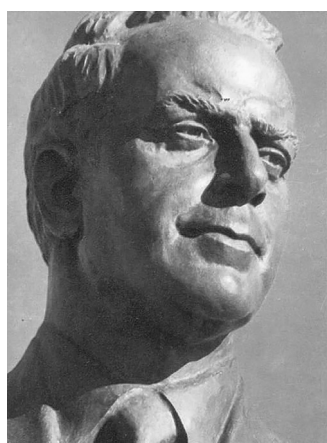




Milli azadlıqdan
şirin nemət yoxdur!



YENİ AZƏRBAYCAN

Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi Azərbaycan xalqının milli sərvətidir
Qəzet 1993-cü ilin aprel ayından nəşr olunur. Yeni Azərbaycan Partiyasının orqanı.

13 avqust
2026-cı il,
cümə axşamı
№ 143 (7210)
Qiyməti
60 qəpik

Böyük nəqliyyat və logistika xəritəsinin mühüm qovşağı...

**İlham Əliyev: Əgər biz nəqliyyat
dəhlizlərindən danışırıqsa,
bu gün təbii ki, Naxçıvanın
timsalında yeni nəqliyyat
damarlarını görürük**



➔ Bax səh. 2

Naxçıvanın dinamik inkişafı reallıqdır

➔ Bax səh. 4

Zəngəzur dəhlizi: yeni iqtisadi nizamın əsas yolu



➔ Bax səh. 3

Azərbaycanın yeni reallığı: Şərqlə Qərbin, Şimalla Cənubun qovuşduğu məkan

➔ Bax səh. 4

**Nəqliyyat daşımalarında
son 5 ilin rekord
göstəricisi**

➔ Bax səh. 5

**Yeddi ayda...
ÜDM artıb, qeyri-neft
yığımları yüksəlib**

➔ Bax səh. 6

**ABŞ və İran
razılığa
gəlib?**

➔ Bax səh. 6

**Rusiya Hindistandan
benzin idxal etməyə
başlayıb**

➔ Bax səh. 7

Avropanın dəyişən rolu: iqtisadi nəhəngdən siyasi gücə çevrilmə axtarışı



➔ Bax səh. 7

Böyük nəqliyyat və logistika xəritəsinin mühüm qovşağı...

Naxçıvan Avrasiyanın yeni iqtisadi xəritəsində özünəməxsus yer tutacaq

2020-ci ildən sonra Cənubi Qafqazda formalaşan yeni reallıqlar regionun iqtisadi-ticari, eləcə də nəqliyyat potensialının inkişafı istiqamətində də mühüm perspektiv formalaşdırıb. Vətən müharibəsinin nəticələri regionda yeni kommunikasiya imkanlarının yaranması üçün də mühüm siyasi və iqtisadi zəmin formalaşdırıb. Bu gün Bakı Avrasiyanın mühüm geosiyasi məkanlarından birində yerləşən ölkə kimi Şərqlə Qərb, Şimalla Cənub arasında nəqliyyat və logistika əlaqələrinin genişləndirilməsində aparıcı rol oynayır. Son illərdə inkişaf etdirilən iqtisadi layihələr Azərbaycanı böyük mənada Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsinin əsas mərkəzlərindən birinə çevirib. Bu geniş xəritədə Naxçıvanın xüsusi yeri var.

Uzun illər Ermənistan tərəfindən yaradılmış blokada şəraitində yaşayan Naxçıvan bu gün tamamilə fərqli perspektivlə üz-üzədir. Azərbaycanın əsas hissəsindən ayrı düşmüş muxtar

respublikanın əlverişli coğrafi mövqeyi yeni kommunikasiya imkanlarının formalaşması ilə mühüm iqtisadi üstünlüyə çevrilə bilər. Bu baxımdan Zəngəzur dəhlizi xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Dəhlizin reallaşması Naxçıvanı Azərbaycan daxilində mühüm nəqliyyat bağlantısı, daha geniş anlamda isə Şərqlə Qərb arasında yeni tranzit qovşağı kimi ön plana çıxarır. Bu proses həm muxtar respublikanın iqtisadi inkişafına, həm Azərbaycanın tranzit potensialının genişlənməsinə, həm də bütövlükdə regionda yeni əməkdaşlıq imkanlarının yaranmasına xidmət edəcək. Prezident İlham Əliyev Naxçıvanda Azərbaycan Televiziyasına müsahibəsində bildirib ki, “məsələn, əgər biz nəqliyyat dəhlizlərindən danışırıqsa, bu gün təbii ki, Naxçıvanın təmsalında yeni nəqliyyat damarlarını görürük. Biz bunu yaradırıq. Bunu yaratmaq üçün bir çox işlər görülməli və görülməlidir. Ona görə bu məsələlərə daim diqqət göstərilir və göstəriləcək”.

İlham Əliyev:
Əgər biz nəqliyyat dəhlizlərindən danışırıqsa, bu gün təbii ki, Naxçıvanın təmsalında yeni nəqliyyat damarlarını görürük



Naxçıvanı Şərqlə Qərbin qovşağına aparan yol

Naxçıvanın malik olduğu strateji coğrafi mövqenin yaratdığı imkanların tam reallaşdırılması baxımından ən mühüm istiqamətlərdən biri Zəngəzur dəhlizidir. Azərbaycanın təşəbbüsü kimi postmüharibə dövründə gündəmə gətirilən bu kommunikasiya layihəsi artıq regional nəqliyyat gündəliyinin mühüm elementlərindən birinə çevrilib. Dəhliz ideyasının ətrafında formalaşan siyasi və iqtisadi diqqət onun yalnız Azərbaycan üçün deyil, daha geniş coğrafiyada yerləşən dövlətlər üçün də əhəmiyyət daşıdığını göstərir. Dəhlizin əsas üstünlüklərindən biri Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan arasında yeni nəqliyyat bağlantısının yaradılmasıdır. Lakin layihənin əhəmiyyəti bununla məhdudlaşmır. Bu marşrut Şərqdən Qərbə uzanan daha geniş nəqliyyat sisteminin tərkib hissəsinə çevrilməklə Xəzər hövzəsinin Cənubi Qafqaz, Türkiyə və Avropa ilə daha səmərəli şəkildə əlaqələndirə bilər.

Vurğulandığı kimi, Azərbaycanın təşəbbüsü ilə gündəmə gətirilən dəhliz zaman keçdikcə müxtəlif ölkələrin və beynəlxalq nəqliyyat

aktorlarının diqqət mərkəzinə daxil olub. Çünki müasir dünyada nəqliyyat dəhlizləri yalnız yükdaşımaqların həyata keçirildiyi yollar deyil, həm də iqtisadi əlaqələrin, ticarətin və regional əməkdaşlığın əsas dayaqlarıdır. Naxçıvan üçün isə layihənin əhəmiyyəti daha böyükdür. Muxtar respublika bu dəhlizin mühüm həlqələrindən birinə çevrilərək Şərkdən gələn nəqliyyat axınlarının Qərbə istiqamətləndirilməsində əsas tranzit məkanlardan biri kimi çıxış edəcək. Bunun nəticəsində Naxçıvanda logistika mərkəzlərinin, yükdaşıma infrastrukturalarının, anbar komplekslərinin və yeni biznes imkanlarının inkişafı üçün əlverişli şərait yaranacaq.

Ən mühüm məqam isə Naxçıvanın coğrafi mövqeyinin real iqtisadi üstünlüyə çevrilməsidir. Əsrlər boyu Şərqlə Qərb arasında keçid məkanını olmuş Naxçıvan müasir nəqliyyat infrastrukturuna hesabına bu tarixi funksiyanı yeni məzmunla bərpə edir. Bu baxımdan Zəngəzur dəhlizi sadəcə bir yol layihəsi deyil, Naxçıvanın gələcək geoiqtisadi mövqeyini müəyyənləşdirə biləcək strateji layihə kimi qiymətləndirilir.

Azərbaycanın əsas hissəsi ilə birbaşa bağlantı - tarixi ayrılığın aradan qalxması

Zəngəzur dəhlizinin Naxçıvan üçün ən mühüm nəticələrindən biri Muxtar Respublikanın Azərbaycanın əsas hissəsi ilə birbaşa quru bağlantısı əldə etməsidir. Bu məsələ yalnız nəqliyyat və logistika baxımından deyil, həm də milli, siyasi və iqtisadi baxımdan xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Uzun illər ərzində Naxçıvan Azərbaycanın digər ərazilərindən ayrı vəziyyətdə qalıb və bu coğrafi təcrid onun iqtisadi inkişaf imkanlarını ciddi şəkildə məhdudlaşdırıb.

