDM-nin orta illik artım tempi

Ölkə	Artım tempi	Ölkə	Artım tempi
Efiopiya	8,74	Banqladeş	6,02
Çin	8,67	Qazaxıstan	6,02
Qətər	7,75	Ermənistan	5,67
Azərbaycan	7,74	Gürcüstan	4,73
Türkmənistan	7,61	Türkiyə	4,70
Tacikistan	7,52	Rusiya	3,35
Kamboca	7,17	Ərəb Aləmi	3,32
Ruanda	7,17	İran	2,56
Ekvatorial Qvineya	7,03	Şimali Amerika	1,86
Laos	6,76	ABŞ	1,83
Vyetnam	6,30	Birləşmiş Krallıq	1,25
Monqolustan	6,27	Avropa İttifaqı	1,19
Özbəkistan	6,24	Almaniya	1,06
Mozambik	6,12	Fransa	0,97
Tanzaniya	6,12	Yunanıstan	-0,21
Uqanda	6,06		

Mənbə: Müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur [5].

Yeri gəlmişkən qeyd etməliyik ki, müşahidə olunan bu hal heç də təsadüfi deyil. Məlum olan marjinal gəlirliliyin azalması qanununun bariz təzahürüdür. Bu qanunauyğunluğu, qeyd etdiyimiz faktları və ən əsası, böyük təbii və insan resurslarının bu ölkələrdə cəmləşdiyini, Avropanın yerli əhalisinin azalması fonunda bu ölkələrin əhalisinin artmasını da nəzərə alsaq, bu bazarların perspektivliliyi heç bir şübhə doğurmur.

- KYT Çinin xarici investisiya strategiyasının həyata keçirilməsini asanlaşdırır. Çinin bütün dünyada ekspansiv xarici investisiya siyasəti yürütməsi üzrə çoxsaylı tədqiqatlar mövcuddur. Bir sıra müəlliflər Çinin xüsusən də Afrikadakı investisiya aktivliyini “yeni müstəmləkəçilik” adlandırır və bu ad altında çoxlu sayda nəşrlər mövcuddur. Bu aktivlik hətta o həddə çatmışdır ki, çoxsaylı Qərb müəllifləri ilə yanaşı artıq Afrikalılar da Çinin bu siyasətində təhdid elementləri görürlər. Məsələn, Nigeriyalı milyarder, Afrikanın 17-ci ən varlı adamı, Nigeriyanın ən böyük yerli neftçixarma şirkəti olan Alteo Group firmasının təsisçisi və icraçı direktorunun müavini Benedikt Peters [8] “Çinin yeni müstəmləkəçiliyindən” ehtiyatlanmalıyıq məqaləsində təşviş hissi ilə qeyd edir ki, 2013-2018-ci illərdə Çin KYT ölkələrinə 614 milyard dollar investisiya qoymuşdur və Morgan Stanley şirkətinin proqnozlarına görə növbəti onilliklərdə bu rəqəm 1,3 trilyon dollaradək qalxa bilər [9].

- Enerji təhlükəsizliyi. Sürətlə artan və KYT-nin reallaşması nəticəsində gələcək artımı proqnozlaşdırılan Çin iqtisadiyyatının enerji daşıyıcılarına göstərilən tələbi, neft yataqlarının təqribən 60%-inin Yaxın Şərqi ölkələrində yerləşməsi KYT vasitəsilə Çinin bu resursla fasiləsiz, sürətli, ucuz və təhlükəsiz təminatına imkan verir [7, s.2].

2. *Siyasi amillər.* Bəzi tədqiqatçıların nəzərincə Çin hökumətinin planları iqtisadi hökmranlıqla məhdudlaşmır, iqtisadi alətlər vasitəsilə bəzi ölkələrdə siyasi dominantlığı ələ keçirmək istəyir. Bu planların cəlbəciliyində ABŞ-da Tramp hakimiyyətinin global məsələlərdən uzaqlaşmasının da əhəmiyyətli rolu olmuşdur [10, s. 5].

