

UOT 94(479.24)

X.Z.Hacıyeva
Azərbaycan Dillər Universiteti
humay.balakishiyeva@gmail.com

HEYDƏR ƏLİYEVİN YENİ İPƏK YOLU STRATEGİYASI

Açar sözlər: proqram, nəqliyyat, layihə, Cənubi Qafqaz, Avropa Komissiyası

TRACECA proqramı 1993-cü ilin mayında sənəd şəklində tərtib edilmiş və sonradan qeyri-rəsmi “Böyük ipək yolunun bərpası” adını almışdır. Bu proqramın təşəbbüsçüsü və işləyib hazırlayanı Avropa komissiyası, onun ideya ilhamçısı Fransua Lamerye olmuşdur. Heydər Əliyev Azərbaycan üçün xüsusi önəm daşıyan Mərkəzi Asiyadan, Qafqazdan keçməklə Qara dənizə və daha sonra Avropaya çıxan nəqliyyat dəhlizinin yenidən qurulması, tarixi ipək yolunun fəaliyyətinin yenidən bərpasını dəstəkləyirdi. TRACECA proqramının inkişafında mühüm mərhələ məhz Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci ilin sentyabrın 8-9-da Bakıda keçirilmiş “Avropa-Qafqaz-Asiya, Böyük ipək yolunun bərpası” beynəlxalq konfransı olmuşdur. Proqramın reallaşdırılması regiondakı nəqliyyat axınlarının coğrafiyasını xeyli dəyişdirməyə imkan verəcəkdir. TRACECA Avropa İttifaqına regionda siyasi nüfuz potensialını artırmağa imkan verdi.

X.З.Гаджиева

СТРАТЕГИЯ НОВОГО «ШЕЛКОВОГО ПУТИ» ГЕЙДАРА АЛИЕВА

Ключевые слова: программа, транспорт, проект, Южный Кавказ

Программа ТРАСЕКА как официальный документ был опубликован в мае 1993 году, позже она получила неофициальное название «восстановление Великого шёлкового пути». Инициатором и автором этой Программы была Европейская Комиссия, а идейным руководителем был Франсуа Ламерье. Гейдар Алиев с самого начала одобрил имеющий очень важное значение для Азербайджана восстановление исторического транспортного Шёлкового пути из Центральной Азии в Европу через Южный Кавказ и Чёрное море. Благодаря инициативе Гейдара Алиева с целью ускорения реализации Программы ТРАСЕКА 8-9 сентября 1998 года в Баку была проведена международная конференция «Европа-Кавказ-Азия. Реализация программы позволит существенно изменить географию транспортных потоков в регионе. ТРАСЕКА позволила Европейскому Союзу увеличить свой потенциал политического влияния в регионе.

Kh.Z.Hacıyeva

HAYDAR ALIYEV'S "NEW SILK ROAD" STRATEGY

Keywords: *program, transport, project, South Caucasus, European Commission*

The TRACECA program was drawn up in the form of a document in May 1993 and later received the official name "recovery of the great silk road". This program was initiated and developed by the European Commission, and its inspiration was Francoic Lamerye. Haydar Aliyev supported the reconstruction of the transport corridor. Which is particularly important for Central Asia, the Caucasus, leading to the Black Sea and then to Europe, and the restoration of the historical silk road. An important stage in the development of the route program was the international Conference "Europe-Caucasus-Asia, restoration of the Great Silk road" held in Baku on September 8, 9 – 1988, initiated by Haydar Aliyev. Implementation of the program will allow to significantly change the geography of traffic flows in the region. TRACECA has enabled the European Union to increase its potential for political influence in the region.

1993-cü ilin mayında Avropa Birliyi Komissiyasının təşəbbüsü ilə Brüsseldə Qafqaz və Mərkəzi Asiya dövlətlərinin nümayəndələrinin iştirakı ilə keçirilən görüşdə Avropa, Qafqaz və Asiyanı birləşdirən bütün növ kommunikasiya növlərinin inkişaf etdirilməsinə dair bəyannamə qəbul edilmişdir. Belə bir konfransın keçirilməsinin təklifi ilə gürcü rəhbərliyi tərəfindən hələ 1992-ci ildə verilmişdi. Onlar Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaza getmək üçün TACİS proqramının büdcəsindən böyük pullar xərcləyən avropalı məmurlara regionda infrastruktur nəqliyyatı ilə bağlı konfrans keçirilməsi ideyasını irəli sürmüşlər [11]. Brüssel görüşü genişmiqyaslı layihələrin işlənilməsinə hazırlanmasına təkan verdi. Bunlardan ən mühümünü başlanğıcını Şərqi Çin dənizi sahilindəki Sinan şəhərindən götürüb Avropa və Asiyanın bir çox şəhərlərini birləşdirən 13 min kilometrlik tarixi İpək yolunun yenidən bərpa edilməsi layihəsi idi. Ulu öndər Heydər Əliyev Azərbaycan üçün xüsusi önəm daşıyan, Mərkəzi Asiyadan, Qafqazdan keçməklə Qara dənizə və daha sonra Avropaya çıxan nəqliyyat dəhlizinin yenidən qurulması, tarixi İpək yolunun fəaliyyətinin yenidən bərpası ideyasını dəstəkləyirdi. Şərq-Qərb nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizinin yaradılması və onun infrastrukturunun inkişafını nəzərdə tutan bu beynəlxalq əhəmiyyətli layihənin uğurla həyata keçirilməsində Heydər Əliyevin gərgin və çoxşaxəli fəaliyyətinin, qətiyyətinin əvəzsiz rolu olmuşdur.