Vətən müharibəsindən sonra Azərbaycanın qarşıya qoyduğu əsas hədəflərdən biri məhz regionda büt

tün kommunikasiyaların açılması və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası oldu. Azərbaycanın bu istiqamətdə irəliləyişləri yəni zaman keçdikcə daha geniş mənə kəsb etdi. Çünki regionda kommunikasiyaların açılması yalnız Azərbaycan və Ermənistan arasındakı münasibətlər üçün deyil, bütövlükdə Şərq-Qərb nəqliyyat marşrutlarının inkişafı baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Naxçıvanla Azərbaycanın əsas hissəsi arasında birbaşa quru bağlantısının yaradılması Muxtar Respublikanın iqtisadi həyatında ciddi dəyişikliklərə yol açacaq. Yük və sərnişin daşımaqlarının asanlaşması,

Naxçıvan: Qərbə açılan qapı

Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyəti yalnız Şərq istiqaməti ilə məhdudlaşmır. Bu layihənin əsas strateji perspektivlərindən biri də Naxçıvan üzərindən Türkiyəyə, oradan isə Avropa ya çıxış imkanlarının genişlənməsidir. Bu baxımdan Naxçıvan Azərbaycanı Qərb bazarlarına bağlayan mühüm nəqliyyat halqasına çevrilmək potensialına malikdir.

Dəhliz çərçivəsində Naxçıvana dəmir yolu bağlantısının bərpası istiqamətində görülən işlər bu perspektivə daha da gücləndirir. Digər tərəfdən, Türkiyə ərazisində Qars-İğdır-Naxçıvan dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi iki qardaş ölkə arasında nəqliyyat əlaqələrinin yeni mərhələyə çıxarılması baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır. Qeyd edək

ki, təməlqoyma mərasimi 22 avqust 2025-ci ildə baş tutan layihə Zəngəzur dəhlizinin mühüm hissələrindən biri kimi təqdim edilir. Xəttin ümumi uzunluğu 224 kilometrdir və Qars-İğdır-Aralıq-Dilucu marşrutu üzrə çəkilir. Dilucu məntəqəsi Türkiyənin Naxçıvanla sərhədində yerləşir. Layihə iki xətti, elektrifikasiya edilmiş və siqnalizasiya sistemli dəmir yolu kimi inşa olunur. Nəzərdə tutulan xətt üzrə illik təxminən 5,5 milyon sərnişin və 15 milyon ton yükdaşıma qabiliyyəti göstərilir. Layihənin texniki tərkibinə 5 stansiya, 5 tunel, 19 açıq-qapalı tunel, 10 körpü, 3 viyadük, 144 alt keçid, 27 üst keçid və 480 suötürücü qurğu daxildir. Bu layihə Naxçıvanın Türkiyə və daha geniş Avropa nəqliyyat sistemində inteqrasiyası üçün yeni

imkanlar yaradacaq.

Göründüyü kimi, Naxçıvanın coğrafi mövqeyi onu yalnız Azərbaycanın digər əraziləri ilə əlaqələndirilən məkan kimi deyil, həm də Avrasiyanın böyük nəqliyyat şəbəkəsində tranzit seqmenti kimi təqdim edir. Xəzərdən başlayan nəqliyyat marşrutlarının Naxçıvan və Türkiyə üzərindən Avropaya çıxması global mənada yeni iqtisadi və logistika imkanları yaradır.

Beləliklə, Zəngəzur dəhlizi Naxçıvanı yalnız Şərqə bağlayan marşrut deyil. Əksinə, onun strateji mahiyyətində Şərq-Qərb əlaqələrinin təmin edilməsi dayanır. Bu baxımdan Naxçıvan gələcəkdə Qərb dünyası üçün Şərqi qapılardan birinə çevrilə bilər. Bu isə Muxtar Respublikanın geosiyasi əhəmiyyətini artırmaqla yanaşı, onun iqtisadi potensialının da yeni səviyyəyə yüksəlməsinə imkan verəcək.

Blokadadan Avrasiyanın logistika mərkəzinə

Naxçıvanın əsrlər boyu malik olduğu strateji coğrafi mövqə Ermənistanın işğalçılıq siyasəti və yaratdığı blokada səbəbindən ciddi məhdudiyyətlə üzləşmişdi. Azərbaycanın əsas hissəsi ilə quru əlaqəsinin kəsilməsi muxtar respublikanın iqtisadi inkişafına, nəqliyyat imkanlarına və xarici bazarlara çıxışına mənfi təsir göstərirdi. Buna baxmayaraq, Naxçıvan bu ağır şərtlər altında öz iqtisadi və sosial həyatını qoruyub saxladı.

Bu mərhələdə Ulu öndər Heydər Əliyevin Naxçıvanın sosial-iqtisadi və siyasi baxımdan ayaqda qalması üçün həyata keçirdiyi siyasət xüsusi əhəmiyyət daşıyırdı. Onun Naxçıvanda fəaliyyət göstərdiyi dövr Muxtar Respublikanın tarixində mühüm mərhələ olmaqla yanaşı, Azərbaycanın müstəqilliyinin möhkəmlənməsi baxımından da əhəmiyyətli hadisələrlə yadda qaldı. Blokada şəraitində Naxçıvanın inkişaf etdirilməsi həmin dövrün əsas siyasi və iqtisadi çağırışlarından biri idi.

Bu gün isə Prezident İlham

Əliyevin rəhbərliyi ilə həyata keçirilən regional nəqliyyat siyasəti Naxçıvanın qarşısında yeni imkanlar açır. Azərbaycanın əsas hissəsi ilə gələcək birbaşa bağlantı, Türkiyə ilə nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsi və Şərq-Qərb marşrutlarına inteqrasiya Muxtar Respublikanın iqtisadi potensialının daha geniş miqyasda reallaşdırılmasına imkan verəcək. Naxçıvanın tarixi coğrafi üstünlüyü müasir infrastrukturla tamamlanacaq. Vaxtilə blokada səbəbindən istifadə olunmayan tranzit imkanları yeni nəqliyyat dəhlizləri sayəsində real iqtisadi dəyər qazanacaq. Beləliklə, Naxçıvanın blokada vəziyyətindən çıxış etməsi üçün gələcəyə keçid üçün tarixi imkan yaranır. Vaxtilə blokadanın yaratdığı coğrafi məhdudiyyətlərlə üzləşən Naxçıvan indi həmin coğrafi mövqeyi özünün ən böyük geoiqtisadi üstünlüyünə çevirmək mərhələsinə daxil olur.

Pərviz SADAYOĞLU

Vaşinqtonda Azərbaycan, ABŞ və Ermənistan rəsmilərinin üçtərəfli görüşü keçirilib



Azərbaycan Respublikasının xarici işlər nazirinin müavini Elnur Məmmədov, ABŞ dövlət katibinin siyasi məsələlər üzrə müavini Alison Huker və Ermənistanın xarici işlər nazirinin müavini Vahan Kostanyan arasında üçtərəfli görüş baş tutub.

Xarici İşlər Nazirliyinin Mətbuat xidməti idarəsindən AZƏRTAC-a bildirilib ki, tarixi Vaşinqton Sammitinin birinci ildönümünə təsadüf edən görüş Azərbaycan ilə Ermənistan arasında normalaşma prosesinə həsr olunub.

Görüş zamanı tərəflər “Beynəlxalq Sülh və Rifah naminə Tramp Marşrutu” (TRIPP) təşəbbüsü ilə bağlı son vəziyyəti müzakirə edib, maneəsiz regional bağlantının, iqtisadi inkişafın və davamlı sülhün təmin olunması istiqamətində növbəti addımları nəzərdən keçiriblər. Tərəflər, həmçinin Azərbaycan və Ermənistan arasında sərhədin delimitasiyası üzrə davam edən prosesə dair fikir mübadiləsi aparıb, əldə olunmuş razılaşmalar əsasında bu istiqamətdə praktiki işlərin davam etdirilməsinin

vacibliyini vurğulayıblar. Qarşılıqlı etimadın möhkəmləndirilməsinə və sülh prosesinin davamlı şəkildə həyata keçirilməsinə dəstək verən etimad quruculuğu tədbirlərinə xüsusi diqqət yetirilib.

Tərəflər Vaşinqton Sammitinin birinci ildönümündə üçtərəfli görüşə ev sahibliyi etdiyinə görə ABŞ tərəfinə minnətdarlıqlarını ifadə edib və əldə olunmuş öhdəliklərin konkret nəticələrə çevrilməsinin əhəmiyyətini vurğulayıblar.