Bəzi müəlliflər Çinin bu yanaşmasını İkinci Dünya müharibəsindən sonra ABŞ-ın Qərbi Avropa ölkələrinə olan və tarixə Marşall planı kimi düşmüş təşəbbüsə bənzədir. Məlumdur ki, bu günə qədər Avropa ölkələrinin ABŞ-ın güclü təsirində qalmasının mühüm səbəblərindən biri də Marşall planı çərçivəsində ABŞ tərəfindən irəli sürülən tələblər olmuşdur. İndi də KYT planının və onun tərkib hissəsi kimi nəzərdə tutulan istehsal və infrastruktur köməyinin arxasında həm də Çinin bəzi Asiya, Avropa və Afrika ölkələri üzərində təsir imkanları durur. Bundan başqa KYT Hind okeanında limanların tikintisini də ehtiva edir ki, bu da Çinin Hindistanla olan gərgin münasibətləri fonunda Hind okeanından istifadə etmək imkanı üçün çox önəmlidir [7, s.3].

3. *Təhlükəsizlik amilləri.* Qədim İpək yolunu araşdırarkən yük daşımalarda təhlükəsizlik zamanının nə dərəcədə əhəmiyyətli olduğunun, buna görə tacirlərin hətta əlavə ödəniş etmələrinə üstünlük verdiklərinin şahidi olduq. Bu problem tarixin bütün mərhələlərində önəmli olmuş, terrorizmin yüksək olduğu müasir dövrdə də aktualdır. 1990-cı illərin əvvəllərində Azərbaycanın zəbt olunmuş torpaqlarında tüğyan edən erməni terrorizmi səbəbindən Azərbaycan karbohidrogen resurslarının nəqli üçün inşa edilən neft kəmərinin iqtisadi cəhətdən ucuz və sürətli olan Ermənistan dan deyil, Gürcüstandan keçməsi buna bariz misaldır. Və belə misallar dünya üzrə kifayət qədər çoxdur.

Nəqliyyat vasitələrinin hərəkət sürətinin artması və qloballaşmanın yüksək həddə çatması ilə nəticələnən çağdaş dövrümüzün daha bir xüsusiyyəti uzun məsafəli turizmin geniş yayılmasıdır – qədim dövr və orta əsrlərdən fərqli olaraq, müasir dövrümüzdə, əvvəla, səyahətlərin böyük hissəsi ticarət və biznes məqsədli yox, turizm məqsədlidir. İkincisi də, uzaq məsafələrə səyahətlərin artması meyli müşahidə olunur. Beləliklə, tək yüklərin deyil, səyahətçilərin də təhlükəsizliyi məsələsi ön plana çıxır. 1990-cı illərdə Azərbaycan bu tipli problemlə də üzləşmişdi – o dövrdə Şimali Qafqaz ərazisindən keçən avtomobil və qatarlar tez-tez quldurların basqınına məruz qalırdı.

Hazırda beynəlxalq yükdaşımalarının böyük hissəsinin su nəqliyyatı vasitəsilə daşınması və okeanlarda quldur basqınlarına nəzarətin nisbi çətinliyi KYT-nin quru marşrutunun önəmini daha da artırır. Həqiqətən, beynəlxalq ticarətin 90%-i, neft nəqlininsə 65%-i dənizlər vasitəsilə həyata keçirilir və mal daşınmasında konteynerlərin 50%-i, o cümlədən Yaxın Şərqdən Sakit Okean ölkələrinə daşınan neft məhsullarının 70%-inin nəqli Hind okeanı üzərindən həyata keçirilir. Dünya yükdaşımalarının 40%-i İndoneziyadakı Sumatra adası ilə Malayziyadakı Malay yarımadası arasında yerləşən Malakk boğazından keçir. Bu səbəbdəndir ki, bu yol Süveyş və Panama kanalları kimi əhəmiyyətlidir. Xam neftin 40%-i isə İran, BƏƏ və Oman adasında yerləşən Ormuz boğazı vasitəsilə nəql olunur. Eyni zamanda okeanlardakı mühüm boğazlar müxtəlif, bir çox hallarda isə Çinlə rəqib olan dövlətlərin nəzarətindədir. Məsələn, adı çəkilən Malakk boğazı və neft daşımının böyük hissəsinin keçdiyi Bab-əl-Məndəb boğazı (Afrikanın şimal-şərqi (Eritreya və Cibuti) ilə Ərəb yarımadasının cənub-qərbi (Yəmən) arasında yerləşməklə Qırmızı dənizlə Ədən körfəzini birləşdirir) ABŞ-ın nəzarətindədir və onun əsgərləri tərəfindən mühafizə olunur, Ormuz boğazı ətrafında vəziyyət isə qeyri-stabildir. Bütün bu amillər və nəhayət, Hindistanın aqressiv dəniz siyasəti Çin üçün potensial təhdid təşkil edir [11, s. 113].