TRACECA proqramı (TRANsport Corridor Europe-Caucasus-Asia) 1993-cü ilin mayında sənəd şəklində tərtib edilmiş və sonradan qeyri-rəsmi

“Böyük ipək yolunun bərpası” adını almışdır. Bu proqramın təşəbbüsçüsü və işləyib hazırlayanı Avropa Komissiyası, onun ideya ilhamçısı Fransua Lamerye olmuşdur. 1995-ci ildən 1999-cu ilədək xarici siyasət Baş departamentinin rəhbəri postunu tutan Hans Van de Bruk proqrama əhəmiyyətli dəstək vermişdir [11].

Brüsseldəki nəqliyyat dəhlizinin koordinasiyası və inkişafı üzrə təşkilat görüşündə Azərbaycanın, Ermənistanın, Gürcüstanın, Qazaxıstanın, Qırğızıstanın, Özbəkistanın, Tacikistanın, Türkmənistanın ticarət və nəqliyyat nazirləri iştirak etmişlər. Görüşün nəticələrinə görə Bəyannamə qəbul edilmişdi və onu sadalanan nümayəndəliklərin rəhbərlərindən başqa Avropa Komissiyasının xarici siyasət üzrə Baş direktorluğun nümayəndəsi də imzalamışdır.

TRACECA proqramının əsas məqsədləri: [6, s.42]

- yeni nəqliyyat marşrutları vasitəsilə Avropa və dünya bazarlarına çıxışını təmin etməklə respublikaların siyasi və iqtisadi müstəqilliyinin dəstəklənməsi;
- regional əməkdaşlığın davamlı inkişafı;
- TRACECA proqramından istifadə etməklə Beynəlxalq Maliyyə İnstitutlarını və şəxsi investorların cəlb edilməsi;
- TRACECA marşrutunun panavropa nəqliyyat dəhliz sistemi ilə birləşdirilməsi.

Proqram dəmiryolu, avtomobil, hava və dəniz nəqliyyatı sahələrini əhatə edir.

1994-cü ilin mart ayında Krittə keçirilən ikinci nəqliyyat üzrə Ümumavropa konfransında konkret, texniki layihələr işlənmişdir. Burada TRACECA çərçivəsində iki son məntəqəni – Qazaxıstandakı Drujba stansiyası (Çimkənd) ilə Qara dəniz limanı.

Batumini ən qısa yol ilə birləşdirən iki paralel dəhliz üzrə magistralların məcmusunun yaradılması nəzərdə tutulur:

Daşkənd - Səmərqənd (Düşənbə və Termezə şaxələnməklə) - Bayram Əli - Aşqabad - Türkmənbaşı (Krasnovodsk) - Bakı;

Aktyubinsk - Quryev - Aktau - Bakı; Bakıdan sonra Tbilisi, Poti və Batumi [8, s.96].

1996-cı ildə Ukrayna, Moldova və Monqolustanın Proqrama qoşulması ilə onun ərazi çərçivəsi genişlənilir. Nəqliyyat dəhlizi Qara dənizin şimal-qərb limanlarından (bərə keçidi ilə) Poti və Batumiyə qədər və sonra Bakıya və Xəzər dənizi vasitəsilə Türkmənbaşıya və oradan da Mərkəzi Asiyanın nəqliyyat şəbəkəsinə qoşulur.

TRACECA - QDİƏT 1997-ci il Tbilisidəki birgə nəqliyyat konfransında TRACECA marşrutlarının Qara dəniz regionu və daha sonra

Avropa nəqliyyat dəhlizləri sistemlərinə birləşdirilməsi imkanlarına baxılmışdır.