Qədim tarixi, zəngin mədəniyyəti, dövlətçilik ənənələri və yüksək potensialı olan Naxçıvan Muxtar Respublikası Azərbaycan Respublikasının iqtisadi, siyasi və mədəni həyatında xüsusi yer tutur, ölkəmizin inkişafında mühüm rol oynayır.

Naxçıvan Muxtar Respublikası bu gün dövlət proqramlarını və infrastruktur layihələrini uğurla həyata keçirir, ölkənin iqtisadi qüdrətinin artırılmasında və intellektual potensialının gücləndirilməsində yaxından iştirak edir.

Son illərdə Naxçıvan Muxtar Respublikasının davamlı sosial-iqtisadi inkişafının təmin edilməsi, infrastruktur təminatının və sosial xidmətlərin keyfiyyətinin daha da yüksəldilməsi, habelə əhalinin məşğulluğunun və rifah halının yaxşılaşdırılması məqsədilə bir sıra mühüm dövlət proqramları və tədbirlər planları təsdiq olunmuş, o cümlədən "Naxçıvan Muxtar Respublikasının sosial-iqtisadi inkişafına dair 2023-2027-ci illər üçün Dövlət Proqramı"nın təsdiq edilməsi haqqında", "Naxçıvan Muxtar Respublikasında yeni istilik elektrik stansiyasının tikintisi ilə bağlı tədbirlər haqqında", "Naxçıvan Sənaye Parkının yaradılması haqqında", "Naxçıvan şəhərində ictimai nəqliyyatın tənzimlənməsi sahəsində əlavə tədbirlər haqqında", "Naxçıvan Muxtar Respublika-

sında su ehtiyatlarından səmərəli istifadənin təmin edilməsinə dair 2026-2030-cu illər üçün Tədbirlər Planı"nın təsdiq edilməsi haqqında", "Naxçıvan Muxtar Respublikasında əhalinin içməli su ilə təminatının yaxşılaşdırılmasına dair əlavə tədbirlər haqqında", "Naxçıvan Muxtar Respublikasının paylayıcı elektrik şəbəkəsinin yenidən qurulması və bərpası ilə bağlı əlavə tədbirlər haqqında" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı və sərəncamları qəbul edilmişdir.

Bununla yanaşı, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2026-cı il 25 may tarixli 1044 nömrəli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan Respublikasında kənd təsərrüfatı, balıqçılıq və akvakultura məhsullarının istehsalı və emalı sahələrinin inkişafına dair 2026-2030-cu illər üçün Dövlət Proqramı" çərçivəsində Naxçıvan Muxtar Respublikasında aqrar sektorun modernləşdirilməsi, ekstensiv istehsalatdan intensiv modelə keçid və ərzaq təhlükəsizliyinin təmin olunması, habelə aqrar məhsul istehsalı kooperativləri və onların ittiifaqlarının dövlət dəstəyi ilə pilot olaraq yaradılması və fəaliyyətinin dəstəklənməsi istiqamətində mühüm strateji hədəflər müəyyən edilmişdir.

Dövlət proqramlarının və infrastruktur layihələrinin uğurlu icrası nəticəsində Nax-

Naxçıvan Muxtar Respublikasının sosial-iqtisadi inkişafının sürətləndirilməsinə dair əlavə tədbirlər haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı

çıvan Muxtar Respublikası dinamik inkişafını davam etdirir. Bu çərçivədə Naxçıvan Regional DOST Mərkəzi inşa edilmiş, şəhid ailələrinə və müharibə ilə əlaqədar əlilliyi olan şəxslərə daha 68 mənzil ayrılmışdır.

Naxçıvan şəhərində görkəmli memar Əcəmi Naxçıvanının abidəsi ucaldılmışdır və hazırda Möminə xatun türbəsində bərpa-konservasiya işləri aparılır.

Naxçıvan Muxtar Respublikasının enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsi istiqamətində mühüm tədbirlər həyata keçirilir, o cümlədən Naxçıvan şəhərində Regional Rəqəmsal İdarəetmə və SCADA Mərkəzinin, 110/35/10 kV-luq "Naxçıvan", 154/110/10 kV-luq "Babək", Culfa rayonunda 132/110/10 kV-luq "Culfa" və Babək rayonunda 110/35/10 kV-luq "Çeşməbasar" elektrik yarımstansiyalarının inşası başa çatdırılmışdır və 400/330/110 kV-luq "Naxçıvan çevirici qovşağı" yarımstansiyasının tikintisinə hazırlıq işləri aparılır.

Azərbaycanın ətraf mühitin mühafizəsinə yönəlmis fəaliyyəti çərçivəsində yaşıl enerji zonası elan olunmuş muxtar respublikada ümumi gücü 50 MVt olan "Şəms 1" və "Üfiq" günəş elektrik stansiyalarının, habelə gücü 36 MVt olan "Ordubad" və 15,6 MVt olan "Tivi" su elektrik stansiyalarının inşası davam etdirilir.

Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə nəqliyyat imkanlarının genişləndirilməsi istiqamətində də işlər davam etdirilir, o cümlədən 194,2 kilometrlik təkxətli Naxçıvan dəmir yolu xəttinin 7 kilometrlik hissəsində tikinti işləri aparılır.

Hazırda Naxçıvan Sənaye Parkının, Naxçıvan şəhərində 518 mənzilli sosial evlərin və yeni otel kompleksinin tikintisinə başla-

nılması üçün müvafiq tədbirlər görülür.

Azərbaycan Respublikası Konstitusiyasının 109-cu maddəsinin 32-ci bəndini rəhbər tutaraq, Naxçıvan Muxtar Respublikasında 2026-2027-ci illərdə alternativ və bərpa olunan enerji mənbələrindən istifadənin genişləndirilməsini, yol, nəqliyyat və təhsil infrastrukturunun yenilənməsini, habelə abadlıq-quruculuq işlərinin davam etdirilməsini təmin etmək məqsədilə qərara alıram:

1. Naxçıvan Muxtar Respublikasının sosial-iqtisadi inkişafının daha da sürətləndirilməsi məqsədilə aşağıda qeyd olunan tədbirlərin həyata keçirilməsi üçün Azərbaycan Respublikasının dövlət büdcəsindən və Naxçıvan Muxtar Respublikasının büdcəsindən ümumilikdə 258,0 (iki yüz əlli səkkiz) milyon manat ayrılması nəzərdə tutulsun, o cümlədən:

1.1. Ordubad rayonunun Tivi kəndində Gilançay üzərində ümumi gücü 15,6 MVt olan Tivi Su Elektrik Stansiyasında tikinti-quraşdırma işlərinin davam etdirilməsi üçün "Azərenerji" Açıq Səhmdar Cəmiyyətinə 66,0 (altmış altı) milyon manat;

1.2. ümumilikdə 156,3 min nəfər əhalinin yaşadığı 26 yaşayış məntəqəsini birləşdirən, ümumi uzunluğu 420 kilometr olan 2 kəndlərə, 5 şəhər və 10 kəndin ərazisindəki avtomobil yollarının əsaslı təmiri üçün Naxçıvan Muxtar Respublikasının Nazirlər Kabinetinə 70,0 (yetmiş) milyon manat (yolların siyahısı əlavə olunur);

1.3. Naxçıvan Dövlət Universitetində tələbələr üçün 1000 yerlik yataqxana kompleksinin tikintisi məqsədilə Azərbaycan Respublikasının Elm və Təhsil Nazirliyinə 25,0 (yirmi beş) milyon manat;

1.4. Naxçıvan, Şərur, Culfa, Ordubad və

Şahbuz şəhərlərində ümumilikdə 2164 mənzilli 92 yaşayış binasının tam, Naxçıvan, Culfa və Şərur şəhərlərində cəmi 3087 mənzilli 70 yaşayış binasının isə yalnız fəsad hissəsinin əsaslı təmiri üçün müvafiq şəhər (rayon) icra hakimiyyətlərinə 15,0 (on beş) milyon manat;

1.5. Naxçıvan Muxtar Respublikasında ümumilikdə 640 yerlik 5, o cümlədən Naxçıvan şəhərinin Bulqan kəndində 100 yerlik, Ordubad rayonunun Dəstə kəndində 100 yerlik, Şərur şəhərində 100 yerlik, Culfa rayonunun Əbrəqunus kəndində 240 yerlik, Kəngərli rayonunun Qarabağlar kəndində 100 yerlik yeni məktəbəqədər təhsil müəssisəsinin tikintisi üçün Naxçıvan Muxtar Respublikasının Nazirlər Kabinetinə 20,0 (yirmi) milyon manat;

1.6. şəhərlərərsi ictimai nəqliyyat parkının yenilənməsi məqsədilə ilkin mərhələdə Azərbaycan Respublikasının Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinə 53,0 (əlli üç) milyon manat;

1.7. Naxçıvan, Şərur, Culfa və Ordubad şəhərlərində ümumilikdə 122 yaşayış binasının 5335 mənzilinə xidmət göstərən 45 istilik qazanxanasının əsaslı təmiri üçün müvafiq şəhər (rayon) icra hakimiyyətlərinə 9,0 (doqquz) milyon manat.

2. Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabineti, Maliyyə və İqtisadiyyat nazirlikləri, Naxçıvan Muxtar Respublikasının Nazirlər Kabineti bu Sərəncamdan irəli gələn məsələləri həll etsinlər.

İlham Əliyev
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti
Bakı şəhəri, 12 avqust 2026-cı il

Zəngəzur dəhlizi: yeni iqtisadi nizamın əsas yolu

İlham Əliyev: Zəngəzur dəhlizinin yaradılması bizim təşəbbüsümüz olub

2020-ci il Vətən müharibəsi və 2023-cü il antiterror tədbirləri Mərkəzi Asiya -

Cənubi Qafqaz - Kiçik Asiya iqtisadi geostrategiya məkanı üçün yeni inkişaf mərhələsi yaratdı.

Bakı global maraqları Cənubi Qafqazda uzlaşdırır

Formalaşdırılan təhlükəsizlik arxitekturası gələcək yüzilliyin proyektini kimi qiymətləndirilən, dünyanın yeni dönmədə əsas ticarət xətti kimi mahiyyət

yət kəsb edən Şərq-Qərb tranzitini - Zəngəzur dəhlizini daha da ön plana çıxardı. Qeyd edək ki, dünyanın aparıcı güc mərkəzləri belə bu gün Azərbaycanın dəhliz

təşəbbüsünü dəstəkləyir, Şərq-Qərb tranziti üzrə daşınmada Bakının son 6 ildə yürütdüyü siyasətin əhəmiyyətini xüsusi vurğulayırlar.

“Azərbaycanın əsas hissəsini onun ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvanla birləşdirmək bizim çoxdankı arzumuz olub”

Məsələnin mahiyyətinə keçməmişdən önce qeyd edək ki, Azərbaycan son 6 ildə mühüm bir geostrategiya məkanında “açar dövlət”ə çevirməyi bacarıb. Özünün çoxxətlərli siyasətinə sadiq qalaraq bütün dünya ölkələri ilə bərabərtərəfli əməkdaşlıq münasibətləri yaradan rəsmi Bakı Zəngəzur dəhlizi təşəbbüsü ilə global iqtisadiyyata yeni vizyon qazandı. İrəli sürülən təklifin aparıcı mahiyyəti Naxçıvan ilə Azərbaycanın əsas hissəsi arasında birbaşa əla-

qənin qurulması dayanırdı. Bu, rəsmi Bakının əsas hədəfi idi. Prezident İlham Əliyev Naxçıvanda Azərbaycan Televiziyasına müsahibəsində bildirib ki, Zəngəzur dəhlizinin yaradılması bizim təşəbbüsümüz olub: “Azərbaycanın əsas hissəsini onun ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvanla birləşdirmək bizim çoxdankı arzumuz olub. Biz bu hədəfə doğru inamla və çox böyük məharətlə addımlayırdıq, yaxınlaşırdıq və artıq yaxınlaşmışıq”.

TRIPP adını daşıyan bu layihənin icrasına artıq start verilmişdir

Amma prosesin həm mahiyyəti, həm də istiqaməti dəyişdi. Ötən ilin yazında sülh sazişi layihəsinin razılaşdırılmasının ardından danışıqlar prosesi fərqli müstəviyə qədəm qoydu. Xüsusilə, ABŞ-ın prosesə yaxınlaşması vəziyyəti dəyişdi - artıq, Ermənistan Azərbaycanın irəli sürdüyü şərtləri qəbul etdi - o cümlədən də, Zəngəzur dəhlizinin açılması məsələsi gündəmə gəldi. Sülh yaratma prosesinin zirvə nöqtəsi sayılan ötən ilin avqustunda baş tutan Vaşinqton sammitində isə məsələ siyasi təsdiqini tapdı. Belə ki, Prezident İlham Əliyev, Prezident Donald Tramp və baş nazir Nikol Paşinyanın imzaladığı Birləşənmiş Dövlətlər Təşkilatının 4-cü bəndində Zəngəzur dəhlizinin real konturları qeyd olundu. Prezident İlham Əliyev müsahibəsində qeyd edib ki, Amerika Birləşmiş Ştatlarında bu məsələyə yaxınlaşmağa başlayanda, - təqribən keçən ilin yaz aylarından, yazın əvvəlində başlanmış təmas-

lar nəticəsində artıq bu prosese start verilmişdir, - təbii ki, Ermənistan-Azərbaycan normalaşma prosesinə öz töhfələrini verməyə çalışırdılar, buna hazır olduqlarını bildirirdilər. Təbii ki, bizim bir neçə önəmli şərtimiz var idi, o cümlədən Zəngəzur dəhlizi: “Nəticə etibarilə 2025-ci il avqustun 8-də tarixi Vaşinqton Zirvə Görüşündə bu məsələ öz həllini tapdı. TRIPP adını daşıyan bu layihənin icrasına artıq start verilmişdir. Bu yaxınlarda, üç gün bundan qabaq - avqustun 8-də Prezident Tramp la söhbət əsnasında bu məsələyə də toxunuldu və hər iki tərəf əminliyini vurğuladı ki, bu önəmli nəqliyyat layihəsi mütləq və tezliklə icra ediləcək. Yəni bu, məsələnin tarixçəsidir”.



Biz bu layihəni hər an sürətləndirə bilərik...

Beləliklə, artıq Zəngəzur dəhlizi reallaşma mərhələsinə qədəm qoyub. Dəhliz ətrafında infrastrukturun yenilənməsi istiqamətində də işlər görülür. Azərbaycan dövləti hələ İkinci Qarabağ müharibəsindən sonra bu prosese start verib. Həm dəmir yolu, həm də avtomobil yolunun bərpası istiqamətində mühüm işlər görülüb.

Dövlət başçısı qeyd edib ki, Horadiz-Ağbend avtomobil yolu demək olar ki, hazırdır. Dəmir yolunun tikintisi də sürətlə gedir: “Biz bu layihəni hər an sürətləndirə bilərik. Sadəcə olaraq, Ermənistan hissəsi hazır olmadığı üçün buna lüzum görmürük. Çünki investisiyaları, sərmayələri daha vacib və təcili məsələlərin həllinə yö-

çox itki verəcəkdi. Çünki onların qoşunları demək olar ki, mühasirədə idi və onları məhv etmək faktiki olaraq tam mümkündür. Ona görə bunu istəməsələr belə Ermənistan buna razılıq verdi və o bəyanat hamıya bəldir, orada xüsusi bir bənd var.

Ancaq İkinci Qarabağ müharibəsindən keçən 5 il ərzində Zəngəzur dəhlizinin açılması ilə bağlı heç bir praktiki addım atılmamışdır. Dəfələrlə biz bu məsələni həm Rusiyaya, həm Ermənistanla çatdırırdıq ki, vaxt gədir, bu bəyanat, onun vacib hissəsi icra edilmir və bu, dözülməz haldır. Müxtəlif vaxtlarda müxtəlif cavablar alırdıq, bu barədə çox danışmaq istəmirəm. Fakt odur ki, Ermənistan bunu hər cür uzatmağa çalışırdı. Rusiya tərəfi isə ya bunu təmin edə bilmirdi, ya da ki, hansısa başqa səbəblər var idi. Yəni fakt o idi ki, keçən ilin avqust ayına qədər məsələ dondurulmuş vəziyyətdə idi”.

nəltmək üçün. Ancaq istənilən halda gələcək il dəmir yolu da Ermənistan sərhədinə gəlib qatacaq. O ki qaldı Naxçıvan dəmir yolunun tikintisinə, hazırda işlər gedir. Mənim göstərişimlə Nəqliyyat Nazirliyi bu işlə məşğuldur. Azərbaycan Dəmir Yolları Ordubad istiqamətində inşa işlərinə başlamışdır və olmayan hissələr yenidən tikiləcək. İki hissə mövcud deyildi, hər ikisi də Ermənistan sərhədində yaxındır - biri Ordubad, ikincisi isə Sədərək rayonlarının ərazisindədir. Hər iki hissənin uzunluğu o qədər də böyük deyil, təqribən 3-5-7 kilometrdir. Qalan dəmir yolu isə prinsipicə işlək vəziyyətdədir və bu gün də ondan istifadə edilir və edilə bilər”.