Bu problemlərin aradan qaldırılması üçün Çin KYT vasitəsilə, bir tərəfdən yüklərin daha etibarlı mühafizə olunan quru yolla daşınmasını təmin etməyi hədəfləyir, digər tərəfdənsə KYT çərçivəsində Tailand və Karatda kanal inşa etmək vasitəsilə Cənubi-Çin dənizini Hind okeanı ilə birləşdirməklə Malakk boğazından asılılığını minimuma endirməyə çalışır [11, s. 128].

4. *Sosial - demografik amillər.* Sosial amillər KYT-nin əsas hədəfi olmasa da (şübhəsiz, əsas məqsəd iqtisadi səmərədir), hər halda onların da mühüm rolu qeyd edilməlidir.

KYT-nin əhatə etdiyi əsas region olan Cənub-Şərqi Asiya dünya əhalisinin ən çox və ən sıx olduğu bölgədir və bu, demografik faktorun da əhəmiyyətini qabardır. Qloballaşma prosesinin qarşıya çıxardığı KYT marşrutu elə bir geoiqtisadi məkanı əhatə edir ki (yəni Asiya və Şərqi Avropa), bu regionda əhalinin çoxluğu müxtəlif niyyətli miqrasiya proseslərini də sürətləndirmişdir. Azərbaycan təmsalında həmin proseslərin perspektivliyini aşağıda göstərilən istiqamətlərdən görə bilərik:

- KYT çərçivəsində nəqliyyat dəhlizlərinin istifadəyə verilməsi və uyğun infrastrukturun yaradılması və mövcud olanların təkmilləşdirilməsi beynəlxalq turizmin də inkişafına səbəb olacaq. Azərbaycanda turizmin ənənəvi sahələri ilə yanaşı yeni turizm növlərinin də – nəticə etibarilə mədəni turizm, sağlamlıq turizmi, dağ və qış turizmi, idman turizmi, işgüzar turizm, çimərlik turizmi, ekoloji turizm və ov turizminin inkişaf etdirilməsi nəzərdə tutulur [12, s. 449-451].

- Təhsil xidmətləri. Hazırda Azərbaycanda təhsil alan tələbə, magistrant və doktorantların ölkələr üzrə diversifikasiyası dəfələrlə yüksəkdir. Onların arasında KYT üzərində yerləşən Çin, Hindistan, Pakistan, Əfqanıstan, İran, Türkiyə, Efiopiya, həmçinin ərəb ölkələri vətəndaşlarına rast gəlmək olar. Bundan başqa Rusiya, Şərqi və Qərbi Avropadan olan tələbələr də vardır. Son illərdə Azərbaycan universitetlərinin reytinginin yüksəlməsi bu prosesin daha da sürətlənəcəyi ümidi yaradır. Bu sahədə KYT-nin töhfəsinin də yüksək olması şübhəsizdir. Xarici ölkələrdə təhsil alan Azərbaycan tələbələri ölkəmizin sosial inkişafını sürətləndirməklə yanaşı, son hesabda iqtisadi artıma da töhfə verir.