Transqafqaz Avropa-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması üzrə TRACECA proqramının reallaşdırılmasının on ildən artıq bir dövrü ərzində Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya ölkələrində ümumi dəyəri 100 milyon avro təşkil edən 53 layihə işlənmişdir. Ümumiyyətlə 1993-2003-cü illərdə TRACECA-nın iştirakçısı olan 13 ölkənin infrastrukturuna 700 milyondan artıq avro xərclənmişdir. Bu vəsaitlər AİRB (Avropa İnkişaf və Rekonstruksiya Bankı), DB (Dünya Bankı), BVF (Beynəlxalq Valyuta Fondu), Asiya İnkişaf Bankı, Küveyt Fondu, İslam İnkişaf Bankı kimi beynəlxalq maliyyə institutları tərəfindən ayrılmışdır. Bu müddət ərzində ümumi dəyəri 57,705 milyon avro olan 39 texniki yardım layihəsi reallaşdırılmışdır. Onlar yeni qanunların qəbul edilməsini, ticarət əlaqələrini, avtomobil, dəniz və dəmiryolu daşınmalarının inkişafını nəzərdə tutur. Bundan başqa nəqliyyat infrastrukturunun rekonstruksiyasına yönəldilmiş 14 investisiya layihəsinin reallaşdırılmasına 52,3 milyon avro xərclənmişdir. Investisiyalar dəmir yolu infrastrukturunun, dəmiryol-bərə nəqliyyat vasitələrinin, dəniz və avtomobil daşınmalarının reabilitasiyasına yönəlmişdir [7, s.66].

TRACECA proqramının inkişafında mühüm mərhələ məhz Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 8-9-da Bakıda keçirilmiş “Avropa-Qafqaz-Asiya, Böyük ipək yolunun bərpası” beynəlxalq konfransı olmuşdur. Konfransda 32 ölkənin (o cümlədən İsveç, Norveç, Finlandiya və ABŞ nümayəndələri) və 13 beynəlxalq təşkilatın nümayəndəsi iştirak edirdi [5].

Görüşün əsas siyasi nəticəsi olaraq Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin texniki və iqtisadi məsələlərini özündə əks etdirən “Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsi üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında çoxtərəfli əsas saziş” (Əsas Saziş) adlanan çox mühüm sənəd imzalanmışdır [5]. Sazişin prinsipləri çərçivəsində görülən tədbirlər “Avropa-Qafqaz-Asiya” nəqliyyat dəhlizi ilə yük daşımalarının həcmnin artırılmasına imkan verdi. Bu sənədin ərsəyə gəlməsində Ulu öndər Heydər Əliyevin əvəzsiz xidmətləri olmuşdur. Beynəlxalq konfransda çıxışı zamanı Heydər Əliyev böyük İpək Yolunun bərpasının tarixi zərurət olduğunu qeyd edərək, region dövlətlərinin bütün sahələrdə inkişafına təkanverici təsir göstərəcəyini bildirmişdi [2, s.4]. Ulu öndər çıxışında göstərdi ki: Tarixi İpək Yolunun bərpası, yeni-yeni ölkələrin və regionların ona cəlb edilməsi xalqlarımızın yaxınlaşması və qarşılıqlı surətdə zənginləşməsi, yeni müstəqil dövlətlərin istiqlaliyyətinin və suverenliyinin möhkəmlənməsi, bu dövlətlərdə demokratik islahatların, bazar islahatlarının uğurlu aparılması üçün güclü təkan verəcək. Bundan əlavə Hökumətlərarası komissiyanın

yaradılması barəsində razılıq əldə edilmişdir ki, bu da layihəni konkret qanuni çərçivəyə salmalı idi [4, s.93].

Beynəlxalq konfransda TRACECA layihəsinin işlərini planlaşdırmaq və həyata keçirilməsini koordinasiya etmək məqsədilə Bakı şəhərində xüsusi “mənzil-qərargah”ın yaradılması da qərara alındı [10, s.408-409].

1998-ci ilin sentyabrında Bakıda beynəlxalq konfransın keçirilməsi Avropa İttifaqına region dövlətlərinin başçılarının rəsmi görüşünü təşkil etməyə imkan yaratdı. Ermənistanın yeni prezidentinin gəlişi əvvəlcə elan edildi, sonra isə ləğv olunaraq Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsinə, bilavasitə əlaqələrə aid olan amansız polemikaya səbəb oldu. Nəticədə Avropa Komissiyasının inadlı təkidlərindən sonra Ermənistanın baş naziri Armen Darbinyanın Azərbaycana gəlişi mümkün oldu. Aİ-nin bu səyi təsadüfə deyildi. Belə ki, 1988-ci ildə Dağlıq Qarabağ münaqişəsi başladıqdan sonra Ermənistan tərəfdən ilk siyasi vizit idi [9]. Həmçinin 1998-ci ilin iyununda Gürcüstan-Azərbaycan sərhəddində yeni sərhəd məntəqəsinin açılışı hər iki dövlətin nümayəndələrini toplamış, müxtəlif tərəflərin maraqlarını təcəssüm etdirən layihənin sonunu ifadə etdi [10, s.286].

Avropa İttifaqının məmurları bu növ proqramları region dövlətləri arasında stabilliyin və iqtisadi əməkdaşlığın inkişafı üçün və deməli, münaqişənin nizama salınması prosesinin optimallaşdırılmasının əsas aləti olduğunu hesab edirlər.