Naxçıvanda beynəlxalq konsorsium... Nəzarət paketi Azərbaycan dövlətinə məxsus olmaq şərti ilə...

Birmənalı şəkildə, Zəngəzur dəhlizi artıq yalnız regional nəqliyyat layihəsi deyil, Avropa ilə Asiya arasında yeni bağlantı imkanları yaradan strateji marşrut kimi Avropa İttifaqının da diqqət mərkəzindədir. Cənubi Qafqazda nəqliyyat-kommunikasiya xidmətlərinin bərpası və yeni marşrutların yaradılması AI üçün həm Orta Dəhlizin inkişafı, həm də Avropanın Mərkəzi Asiyaya çıxışının şəxələndirilməsi baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır. Bu mənada Zəngəzur dəhlizi Avropanın regiona olan iqtisadi və logistika maraqlarını daha da artırır.

Azərbaycanın mövqeyi isə aydındır:

Bakı bu layihənin beynəlxalq əməkdaşlıq platformasına çevrilməsinin tərəfdarıdır. AI-nin Naxçıvan istiqamətində dəmir yolu infrastrukturunun reabilitasiyasında iştirakı, maliyyə və texniki dəstək göstərməsi real əməkdaşlıq imkanlarından biridir. Hətta layihənin icrası üçün müxtəlif tərəflərin iştirakı ilə beynəlxalq konsorsiumun yaradılması da mümkün perspektiv kimi nəzərdən keçirilə bilər. Belə yanaşma Zəngəzur dəhlizini yalnız Azərbaycan-Ermənistan münasibətlərinin deyil, daha geniş Avrasiya nəqliyyat sisteminin mühüm elementinə çevirə bilər. Prezident İlham Əliyev qeyd edib ki,

bir çox beynəlxalq qurum, bəzi ölkələr bu yola maraq göstərir, xüsusilə Azərbaycan dəmir yollarının Naxçıvan segmentinə. Onlardan biri Avropa İttifaqıdır. Avropa İttifaqının nümayəndələri Naxçıvana ezam edilmişdir. Burada yerlərdə vəziyyətlə tanış olmuşlar və onlar da bu dəhlizin iştirakçıları olmaq istəyirlər: “Biz prinsip etibarilə buna etiraz etmirik. Bizim mövqeyimiz ondan ibarətdir ki, Azərbaycan əsas hissəsində yerləşən ərazilərdə Azərbaycan Dəmir Yolları artıq bütün işləri yekunlaşdırır və burada hər hansı bir xarici iştirakı ehtiyac yoxdur. O ki qaldı Naxçıvan dəmir yolunun

reabilitasiyasına, burada prinsip etibarilə beynəlxalq konsorsium yaradıla bilər. Təbii ki, nəzarət paketi Azərbaycan dövlətinə məxsus olmaq şərti ilə beynəlxalq konsorsium investordan ibarət ola bilər və biz buna açıyıq. Olmasa da, biz özümüz bu yolu çəkəyik. Bizim indi hansısa maliyyə problemlərimiz yoxdur. Olsaydı belə, bu önəmli layihəyə hər zaman biz vəsait tapardıq. Amma biz hesab edirik ki, bu yolu beynəlxalq aktorlar və potensial yüköndərənlər üçün daha cəlbedici etmək məqsədilə Naxçıvan dəmir yolu layihəsi məhz dediyim kimi, bir neçə şirkətdən ibarət konsor-

sium tərəfindən inşa edilə bilər. Bu məsələ ilə bağlı bir neçə ölkədən bizə müəyyən mesajlar daxil olub. Hələ ki, bu barədə danışmaq istəmirəm. Sadəcə olaraq, konseptual nöqtəyi-nəzərdən biz mümkündür. Ancaq onu da mən bu gün nəqliyyat nazirinə və Dəmir Yolu İdarəsinin rəisənə dedim, biz əlbəttə ki, buna açıyıq, amma vaxt itirmək istəmirik. Çünki cənab Prezident Tramp la söhbət zamanı aydın oldu ki, Ermənistan ərazisində dəmir yolunun tikintisi bu il başlanmalıdır, orada cəmi 42 kilometr yoldur”.

P.SADAYOĞLU

Naxçıvanın dinamik inkişafı reallıqdır

Azərbaycanın ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvan özünəməxsus ənənələri ilə fərqlənən qədim və tarixi bir diyardır. Ötən əsrin doxsanıncı illərinin əvvəllərində burada çox çətin vəziyyət yaranmışdı - Ermənistanın başladığı işğalçılıq siyasətinə görə bölgə blokada vəziyyətinə düş-

və beləliklə də, bölgəni sabitliyə, inkişafa istiqamətləndirdi.

Sonrakı mərhələdə isə Naxçıvana qayğı siyasətini Ulu Öndərin layiqli siyasi varisi, Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev eyni ardıcılıqla davam etdirir. Onun respublikamıza rəhbərlik



müşdü, ərzaq təminatı çətinləşmişdi, iş yerləri bağlanmışdı, işıq, qaz yox idi. Belə bir vəziyyətdə Naxçıvana gələn böyük siyasətçi Heydər Əliyev xalqın istəyi ilə muxtar respublikaya rəhbərliyin məsuliyyətini öz üzərinə götürdü. O, gecə-gündüz çalışaraq, dünyadakı böyük nüfuzundan istifadə etməklə Türkiyə və İranla sıx əlaqələr quraraq Naxçıvanı aclıqdan və fəlakətdən qorudu, yeni integrasiya əlaqələri yaratdı

etdiyi dönməddə muxtar respublikaya 17 dəfə səfər etməsi, Naxçıvanın sosial-iqtisadi inkişafı ilə bağlı çoxsaylı Fərman və sərəncamlar imzalaması bu qayğının əyani təsdiqidir. Prezident İlham Əliyev bu günlərdə birinci xanım Mehriban Əliyeva ilə birlikdə Naxçıvana səfəri çərçivəsində Azərbaycan Televiziyasına müsahibəsində məmnunluq hissi ilə bildirib ki, Naxçıvan Muxtar Respublikası hərtərəfli inkişaf edir.

Böyük uğurla icra olunan önəmli layihələr

Son 22 ildə Naxçıvanın inkişafı bölgənin potensialı, reallıqları və əmək ənənələri nəzərə alınmaqla hazırlanan proqramlar əsasında məqsədyönlü şəkildə təmin edilib. Prezident İlham Əliyev bəhs olunan müsahibəsində bu illər ərzində bir çox önəmli layihələr icra olunduğunu və Naxçıvanın ümumi inkişafının təmin edildiyini xüsusi vurğulayıb. Uğurla icra edilən və son nəticədə Naxçıvanın simasını əhəmiyyətli dərəcədə dəyişən, onun iqtisadi potensialını artıran, yüksək vətəndaş məmnunluğu yaradan layihələrin miqyası həqiqətən çox böyükdür. Məqsədyönlü şəkildə görülmə işlər Naxçıvan Muxtar Respublikasında infrastruktur təminatının, enerji təchizatının yaxşılaşması, müasir yolların inşası, sosial təyinatlı obyektlərin tikintisi, yeni müəssisələrin yaradılması və iş yerlərinin açılması ilə nəticələnib. Naxçıvan Muxtar Respublikasında sənaye sahəsində fəaliyyət göstərən mikro, kiçik və orta sahibkarların fəaliyyətinin dəstəklənməsi, sənayenin davamlı inkişafının təmin edilməsi və əhalinin istehsal sahəsində məşğulluğunun artırılması məqsədilə Azərbaycan Prezidentinin 2019-cu il 13 sentyabr tarixli müvafiq Fərmanı ilə Şəur Sənaye Məhəlləsi yaradılıb, investisiya fəaliyyətinin genişləndirilməsi və təşviqi, iqtisadiyyata sərmayə qoyuluşunun stimullaşdırılması üçün sahibkarlıq subyektlərinə investisiya təşviqi sənədləri təqdim edilib. İxracın stimullaşdırılması məqsədilə müxtəlif ölkələrdə keçirilmiş tədbirlərdə yerli sahibkarlıq subyektlərinin dövlət dəstəyi ilə iştirakı təmin edilib.