- Tibbi xidmətlər. Azərbaycan vətəndaşları xarici ölkələrdə - Türkiyə, İran, İsrail, Almaniya və Rusiyada – müalicədən istifadə etsələr də hər halda ölkəmizdə son illərdə (I) səhiyyə sisteminə aparılan pozitiv yönlü islahatlar, (II) müasir tibbi avadanlıqlarla təchiz olunmuş çoxlu sayda özəl klinikaların meydana gəlməsi, (III) Azərbaycanda icbari tibbi sığortanın tətbiqi, (IV) azərbaycanlıların tibbin inkişaf etdiyi ölkələrdə təhsil alması, Azərbaycanın təcridən tibb xidmətləri üzrə beynəlxalq mübadilədə iştirakçıya çevrilə bilməsi gözləntisi yaradır.

- Əhali artımı. Qeyd etdiyimiz kimi, KYT marşrutunda yerləşən ölkələr dünya əhalisinin böyük hissəsini təşkil edir. Digər tərəfdən bu ölkələrdə, xüsusən də Asiyada yerləşənlərdə, o cümlədən Azərbaycanda eyni zamanda davamlı əhali artımı müşahidə olunur ki, bu da KYT-nin sosial və iqtisadi səmərəsini artırır. Sosial amil dolayı da olsa, xarici xidmət istifadəçilərinə sosial səmərə verməklə yanaşı qəbul edən, yəni bu xidmətləri ixrac edən ölkələrə iqtisadi səmərə də gətirir.

5. *İnfrastruktur amilləri.* İnfrastrukturun təkmilləşdirilməsi yalnız KYT-nin reallaşdırılmasını təmin etmir, lokal və regional üstünlüklər də yaradır. Məsələn, Azərbaycanda yerləşən Ələt Beynəlxalq Ticarət limanı bu ölkə ilə yanaşı, Orta Asiyadan başlamış digər Asiya ölkələrinə də səmərə gətirəcək.

6. *Dini amillər.* KYT-nin əhatə etdiyi coğrafiya dini aspektdən çox rəngarəngdir, onun qərb istiqamətində yerləşən, Pakistan, Əfqanıstan, Mərkəzi Asiya, Azərbaycan, İran, Türkiyə, İraq və Suriya kimi ölkələrində əhalinin 90%-ndən çoxunu, Şərqdə Malayziya əhalisinin 60%-ni, ən böyük müsəlman ölkəsi olan İndoneziyanın 90%-ni müsəlmanlar təşkil edir. Beləliklə, 274 milyon əhalisi olan İndoneziya və 30 milyondan çox əhalisi olan Malayziyada birgə 200 milyondan çox, Pakistan, Banqladeş və Hindistanda isə 100 milyondan çox müsəlman yaşayır [14] və həm mərkəzi, həm də yerli dövlət orqanlarında bu ölkələrin, həmçinin yuxarıda adı çəkilən müsəlman ölkələrinin siyasətini müsəlmanlar müəyyənləşdirir.

Çindən cənubda yerləşən Tailand, Myanma, Laos və Kamboca kimi ölkələrin dini Hinayan buddizmə, Hindistan əhalisinin 80%-dən çoxu induizmə, 13%-i İslama, Şri-Lanka əhalisinin 70%-indən çoxu buddizmə sitayiş edirlər [11, s. 132].

Bütün bu dini-demografik amillər arasında ÇXR-in Sinzyan-Uyğur muxtar rayonunun, demək olar ki, bütün əhalisinin müsəlman uyğurlardan ibarət olması KYT kontekstində xüsusi önəm kəsb edir. Məlum olduğu kimi, Çin hökuməti Çində yaşayan müsəlman uyğurlara münasibətdə sərt

diskriminativ siyasət həyata keçirir – dini ayinlərin yerinə yetirilməsinə mane olur, bəzi mənbələrin hökmünə görə xüsusi gettolarda saxlamaqla onları öz milli və dini köklərindən ayırmağa çalışırlar. Hətta bir sıra dövlətlərin (o cümlədən ABŞ-ın və Azərbaycanın) və mötəbər beynəlxalq təşkilatların rəsmiləri bununla əlaqədar dəfələrlə sərt bəyannamələrlə çıxış etmişlər. Bunun səbəbi ondan ibarətdir ki, uyğurlarla bağlı olan aşağıda qeyd edilən başlıca amillər Çin hökuməti tərəfindən təhdid kimi dəyərləndirilir.