Bu proqramın həyata keçirilməsində Ümummilli lider Heydər Əliyevin “Tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə Beynəlxalq Bakı konfransının qərarlarının yerinə yetirilməsi ilə əlaqədar tədbirlər haqqında” 1998-ci il 26 oktyabr tarixli fərmanının xüsusi rolu olmuşdur. 2001-ci il fevral ayının 21-də Bakıda TRASEKA Hökumətlərarası Komissiyası Daimi Katibliyinin ofisinin açılışı olmuşdur. Ofisin açılmasının məqsədi Böyük İpək Yolu boyunca hərəkət edən beynəlxalq yüklərin daşınması və hərəkətlərin tənzimlənməsi, əsas sazişə qoşulan ölkələrdə qanunvericilik və iqtisadi məsələlərin həll edilməsi idi [1, s.345].

Bakı konfransı belə formatlı hər bir beynəlxalq görüş kimi tək cə nəql edilmənin və tranzitin texniki məsələlərini deyil, həm də ilk növbədə daha ciddi məsələlərdən olan energetika və münaqişələrin nizama salınmasını açıq şəkildə müzakirə etməyə imkan yaratdı [11].

Beləliklə, Komissiya bir sıra üzv dövlətlərin müəyyən məsələlər üzrə ziddiyyətlərini aradan qaldıra bildi. Dövlətlər heç də həmişə tam həcmli informasiyaya malik olurlar, bu vəziyyətdən istifadə edən Aİ-nin Komissiyası öz təkliflərini belə formulə edirlər ki, Şura tərəfindən daha çox bəyənilsin. TRACECA halında üzv dövlətlər nəzərdən keçirilən regionlara

münasibətdə aydın şəkildə ümumavropa strategiyasını formulə edə bilməməsi faktı onlara başlanğıc mərhələdə proqramın reallaşdırılmasına nəzarət etməyə imkan vermədi.

TRACECA proqramının reallaşdırılması üzrə növbəti addım 2000-ci ilin martında Tbilisidə keçirilən layihə üzrə dövlətlərarası konfrans olmuşdur [6]. Konfransa proqramın iştirakçı ölkələrindən başqa Bolqarıstanın, Rumıniyanın və Türkiyənin əsasən baş nazir və müavinləri səviyyəsində nümayəndələri gəlmişdilər. Konfransın başlıca məqsədi qərarların yerinə yetirilməsi üsullarının işlənməsi, dövlətlərarası komissiyanın daimi komitəsinin nizamnaməsinin qəbulu, onun büdcəsinin təsdiqidir.

Avropa Komissiyası iki dəfə 1998-ci və 2003-cü illərdə proqramın reallaşdırılmasının qiymətləndirilməsini sifariş etmişdir. Hər iki məruzə bilavasitə proqramın tədqiqi ilə, nəinki sözün geniş mənasında, siyasətlə məşğul idi. TRACECA zaman, məkan və maliyyə həcmində məhdudlaşmış bir sıra layihələr dəstindən ibarətdir. Bundan başqa təhlil elə bir zamanda aparılmışdı ki, bu vaxt proqram fəaliyyət göstərməkdə davam edirdi. Praktiki əhəmiyyətə malik olmaqla onun rəhbərlərinə kömək edilməsinə xidmət edir, onların gördükləri tədbirlərin və qərarların şərtlərini və nəticələrini aşkar etməyə imkan verirdi. Tədqiqatçıların proqramın pozitiv keyfiyyətlərini etiraf etmələrinə baxmayaraq, onun reallaşdırılmasının nəticələrinə kifayət qədər şübhə ilə yanaşırlar.

Proqramın beşillik işinin nəticələri ilə bağlı ekspertlərin hazırladıqları TRACECA proqramının fəaliyyətinin qiymətləndirilməsi üzrə analitik arayışda qeyd edilir ki, layihə tələskənlik şəraitində və “siyasi məqsədlərin üstünlüyü atmosferində” işlənmişdir. Beləliklə, əvvəlcədən proqramın siyasi əhəmiyyəti vurğulanırdı.

TRACECA layihəsinin ən zəif bəndi Xəzərdən keçən bərə nəqliyyat əlaqəsidir. Qeyd edilir ki, Xəzər dənizindən qaydaya salınmış bərə keçidi olması Avropadan Asiyaya yeganə nəqliyyat dəhlizi olan TRACECA ideyasının özünü sual altına alır. Bu kontekstdə TRACECA marşrutlarının “Şimal-cənub” marşrut xətləri ilə kompleks şəkildə istifadəsinin mümkünlüyü və məqsədəuyğunluğu etiraf edilirdi.

Bu ideya 2003-cü ildə Avropa Komissiyasının sifarişi ilə hazırlanmış analitik məruzədə özünün sonrakı inkişafını tapmışdır [6]. Burada qeyd edilir ki, İran bura qoşulacağı təqdirdə Bəndər Abbasa və Fars körfəzinə yolu açıla bilər (yəni “şərq-qərb” deyil, “şimal-cənub” istiqaməti üzrə).