Ötən dövrdə torpaqların suvarma və meliorasiya təminatının yaxşılaşdırılması, torpaq və su ehtiyatlarından səmərəli istifadə edilməsi istiqamətində tutumu 100 milyon kubmetr olan Heydər Əliyev su anbarı istifadəyə verilib. Elektrik enerjisi təchizatının yaxşılaşdırılması istiqamətində 169,8 meqavat gücündə 10 elektrik stansiyası istifadəyə verilib. Naxçıvan şəhərinin və onun inzibati ərazisinə daxil olan yaşayış məntəqələrinin əhalisini içməli su və kanalizasiya xidməti ilə təmin etmək üçün gün ərzində 40 min kubmetr sətəmizləmə və 32 min kubmetr tullantı sətəmizləmə gücünə malik olan qurğular və ümumi tutumu 25 min kubmetr olan 3 su anbarı tikilib. Muxtar Respublikanın qaz təminatının bütünlüklə həllini tapması böyük uğurdur. Müsahibədə vurğulandığı kimi, bu məqsədlər üçün zamanında dövlətimizin başçısının təşəbbüsü ilə İran İslam Respublikası ilə qaz mübadiləsi sazişi imzalanıb. Bu sazişə əsasən, İrandan Azərbaycana qaz kəməri çəkilib və eyni zamanda, Azərbaycanın Astara rayonundan İran ərazisinə qaz nəqli təmin edilib. Beləliklə, mübadilə yolu ilə Naxçıvanın qaz təminatı 100 faiz həllini tapıb. “Bununla paralel olaraq, qazlaşmanı apardıq. Artıq neçə ildir ki, - təqribən deyə bilərəm, bəlkə 15 il, bəlkə ondan da çox, - Naxçıvan-da qazlaşma 100 faizdir. Azərbaycan-da ümumilikdə qazlaşmanın səviyyəsi 96 faizdir, bu da çox böyük rəqəmdir. Ancaq Naxçıvan-da bu, artıq 100 faizdir. Yəni bu da enerji təhlükəsizliyinə yönəlmiş bir addım idi”, - deyər Prezident İlham Əliyev vurğulayıb.

Yeni strateji mərhələdə inkişafın yol xəritəsi

Əvvəlki dövrdə görülmüş işlər Naxçıvanın yeni strateji mərhələdə uğurlarını möhkəmlətmək və muxtar respublikanın daha dinamik inkişafını təmin etmək üçün möhkəm baza rolunu oynayır. Prezident İlham Əliyevin 2023-cü il 5 iyun tarixli Sərəncamı ilə “Naxçıvan Muxtar Respublikasının Sosial-iqtisadi inkişafına dair 2023-2027-ci illər üçün Dövlət Proqramı” təsdiq edilib. Davamlı iqtisadi artımın təmin edilməsini, vətəndaşların həyat səviyyəsinin yaxşılaşdırılmasını və muxtar respublikanın ölkə iqtisadiyyatına tam integrasiyasını hədəfləyən Dövlət Proqramında 11 prioritet istiqamət müəyyən edilib. Bunlar aşağıdakılardır:

- Əlverişli biznes mühitinin yaradılması,
- Ticarətin inkişafı,
- İxracıyönlü sənayenin inkişafı
- Kənd təsərrüfatı məhsulları istehsalının və emalının inkişafı,
- Turizmin inkişafı,
- Elektrik enerjisi istehsalının və ixracının artırılması,
- İnfrastruktur təminatının inkişafı,
- Sosial sektorun inkişafı,
- İnsan kapitalının inkişafı ,
- İnstitusional inkişaf,
- Ətraf mühitin mühafizəsinin gücləndirilməsi.

Eyni zamanda, müəyyən edilən inkişaf xəttinin möhkəm maliyyə bazası da ardıcıl dövlət qərarları ilə təmin edilib. 2023-cü il 22 iyun tarixində imzalanmış Sərəncamla dövlət büdcəsində dövlət əsaslı vəsait qoyuluşu üzrə nəzərdə tutulan vəsaitin bölgüsünə əsasən Naxçıvan Muxtar Respublikasında infrastruktur və sosial layihələrin həyata keçirilməsi üçün 50,0 milyon manat vəsait ayrılıb.

Son üç ildə muxtar respublikada yeni Dövlət Proqramı ilə qarşıya qoyulan məqsədlərə çatmaq üçün sosial-iqtisadi inkişaf üzrə genişmiqyaslı işlər görülür. Dövlət maliyyə dəstəyi, Sahibkarlığın İnkişafı Fondunun kredit vəsaiti və özəl investisiya qoyuluşu hesabına 2023-cü ildən 2026-cı ilin 1 iyul tarixinədək muxtar respublikada ümumilikdə 359 istehsal və xidmət sahəsinin yaradılması başa çatdırılıb. İqtisadi potensialın daha da gücləndirilməsi məqsədilə 2024-cü il 5 dekabr tarixində imzalanmış Fərmanla Naxçıvan Sənaye Parkı yaradılıb.

Özəl təşəbbüsün təşviqi, sahibkarlığın maliyyə resurslarına çıxışının genişləndirilməsi və əlverişli biznes mühitinin formalaşdırılması Naxçıvan-da yeni iqtisadi inkişaf modelinin mühüm istiqamətlərindədir. 2023-cü ildən 2026-cı ilin ilk altı ayı da daxil olmaqla Naxçıvan Muxtar Respublikası Sahibkarlığın İnkişafı Fondunun vəsaiti hesabına 342 sahibkarlıq layihəsinin maliyyələşdirilməsi təmin edilib, bu məqsədlə səlahiyyətli bank və kredit təşkilatları vasitəsilə ümumilikdə 27,2 milyon manat güzəştli kredit verilib. Dövr ərzində maliyyələşdirilmiş layihələrin 77 faizi 2025-ci il və 2026-cı ilin birinci yarımlarına payına düşür. Həyata keçirilən bu və digər tədbirlərin nəticəsi olaraq Naxçıvanın iqtisadi imkanları genişlənib. 2026-cı ilin birinci yarısında muxtar respublikasında ÜDM istehsalı 835,4 milyon manat təşkil edərək 2,5 faiz artıb. Büdcə gəlirləri 218,4 milyon manat, sənaye məhsulu istehsalı isə 275,9 milyon manat olub. “Yəni proqramın tərkib hissəsinə baxmaq kifayətdir ki, burada hər kəs görür ki, Naxçıvanın inkişafı reallıqdır”, - deyər Prezident İlham Əliyev vurğulayıb.

Mübariz ABDULLAYEV

Azərbaycanın yeni reallığı: Şərqlə Qərbin, Şimalla Cənubun qovuşduğu məkan



Post-müharibə dövründə Azərbaycanın həyata keçirdiyi siyasi xətt Cənubi Qafqazın geosiyasi və geoiktisadi əhəmiyyətini əhəmiyyətli dərəcədə artırıb. Bu fakt regionda yeni siyasi və iqtisadi reallıqların formalaşmasına da mühüm təsir göstərdi. Bakı qarşısında duran əsas vəzifələrdən birini təhlükəsizliyin möhkəmləndirilməsi, region ölkələri arasında kommunikasiyaların bərpası və Cənubi Qafqazın beynəlxalq iqtisadi əlaqələr sisteminə daha sıx inteqrasiyası kimi müəyyənləşdirib. Formalaşdırılan müasir və rentabelli infrastruktur layihələri isə bu mənzərəni daha da işıqlandırır. Çindən, eləcə də Mərkəzi Asiyadan Avropaya uzanan Orta Dəhliz, Rusiyalı İran və Hindistanla birləşdirən Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yo-

lu, Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı və azad edilmiş ərazilərdə yaradılan yeni yol və dəmir yolu şəbəkəsi Azərbaycanın regional tranzit imkanlarını əhəmiyyətli dərəcədə genişləndirir. Beləliklə, Uzaq Şərqdən, Mərkəzi Asiyadan, Cənubi Asiyadan, Kərfəz ölkələrindən, Rusiyadan və Avropadan gələn müxtəlif iqtisadi marşrutlar Azərbaycan coğrafiyasında bir-biri ilə əlaqələninir. Bu, ölkənin tranzit imkanlarını artırmaqla yanaşı, Azərbaycanı global təchizat zəncirlərinin mühüm haqlarından birinə çevirir.

Məhz bu baxımdan Azərbaycanın əsas üstünlüklərindən biri yalnız enerji resursları ilə deyil, coğrafiyanı infraqstruktura, infraqstrukturu isə geoiktisadi gücə çevirmək bacarığı ilə bağlıdır.