- Əvvəla, Avrasiya coğrafiyası, o cümlədən Çin uzun müddət – eramızdan əvvəlki dövrlərdən başlayaraq eramızın XVIII əsrlərinədək türk imperiyalarının, o cümlədən Uyğur imperiyasının tərkibində olmuşdur; İkinci - uyğurların türk mənşəyi (qeyd edək ki, indi də rəsmi olaraq Sinzyan-Uyğur muxtar rayonu Şərqi Türkünstan adlanır), hazırda mövcud olan 7 türk dövlətinin və onlarla birgə alyansda olan Pakistan və digər ölkələrin tədricən böyük hərbi və iqtisadi qüvvəyə çevrilmə ehtimalı vardır.

- İkinci, dünyada digər monoteist konfessiya nümayəndələrinin azalması fonunda müsəlman əhalinin sürətli artımı və gələcəkdə onların vəhdəti ehtimalı böyükdür.

KYT-nin bu regionundakı əhalinin əksər hissəsinin öz dininə hörmətlə yanaşması, bəzi hallarda isə dinlərarası münasibətlərdə bəzi dinin nümayəndələrinin ziddiyyətli fikirləri, hətta düşmən (bir neçə il öncə Myanmada müsəlman əhalinin qətlini yada salmaq kifayətdir) yanaşma tərzini KYT-nin reallaşdırılmasına problem yaradır. Bu münasibətlər həyatın bütün aspektlərinə - iqtisadiyyat, siyasət, mədəniyyət və s. sahələrə də sirayət edir. Məsələn, Çin universitetlərindən birinin əməkdaşının dediyinə görə, onlar investisiya məqsədilə Laosda torpaq almaq istədikdə yerli əhali “torpağın Buddanın mülkiyyəti” olması səbəbi ilə bu əqddən imtina etmişlər [11, s. 132].

Lakin digər tərəfdən nəzərə almaq lazımdır ki, KYT-nin gerçəkləşdirilməsi prosesində dövlətlər, icmalar, bələdiyyələr, şirkətlər arasında əməkdaşlıq, həmçinin iş əsnasında insanlar arasında ünsiyyət həmin problemlərin çözülməsində müsbət rol oynaya bilər.

Nəticə

Qədim İpək yolunun əsaslarından az və ya çox dərəcədə istifadə edilməsi istiqaməti götürən KYT ayrıca götürülmüş Avrasiya ərazisini deyil, qloballaşma proseslərinin daha real göründüyü müasir dünyanın bütün regionlarını əhatə etmək imkanı yarada bilər. Bu mənada KYT-nin reallaşması üçün “Bir kəmər, bir yol” layihəsinə cəlb olunan çoxsaylı ölkələr Çin hökumətinin apardığı intensiv fəaliyyət, dəhliz boyu yaradılmaqda olan dəmir və avtomobil yolu xətlərinin çəkilməsində, su yolu istiqamətində limanlar tikintisində, çoxsaylı logistika mərkəzlərinin açılması kimi infrastrukturlarda öz nəticəsini verməkdədir. Daha vacibi odur ki, “Bir kəmər bir yol” layihəsinin reallaşmasına qoşulan və bu layihəyə öz töhfəsini birbaşa verən ölkələrdə və həmin ölkələrin daxil olduqları regionlarda sülhün, əmin-amanlığın və sosial-iqtisadi dirçəlişin dayanıqlı olması imkanları çox olacaq. Bunlarla yanaşı kəmər və yol boyu iqtisadi, maliyyə, intellektual resursları birləşdirməklə ölkələrin və regionların innovasiyalar sahəsində elmi-texniki əməkdaşlığının perspektivləri də böyük olacaq.