Ekspertlər Avropa məmurlarının diqqətini ona yönəldirdilər ki, həm Cənubi Qafqaz, həm də Mərkəzi Asiya dövlətlərinin TRACECA marşrutlarından mövcud asılılığa baxmayaraq, bu asılılıq dərəcəsi dəyişir. Belə ki, Mərkəzi Asiya dövlətlərinin çoxu üçün TRACECA heç də Avropa bazarlarına çıxışın mütləq cəlbedici perspektivi deyildir. Ukrayna və

Tacikistan arasındakı alüminium sənayesi və şimalı Əfqanıstana edilən humanitar yardım istisna təşkil edir.

TRACECA və INOGATE proqramlarının reallaşdırılmasına bu və ya digər zamanda aidiyyəti olan məmurlar Rusiyanın mövqeyi ilə bağlı sual verdikləri zamanı qeyd edirlər ki, ilkin olaraq Rusiyanı kənarda qoymaq fikirləri olmayıb, yalnız “müasir dünyada normal alternativlərin” yaradılması olub [7]. RF keçmiş nəqliyyat naziri S.Frankın bəyanatına əsasən Rusiya özü proqramdan uzaqlaşması üstün tutaraq, TRACECA-ya alternativ olan “şimal-cənub” istiqamətini inkişaf etdirmək istəmişdir [6].

Beləliklə, proqramın hazırlanma zamanına qədər və həmin dövrdə TRACECA xalis iqtisadi əməkdaşlıq layihəsi çərçivəsindən xaricə çıxmışdır. Bununla bərabər, artıq 1993-cü ildə proqramın konsepsiyasının nəşr edildiyi vaxtdan layihənin iqtisadi effektivliyi, Rusiyanın rolu və müvafiq olaraq Avropa İttifaqının siyasi məqsədləri birinci planda dururdu.

TRACECA proqramının reallaşdırılması regiondakı nəqliyyat axınlarının coğrafiyasını xeyli dəyişdirməyə imkan verəcəkdir. Əgər Sovet xalq təsərrüfatı kompleksinin mövcud olduğu zaman bütün yük daşınmaları şimal-cənub istiqamətində hərəkət edirdisə, SSRİ-nin dağılmasından sonra bütün region ölkələrində Rusiyadan olan birtərəfli asılılığın aradan qaldırılması və mümkün qədər beynəlxalq əməkdaşlığı diversifikasiya etmək meyli yarandı. Avropa İttifaqı öz növbəsində bu meylin möhkəmləndirilməsinə kömək edir, Rusiya nəqliyyat infrastrukturunu bu proqramın marşrutlarından ayırır. Məsələn, TRACECA Dövlətlərarası komissiyasının katibliyində qeyd edirlər ki, Avropa və Asiya arasında ticarət əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi kontekstində Avropaya mövcud alternativ marşrutlar üzrə daşınmaya nisbətdə TRACECA dəhlizi daha cəlbedicidir [9, s.39].

Lakin belə irimiqyaslı layihənin reallaşdırılmasının iqtisadi cəhətdən məqsədəuyğunluğu şübhə doğurur. Mərkəzi Asiyanı və Avropanı Rusiyanın ərazisindən keçən artıq iki dəmiryol magistralı birləşdirir: Daşkənd-Moskva-Best və Daşkənd-Xarkov-Çop. Bu dəmiryol istiqamətləri yaxşı texniki təchiz edilmiş, ikiyollu əlaqəyə, 50%-dən artıq elektrikləşdirilmiş xətlərə malikdir və həmçinin sudan dəmir yoluna və geriyyə boşaldılıb yüklənməni tələb etmir. Bu halda mövcud en dairəsi üzrə, o cümlədən Transsibir magistralı üzrə daşınmaların maya dəyəri TRACECA layihəsi çərçivəsi yolları ilə müqayisədə xeyli dərəcədə aşağıdır. 1990-cı illərin sonlarında Dəmir Yolları Nazirliyinin (DYN) qiymətləndirilməsinə görə, Rusiya dəmir yolları ilə taxılın, pambığın və konteynerlərin daşınması 1,7 dəfə, neft və əlvan metalların isə 1,2 dəfə ucuzdur. Belə ki, TRACECA layihəsinə tarixi İpək Yolunun kommunikasiyanın mühüm nəqliyyat yolunu təşkil edən

Qafqazdan keçməklə Rusiya və Gürcüstanı birləşdirən yeganə təchiz edilmiş Hərbi-Gürcüstan və Hərbi-Osetin yolları daxil edilməmişdir [10, s.97].

Bu halda Rusiya region ölkələrinin qabaqcıl ticarət partnyoru olmaqda qalırdı və regionda aparıcı rolu etiraf edilirdi, həmçinin xüsusi təsiri olan Türkiyə və İranın təsiri çox vaxt lazımınca qiymətləndirilmirdi. Məlumat verilir ki, Cənubi Qafqaz Rusiya ərazisindən keçən yollara üstünlük verir, çünki bu ucuzdur, ümumilikdə proqramın mövcud olduğu müddət ərzində baxılan marşrut üzrə yük daşınmalarında əhəmiyyətli artım olmamışdır.