Naxçıvan: Şərq-Qərb, Şimal-Cənub marşrutlarının strateji kəsişmə nöqtəsi

Bu mənada Azərbaycanın Naxçıvan Muxtar Respublikası xüsusilə seçilir. Naxçıvanın Türkiyə və İranla sərhədə malik olması ona Cənubi Qafqazın digər ərazilərindən fərqli geoiktisadi imkanlar qazandırır. Coğrafi baxımdan Azərbaycanın əsas hissəsindən ayrı yerləşən Naxçıvan regional kommunikasiyaların bərpası və yeni nəqliyyat bağlantılarının yaradılması fonunda getdikcə daha böyük strateji əhəmiyyət qazanır.

Naxçıvanı fərqləndirən əsas xüsusiyyətlərdən biri onun Şərq-Qərb və Şimal-Cənub istiqamətlərinin potensial kəsişmə nöqtəsində yerləşməsidir. Azərbaycan-Naxçıvan bağlantısının bərpası, Türkiyə ilə nəqliyyat əlaqələrinin gücləndirilməsi və İran üzərindən cənub istiqamətli beynəlxalq marşrutlara çıxışın genişləndirilməsi bu coğrafiyanın regional tranzit sisteminə dəkisini artırır. Azərbaycanın rəsmi nəqliyyat konsepsiyasında da Zəngəzur bağlantısının Naxçıvanı Azərbaycanın əsas hissəsi ilə birləşdirməklə yanaşı, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərini əlaqələndirə biləcək strateji xətt olduğu qeyd olunur.

Qeyd edək ki, Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi Cənub ölkələrindən, xüsusilə Kərfəz ölkələrindən gələn yüklərin İran və Azərbaycan üzərindən Rusiyaya, Şimali və Qərbi Avropaya daşınmasını nəzərdə tutur. Azərbaycan ərazisindən keçən dəmir yolu hissəsinin uzunluğu 511 kilometrdir və Rusiya-Azərbaycan sərhədindən İran sərhədində olma əsas xətt artıq fəaliyyət göstərir. Rəsmi məlumatlara görə, ənənəvi dəniz marşrutu ilə 45-60 gün çəkən yüklərin yük daşımaları Şimal-Cənub dəhlizi vasitəsilə təxminən 20-25 günə qədər azala bilər.

Dəhlizin inkişafında Astara istiqaməti mühüm rol oynayır. 2026-cı ilin iyununda Azərbaycan və İran dəmir yolları Astara terminalının tikintisinin son mərhələyə yaxınlaşdığını açıqlayıb. Bu terminal Şimal-Cənub dəhlizinin Azərbaycan-İran bağlantısında mühüm logistika mərkəzi kimi nəzərdə tutulur. Prezident İlham Əliyev Naxçıvan-da Azərbaycan Televiziyasına müsahibəsində bildirib ki, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi layihəsi Azərbaycan ərazisində həzırdir: “Amma Zəngəzur dəhlizi açıldıqdan sonra artıq Azərbaycandan İrana ikinci dəmir yolu xətti açılacaqdır. Məhz Zəngəzur dəhlizindən Naxçıvana girərək və Culfa dəmiryol məntəqəsindən İrana dəmir yolu var. Yəni bu layihə daha tez reallaşa bilər. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi Fars körfəzinə istiqamətləndirilir. Oradan o bölgəyə yaxın olan, məsələn, Pakistana uzana bilər. Yəni bu, çox önəmli bir nəqliyyat layihəsi olacaqdır və bunun mərkəzində Naxçıvan dayanır”.

Qlobal Şimal ilə Qlobal Cənubu birləşdirən geoiktisadi platforma

Qlobal Şimal ilə Qlobal Cənub arasında yerləşən Azərbaycan yaratdığı geosiyasi və geoiktisadi imkanlarla bütövlükdə Avrasiya məkanına yeni nəfəs verir. Bakı öz coğrafi mövqeyini passiv üstünlük kimi deyil, konkret nəqliyyat, logistika və enerji infraqstrukturu ilə tamamlanan aktiv geoiktisadi resursa çevirir. Bu gün Azərbaycanın nəqliyyat siyasətinin əsas xüsusiyyətlərindən biri müxtəlif istiqamətləri bir-birinə alternativ deyil, bir-birini tamamlayan marşrutlar kimi nəzərdən keçirməsidir. Orta Dəhliz Çin-Mərkəzi Asiya-Xəzər-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə-Avropa xəttində mühüm rol oynayır. Şimal-Cənub dəhlizi isə İran və Azərbaycan üzərindən cənubun əlaqələndirilməsinə hədəflənib. Beləliklə, Azərbaycan eyni vaxtda həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub iqtisadi axınlarının iştirakçısına çevrilir.

Bu proses Azərbaycanın geosiyasi çəkisini də artırır. Çünki müasir dünyada nəqliyyat marşrutlarına nəzarət yalnız yük daşınması və tranzit gəlirləri demək deyil. Marşrutların təhlükəsizliyi, logistika mərkəzlərinin fəaliyyəti, limanların, dəmir yollarının və avtomobil yollarının inteqrasiyası dövlətlərə yeni iqtisadi və siyasi imkanlar yaradır. Azərbaycan məhz bu reallığı nəzərə alaraq genişmiqyaslı infraqstruktur layihələrini həyata keçirir. Prezident İlham Əliyev Naxçıvan-da Azərbaycan Televiziyasına müsahibəsində bildirib ki, ölkəmizin açıq dənizlərə çıxışı yoxdur, okeanlara çıxışı yoxdur: “Amma bu gün Avrasiya nəqliyyat dəhlizlərinin icrası məsələləri müzakirə olunanda bizi “bypass” etmək, bizdən yan keçmək mümkün deyil. Bax, Naxçıvanın da eyni gələcəyi olacaqdır və əlbəttə ki, bu bizə həm iqtisadi, həm başqa dividendlər gətirəcək”.

Ən mühüm məqamlardan biri isə, Bakının siyasətində təhlükəsizlik və əməkdaşlığın paralel aparılmasıdır. Azərbaycan regional kommunikasiyaların açılmasını yalnız öz iqtisadi maraqları baxımından deyil, qonşu ölkələrin də iqtisadi inkişafına xidmət edən proses kimi təqdim edir. Bu baxımdan Cənubi Qafqazda sülh və sabitliyin möhkəmlənməsi ilə nəqliyyat və ticarət əlaqələrinin genişlənməsi arasında bir-birə bağlılıq yaranır. Nəticədə Bakı Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsində sadəcə tranzit ölkə deyil, müxtəlif dəhlizlərin birləşdiyi, istiqamətləndiyi və bir-birini tamamladığı geoiktisadi platforma kimi çıxış edir. Bu isə region ölkələri üçün yeni bazarlara çıxış, tranzit gəlirləri, investisiya və istehsal imkanlarının artması deməkdir.

P.İSMAYILOV

Nəqliyyat daşımalarında son 5 ilin rekord göstəricisi

Hazırda dünyanın ayrı-ayrı regionlarında müşahidə edilən geosiyasi və geoiktisadi gərginliklər fonunda daşımalar üçün təhlükəsiz marşrutların önəmi heç vaxt olmadığı qədər arıb. Belə bir şəraitdə eyni vaxtda iki mü-

hüm beynəlxalq nəqliyyat marşrutunun - Şərq - Qərb və Şimal - Cənub dəhlizlərinin fəal üzvü olan Azərbaycan diqqət mərkəzinə gəlir. Avrasiya-da ayrı-ayrı ölkələr və şirkətlər yüklərinin respublikamız üzərindən lazı-

mi ünvanlara çatdırılmasına üstünlük verirlər.

Yaranmış vəziyyətdə Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat-logistika qovşağı kimi mövqeyini daha da möhkəmləndirir. Şərq-Qərb və Şimal-Cənub

beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı, eləcə də son illərdə reallaşdırılan iri infrastruktur layihələri nəticəsində cari ilin ilk 7 ayında ölkəmiz üzərindən tranzit daşımaların həcmi 9,1 milyon tonu ötərək son 5 ilin re-

kord səviyyəsinə yüksəlib. Bu göstərici ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 11,6 faiz çoxdur. Xüsusilə tranzit yükdaşımaların həcmi Şərq-Qərb istiqamətində 16,5 faiz, Şimal-Cənub istiqaməti üzrə isə 14,3 faiz artıb.