ƏDƏBİYYAT

1. Байкал М. Пояса и пути. Китайский шанс Евразии. - Б., изд-во “Ганун”, 2018. - 228 с.
2. Список стран, подписавших документы о сотрудничестве с Китаем для совместного строительства инициативы “Один пояс, один путь” / https://www.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?tm_id=126&cat_id=10122&info_id=77298
3. Фэнъин Ч. Концепция Си Цзиньпина. “Пояс и путь” имеет далеко идущее стратегическое значение / news.cri.cn/gb/42071/2014/10/10/882s4720906.htm - 2014-10-10 11:00:51
4. Dunford M., Liu W. Chinese perspectives on the Belt and Road Initiative // *Cambridge Journal of Regions, Economy, and Society*, 2019, March, Volume 12, Issue 1, pp. 145–167 /, <https://doi.org/10.1093/cjres/rsy032>
5. GDP growth (annual %) / <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG>

6. Cheng L. Three Questions on China’s “Belt and Road Initiative” // China Economic Review, 2016, No. 40, pp. 309-313 / <https://doi.org/10.1016/j.chieco.2016.07.008>
7. D’Alessio F.A. The Chinese grand strategy: an overview of the causes and consequences of the Belt and Road Initiative // Academia Letters, 2021, Article 4409. <https://doi.org/10.20935/AL4409>.
8. Nigeria's Four Newest Billionaires / <https://venturesafrica.com/nigerias-four-newest-billionaires/>
9. Viewpoint: Why we should beware of China’s ‘new colonialism’ - NEW AFRICAN, 22/05/2019 / <https://newafricanmagazine.com/18866/>
10. Cai P. Understanding China’s Belt & Road Initiative. - Lowy Institute, 2017. – 26 p.
11. Shang H. The Belt and Road Initiative: Key Concepts. - Singapore. Springer, 2019. – 185 p.
12. Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi – Bakı, 2017. – 947 s.
13. Экономика одного пояса, одного пути. Возможности и риски транспортных коридоров. - Всемирный банк, Международный банк реконструкции и развития, 2020. – 177 с.
14. Рейтинг стран мира по численности населения – ООН / <https://gtmarket.ru/ratings/world-population>

Шамиль Елдар оглы Азизов
Доктор философии по экономике,
докторант АДИУ по специальности доктор наук
azizov_shamil@yahoo.com

Социально-экономическая эффективность реализации факторов, определяющих инициативу “Один пояс, один путь”

Резюме

Цель исследования - Рассмотрение основных причин возникновения “Инициативы одного пояса, одного пути” (ИПП), с факторами экономического, а также логистического эффекта.

Методология исследования – сравнительный анализ, обобщение, системный подход и дедуктивный метод.

Результаты исследования – даны научно-обоснованные предложения инициативой Китайской Народной Республики, ее охват наряду с Европой и развивающимися стран Азии и Северной Африки, которые выдвигают на переднем плане социальные и демографические факторы в реализации инфраструктурных проектов в рамках ИПП.

Практическая значимость исследования – основные выводы и предложения исследования могут быть использованы при разработке инфраструктурных проектов в рамках ИПП.

Оригинальность и научная новизна исследования - Во первых исследованы проблемы экономических и политических факторов, которые охватывают ИПП и также проблемы стабильности по всему коридору в контексте современных тенденций.

Ключевые слова: *экономические факторы, инфраструктура, демографические факторы, безопасность, инвестиции, международная торговля.*

Shamil Eldar Azizov
Doctor of Philosophy in Economics,
Doctoral student of ADIU in the
specialty Doctor of Sciences
azizov_shamil@yahoo.com

Socio-economic efficiency of the implementation of the factors determining the “One belt, One Road” initiative

Summary

The purpose of the study is to systematically study the main reasons for the creation of the “One Belt, One Road” initiative, as well as the effective factors of economic and logistical relations between the countries that joined the initiative.

Research methodology - comparative analysis, generalization, systematic approach.

Findings of the study - While the BRI being promoted by the People's Republic of China, making informed suggestions on more effective ways to include all the leading forces and directions of action in developed Asia as well as developing countries in North Africa.

The practical significance of the research is that it can be used in the development and implementation of infrastructure projects that contribute to the material well-being of their population along with economic development within the framework of BRI in those countries by highlighting social and demographic factors in the countries around the road.

The originality and scientific novelty of the research - the economic and political factors surrounding BRI especially transportation safety issues, the contribution of BRI globalization processes, and the importance of logistical effects of those processes are systematically investigated for the first time.

Key words: *economic factors, infrastructure, social and demographic factors, security, investment, international trade.*