Aşkar şəkildə cəlb edilməni təmin etməkdən ötrü dəhliz yeganə çıxış və ya da bu dəhliz hüdudlarında olmalıdır. Əks halda, TRACECA marşrutları mümkün variantlardan birini təşkil edəcəkdir ki, onun cəlbediciliyi və mümkün alternativlərdən, xüsusən də sərhədlərin və Xəzər dənizinin keçidinin zərurətindən asılı olacaqdır.

Bu kontekstdə proqram çərçivəsində dövlət qruplarına, onları qavrama səviyyəsindən asılı olaraq fərqi yanaşma işlənməlidir:

- Cənubi Qafqaz: TRACECA yeganə tranzit dəhlizidir, burada onun təşkilati strukturu yerləşmişdir. Ona, xüsusən də bilavasitə nəqliyyat toplanına olan maraq yüksəkdir:

- Mərkəzi Asiya: TRACECA Rusiya və hətta İrandan keçən alternativ nəqliyyat yolları ilə müqayisədə daha haşiyəmişdir, lakin burada proqramın daha geniş məqsədləri vüsətlə alqışlanır (regional əməkdaşlıq kimi):

- Qara dəniz dövlətləri: panavropa dəhlizlərinin üstünlük təşkil etdiyi şəraitdə TRACECA-ya olan maraq aşağıdır [10, s.280].

Proqramın ilkin məqsədi indiyə kimi aktual qalan yeni müstəqil dövlətlərin Rusiyadan sərbəstliyini möhkəmləndirmək cəhdləri olsa da, bu halda qəsdən Rusiyanı bu proqram çərçivəsi xaricində saxlamaq olmamışdır.

Lakin son illər Rusiyanın rəsmi mövqeyində əsaslı surətdə dəyişikliklər baş vermişdir: proqramda aktiv surətdə iştirak etməməkdən, öz maraqlarını təmin etmək üçün iqtisadi məqsədəuyğunluq qanunlarına və səmərəli şəkildə təmin edilməsindən ötrü hərəkət etməyin etiraf edilməsinə növbəti keçidi baş vermişdir.

TRACECA proqramın inkişafının əsas istiqamətlərini nəzərdən keçirdikdən sonra demək olar ki, elə bir meylin yaranmasına səbəb olmuşdur ki, Aİ ona uyğun olaraq iqtisadi əməkdaşlıqda siyasi rol oynaya bilən koordinasiya edilmiş xarici siyasətin aparılmasına cəhd göstərir.

Milli səviyyədə proqramın siyasi toplananının dərk edilməsi yalnız onun formal surətdə işə buraxılmasından təqribən üç il sonra baş verir. Bu numunə iştirakçı dövlətlərin əllərində olan imkanlardan istifadə etməyi bacarmadıqları vəziyyətdə Avropa Komissiyasının hansı dərəcədə müstəqil rol oynaya bilməsini xarakterizə edir. Burada biz Komissiyanın “strateji oportunizm (purposeful oportunizm)” formuluna uyğun gələn ideyasını

görürük. O mövcud imkanlar pəncərəsindən özünün fəaliyyət istiqamətlərinin inkişafı üçün istifadə edir.

Regionun strateji çərçivəsi baxımından TRACECA proqramının siyasi ölçüləri və bu istiqamətdə Aİ-nin rolu ekspertlər tərəfindən yerlərdə aydın şəkildə hiss edilməsinə baxmayaraq, qərarların qəbul edilməsi və gələcək inkişafın müəyyənləşdirilməsi Komissiyanın ən yüksək tələbləri səviyyəsinə aiddir. Proqramın reallaşdırılmasında iştirak edən bütün iştirakçılar razılaşırlar ki, TRACECA ideyası ilk növbədə onun müəlliflərinin siyasi məntiqini əks etdirir.

TRACECA proqramının köməyi ilə Komissiyanın istəyi Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin nizama salınması idi. Bunun üçün MDB ölkələri – iştirakçıları və Avropa İttifaqı tərəfindən yerinə yetirilən texniki əməkdaşlıq məsələləri üzrə Cənubi Qafqaz dövlətlərinin siyasi liderləri arasında dialoq qurmaqla aydın olmayan kiçik addımlar siyasətini həyata keçirirdi.

Lakin TRACECA proqramı özünün inkişaf prosesində Avropa İttifaqı çərçivəsində belə müəyyən maneələrə rast gəlir. Proqramın siyasi əhəmiyyətinin başa düşülməsi üzv dövlətlər tərəfindən onun reallaşdırılmasına müdaxilənin aktivləşməsinə səbəb olmuşdur.

Aİ-nin cənub dövlətləri Qafqaz Mərkəzi Asiya oxunu Aİ-nin xarici siyasətinin prioritet istiqaməti kimi qəbul etmirlər. Şimal dövlətləri daha çox Baltik regionunun inkişafında, Rusiya ilə əməkdaşlığın gücləndirilməsində maraqlıdırlar və ona görə də sonuncuların açıq şəkildə narazılığına səbəb olan layihələrin dəstəklənməsinə səy göstərmirlər. Bundan başqa Aİ-nin bir çox üzv dövlətləri hərtərəfli siyasətin bu alətini beynəlxalq səhnədə bir rəqib kimi görürlər. Bundan savayı Komissiya çərçivəsinin özündə belə proqramın idarə edilməsi prosesində bir sıra dəyişikliklər edilmişdir. Aİ Komissiyasının islahatı kontekstində proqram əvvəlcədən ona məxsus olan xarici siyasətin Baş departamenti və yeni struktur olan yardım və əməkdaşlığın Avropa ofisi arasında bölündü.

Avropanın yardım ofisi Komissiyanın 29 noyabr 2000-ci ildə mövcud olan xarici siyasətinin ümumi xidməti bazasında yaradılmışdır. Sonuncu Aİ hüduqları kənarında yerləşən dövlətlərə yardım proqramlarının tətbiq edilməsi və onların effektivliyinin artırılması üçün məsuliyyət daşıyan xidmətlərin Komissiya çərçivəsində birləşdirilməsi yolunda ilk addım kimi formalaşdırılmışdı. Yeni struktur kommunitar büdcədən və Avropa inkişaf fondundan maliyyələşdirilən xarici siyasətin Baş departamentinin səlahiyyətində olan xarici iqtisadi yardım alətlərinin reallaşdırılmasını optimallaşdırmaq üçün qəbul edilmişdir.

Yardım fondu Avropa Komissiyasının departamentlərindən biridir və xarici siyasət (sədr), inkişaf (həmsədr), genişləndirmə, xarici ticarət,

iqtisadiyyat və maliyyə komissarlarından ibarət olan idarəedici şuranın rəhbərliyi altında fəaliyyət göstərir, Yeni struktur fəaliyyətinin siyasi rəhbərliyi Komissiyanın fəaliyyəti istiqaməti çərçivəsində sədr və həmsədrin məsuliyyəti sahəsindədir [7, s.99].

Avropa yardım ofisinin məqsədlərini müəyyən edərkən Aİ-də qeyd edirlər ki, iqtisadi əməkdaşlıq Avropa İttifaqının dünya səhnəsində rolunun formalaşmasında mühüm əhəmiyyətə malikdir və ona görə də Komissiyanın yeni şöbəsi Aİ-nin dünyada nüfuzunun möhkəmləndirilməsinə və gücləndirilməsinə yönəlmişdir. Xidmət xarici siyasət Baş departamentində (DG ReLex) qarşıya qoyulmuş və Komissiya tərəfindən bəyənilmiş proqram çərçivəsindəki məqsədlərə nail olmaq üçün layihə dövrünün bütün fazalarına cavabdehdir: “Burada biz Milli Strateji proqram (Country Strategy Papers) və İlkin proqramlar (Indicative Programs) şəklində növbəti bir neçə il üçün texniki yardımın strateji çərçivələrini müəyyənləşdiririk. Həmin sənədlər burada DG reLEX-də hazırlanır, sonradan onun reallaşdırılmasını güdəcək AidCo-ya ötürülür: bizim müəyyən etdiyimiz strateji çərçivəyə yerləşən konkret bir ölkəyə Aİ Komissiyasının nümayəndəliyi ilə birlikdə bir və ya iki il üçün fəaliyyət Proqramını hazırlamaqdan ibarətdir. Bu son iki ildə bu yaxınlarda edilmiş dəyişikliklərdir.

TRACECA Dövlətlərarası komissiyanın ikinci iclası 2002-ci ilin aprelində keçirilmişdir. Konfransın sonunda Daşkənd Deklarasiyası qəbul edilmişdir. Burada tərəflər qeyd edirlər ki, əsası 1993-cü ildə Brüsseldə qoyulmuş Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması üzrə TRACECA layihəsi səkkiz müstəqil dövlətin və Avropa İttifaqının inteqrasiya prosesinin inkişafı üçün mühüm əhəmiyyətə malikdir. Hazırkı zamanda proqram Aİ-nin hamiliyindən çıxma və tam müstəqil beynəlxalq təşkilata çevrilmək ərəfəsindədir. Belə əsaslı islahatlar ilk növbədə proqramın coğrafi çərçivəsinin genişləndirilməsi ilə bağlıdır. TRACECA iştirakçıları sırasına TACİS fondunun benefisiantları olmayan dövlətlərin daxil edilməsi ilə mövcud struktur çərçivəsi daxilində idarə edilməsi praktiki olaraq mümkün olmayacaqdır [8, s.101].

Layihə üzərində işlənməsində əməyin bu nöqtəyi-nəzərdən bölünməsinin pozitiv effektivliyinə baxmayaraq, TRACECA proqramının çox bir hissəsinin xalis texniki bölməyə verilməsi siyasi toplananında öz sözünü deməyə bilməzdi. İndi Komissiyanın məmurları texniki normaların harmonikliyi və iqtisadi rentabelliği barəsində daha çox düşündükləri üçün siyasi kriteriyalara əsaslanan layihələrin dəstəklənməsinə cəhd göstərmirlər. Bundan əlavə Aİ Komissiyasında regional proqramlar ideyasının əleyhdarları da vardır. Dar layihə baxışı, prioritetlərin düzgün yerləşdirilməsinin çatışmazlığı və onunla əlaqədar olaraq yüksək ümumavropa səviyyəsində siyasi dəstəklənmənin olmaması üstünlük təşkil

etdiyindən əvvəlcədən qoyulmuş məqsədlərin uğurlu reallaşmasının əsas tormozudur: “Bu, olduqca uzaqgörən layihə idi, lakin artıq bu belə deyil, Aİ öz “imkanlar pəncərəsini” qaçırmışdır. Hər şey bir neçə il bundan əvvəl korlanmışdır, indi hər şey cüzi səviyyəyə enmişdir: Layihənin əhəmiyyətinin başa düşülməməsi səbəbindən Komissiya tərəfindən zəif idarə edilmişdir.

16 yanvar 2005-ci ildə Bakıda keçirilən Xəzəryanı, Qara dəniz ölkələri, TRACECA proqramının digər iştirakçı ölkələrin nəqliyyat nazirlərinin və Aİ-nin nəqliyyat üzrə Komissarının görüşündə proqramın coğrafi çərçivəsinin genişləndirilməsi niyyəti təsdiqlənmişdir [8].

2005-ci ilin aprelində Əfqanıstan TRACECA-nın iştirakçısı oldu, gündəlikdə İran və Pakistandan göndərilmiş sorğular durur [10].

Beləliklə, mövcud sənədlərin təhlilinin tədqiqi TRACECA proqramının Komissiyası çərçivəsində kifayət qədər sərt ziddiyyətlərin olmasını aşkar etməyə imkan verdi. Lakin buna məsul olan məmurlar bunu etiraf etmirlər. Təhlil nəticəsində proqrama münasibətdə iki əks nöqtəyə-nəzəri qeyd etmək olar: biri mövcud beynəlxalq kontekstdə rentabelliğin iqtisadi kriteriyalarına əsaslanır, digəri siyasi məqsədlərə üstünlük verir, texniki alətlərə onların əldə edilməsinin vasitəsi kimi baxır, layihənin iqtisadi məqsədəuyğunluğuna böyük diqqət yetirmirlər. İqtisadi məqsədəuyğunluq problemi bizi onun asılı mövqeyinə və Komissiya çərçivəsində koordinasiyanın nöqsanlarına yönəldir.

Proqramın mühüm siyasi cəhətdən əhəmiyyətli dövrü ərzində uğurlu fəaliyyətinin vacib aspektlərindən biri Eduard Şeverdnadze və ümummilli lider Heydər Əliyev tərəfindən şəxsi dəstəklənməsi olmuşdur [1, s.49]. TRACECA Avropa İttifaqının regionda siyasi nüfuzunu artırmağa imkan verdi.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Respublikasının xarici siyasətinin əsas istiqamətləri (1991-2016) / Məqalələr toplusu. Bakı: “Poliart” MMC, 2017, 904 s.
2. *Həsənov Ə.M.* Uğurlu xarici siyasət kursunun banisi / “Azərbaycan” qəz., Bakı, 2009, №96, 5 may
3. *Həsənov Ə.M.* Müasir beynəlxalq münasibətlər və Azərbaycanın xarici siyasəti / Dərslik. Bakı: Azərbaycan nəşriyyatı, 2005, 631 s.
4. *Sadiqov R.Ə.* Avropa İttifaqının Şərq siyasətində Cənubi Qafqaz faktoru: siy. elm. üzrə fəls. dok. ... diss. Bakı, 2011, 187 s.
5. Evolution of TACIS Regional TRACECA Programme, Final report from the Commission. Com (2003) 835 final Brussels.20.12.2000, p.48
6. *Болгова И.В.* Политика ЕС в Закавказье и Центральной Азии. Истоки и

- становление под общ. Ред. А.В.Мальгина М.: Навона, 2008, 184 с.
7. *Черняевский С.* Великий Шелковый путь и интересы России. МЭИМО, 1999, № 6, с.95-98
 8. *Шабельникова О.В.* Политика Европейского союза в отношении Азербайджанской Республики (1991-2014). Москва, 2014, 182 с.
 9. Страны СНГ между Россией и ЕС (экономика и внешние связи государств «пояса соседства») / Научн. ред. Глинкина С.П. и Косикова Л.С. – М.: ИЭ РАН, 2007, 304 с.
 10. Baku Declaration International Conference of the Restoration of the Historic Silk Route, Baku, 7-8 september 1998, 304 s. / Electron resurs: www.ige-traceca.org
 11. <http://www.traceca-org.org/en/traceca/>

Redaksiyaya daxil olub 11.05.2023