Azərbaycanın mövqeyinin güclənməsini şərtləndirən əsas amillər

Azərbaycan Avrasiyada son dərəcə əlverişli coğrafi mövqeyə malikdir ki, bu da daşımalar baxımından ölkəmizə böyük üstünlüklər qazandırır. Lakin coğrafiya Azərbaycanın rəqəbatqabiliyyətini artıran yeganə amil deyil. Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyindən bildirilib ki, əldə olunan nəticələr son illərdə nəqliyyat və logistika sahəsində həyata keçirilən islahatlar, rəqəmsallaşma, infrastrukturun modernləşdirilməsi və beynəlxalq əməkdaşlığın genişləndirilməsi, qlobal ticarət marşrutlarında baş verən dəyişikliklər, həmçinin Azərbaycanın Orta Dəhliz və Şimal-Cənub dəhlizləri üzrə strateji mövqeyinin və rəqəbat qabiliyyətinin əhəmiyyətli dərəcədə artdığını göstərir.

Bu dinamika son illər nəqliyyat və logistika sahəsində aparılan islahatların birbaşa nəticəsidir. İnfrastrukturun modernləşdirilməsi, aidiyyəti qurumlar arasında koordinasiya hesabına əməliyyat səmərəliliyinin artırılması, rəqəmsallaşma və beynəlxalq əməkdaşlığın genişləndirilməsi, həmçinin qlobal ticarət marşrutlarında baş verən dəyişikliklər öz rolunu oynayıb. Bu amillərin məcmusu Azərbaycanın Orta Dəhliz və Şimal-Cənub marşrutu üzrə mövqeyini və rəqəbat qabiliyyətini xeyli möhkəmləndirib.

Azərbaycanın nümunəsi həqiqətən unikaldir. Ölkəmiz öz siyasətini hər zaman perspektiv inkişafı nəzərə almaqla qurur. Bu, həmçinin ölkə ərazisi boyunca müasir nəqliyyat-logistika infrastrukturunun yaradılmasına da aiddir. Prezident İlham Əliyev də son 22 ildə ölkəmizin əlverişli coğrafi mövqeyini nəzərə almaqla strateji baxış nümayiş etdirərək qeyd olunan sahənin inkişafına həssas yanaşma sərgiləyib. Onun qətiyyətli siyasi iradəsi ilə ölkə boyunca böyük həcmli investisiya qoyuluşu hesabına çoxsaylı nəqliyyat-logistika layihələri uğurla icra olunub və respublika ərazi-

sindən keçən bütün marşrutlar üzrə tranzit daşımalarının optimal vaxt rejimində səmərəli şəkildə həyata keçirilməsinə geniş imkanlar yaradılıb. Tam qətiyyətlə deyə bilərik ki, hazırda Azərbaycan Avrasiyanın əvəzolunmaz nəqliyyat-logistika mərkəzinə çevrilib ki, bu da respublikamızın regional və qlobal miqyasda önəmini artıran çox mühüm amillərdən biri qismində çıxış edir.

Ötən dövrdə Azərbaycan müasir nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasına kompleks yanaşma sərgiləyib. Belə ki, nəqliyyat-logistika sahəsində reallaşdırılan layihələr müxtəlif istiqamətləri - avtomobil yollarını, dəmiryolunu, su və hava nəqliyyatını əhatə edib. Ölkədə məqsədyönlü şəkildə həyata keçirilən müasir nəqliyyat infrastrukturunu quruculuğu siyasətinin konkret nəticələrini avtomobil yollarının yenilənməsinin təmsilində aydın şəkildə görmək mümkündür. Respublikamızda hər il təxminən min kilometr uzunluğunda avtomobil yolları tikilir və yaxud əsaslı şəkildə yenidən qurulur.

Reallaşdırılan çoxsaylı layihələr sayəsində respublikamızda dəmir yolu şəbəkəsinin texniki imkanları və keyfiyyət göstəriciləri əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşıb, texnika parkı modernləşib. Müvafiq Dövlət Proqramının icrası çərçivəsində çoxsaylı layihələr reallaşdırılıb. Bu çərçivədə Bakı-Böyük Kəsik istiqamətində 355 km yol əsaslı təmir olunub və 800 metrlik uzunölçülü relslərlə (pletlərlə) əvəzlənib.

Həmçinin respublikamızda 10-dək aeroportun inşası təmin edilib. Hazırda ölkənin regionlarında da beynəlxalq səviyyəli hava limanları fəaliyyət göstərir. Füzulidə, Zəngilanda və Laçında olmaqla daha 3 beynəlxalq səviyyəli hava limanı isə işğaldan azad olunmuş ərazilərdə yaradılıb.

Əməkdaşlıq davamlı olaraq genişlənir

Respublikamız Orta Dəhliz üzrə tərəfdaş ölkələrlə nəqliyyat əlaqələrinin gücləndirilməsi, sərhəd-keçid prosedurlarının optimallaşdırılması və rəqəmsal məlumat mübadiləsinin genişləndirilməsi istiqamətində fəal əməkdaşlıq aparır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin modernləşdirilməsi və ötürücülük qabiliyyətinin artırılması, yeni müasir sərnişin və yük vaqonlarının alınması istiqamətində müqavilələrin imzalanması, Xəzər limanları arasında koordinasiyanın gücləndirilməsi və Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu çərçivəsində həyata keçirilən birgə layihələr marşrutun etibarlılığını və rəqəbat qabiliyyətini daha da artırır.

Azərbaycan Orta Dəhliz boyunca yerləşən bütün ölkələrlə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafının sinxronlaşdırılması və marşrut boyunca daşımaların səmərəliliyinin artırılması məqsədilə fəal əməkdaşlıq aparır. Bu məqsədlə birgə infrastruktur layihələrinin əlaqələndirilməsinə, nəqliyyat əlaqələrinin inkişafına və daşımaların səmərəliliyinin artırılmasına yönəlmiş bir sıra ikitərəfli və çoxtərəfli yol xəritələri, sazişlər və qarşılıqlı anlaşma memorandumları imzalanıb. Hazırda Orta Dəhlizin gələcək inkişafı və institusional möhkəmləndirilməsi yolunda mühüm addım olaraq çoxtərəfli sazişin hazırlanması istiqamətində də iş aparılır.

Əlverişli coğrafi mövqeyə malik Azərbaycan Orta Dəhlizin təsisçi dövlətləri sırasında yer alır. Orta Dəhliz 2014-cü ilin fevral ayında Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstanın müvafiq strukturlarının iştirakı ilə yaradılıb. Sonrakı illərdə layihə genişlənilib və iştirakçıların sayı Ukrayna, Rumıniya və Polşa kimi dövlətlərin hesabına genişlənilib. Çin-Qazaxıstan sərhədindən başlayan Orta Dəhliz Mərkəzi Asiya ölkələri və Xəzər dənizi üzərindən, bundan sonra isə Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə ərazisindən keçərək Avropaya qədər uzanır. Bu, Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən qısa və rahat marşrutdur.

İndiyədək Azərbaycan Transxəzər marşrutunun funksionallığının artmasında müstəsna rol oynayıb. Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatında vurğulanır ki, Orta Dəhliz üzrə həyata keçirilən islahatların ən mühüm nəticələrindən biri yükdaşımaların sürətlənməsidir. Bir neçə il əvvəl Çin-Avropa marşrutu üzrə daşımalar 38-53 gün çəkirdisə, hazırda bu müddət orta hesabla 12 günə qədər azalıb. Daşıma müddətinin azalmasına elektron icazə sistemlərinin, e-TIR və e-CMR kimi rəqəmsal həllərin tətbiqi, yüklərin real vaxt rejimində izlənməsi, gömrük və sərhəd-keçid prosedurlarının



Dəniz nəqliyyatının inkişafı xüsusi diqqət mərkəzində

Ötən dövrdə həmçinin respublikamızda dəniz nəqliyyatının inkişafı xüsusi diqqət mərkəzində saxlanılıb. Bu gün Azərbaycan Xəzərdə ən böyük daşıma donanmasına malikdir. Burada əlamətdar məqamlardan biri də ondan ibarətdir ki, Azərbaycan nəqliyyat imkanlarını ölkə həddlərindən kənara çıxarmağı bacarıb. Qara dənizdə daşımalar həyata keçirmək üçün üç böyük tanker alınıb. Onların hər biri 115 min ton yükötürmə qabiliyyətinə malikdir. Ölkəmizdə gəmiqayırma zavodunun yaradılması da böyük uğurdur. Bəhs olunan müəssisənin açılış mərasimi dövlətimizin başçısının iştirakı ilə 20 sentyabr 2013-cü ildə baş tutub. İstehsalat Xəzər dənizində ən müasir tələblərə cavab verən istənilən növ müxtəlif təyinatlı gəmilərin tikintisi, təmiri və ümumilikdə, dəniz mühəndisliyi işlərinin yerinə yetirilməsi istiqamətində fəaliyyət göstərir.

Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatında respublikamızda dəniz nəqliyyatının inkişafına ayrıca diqqət çəkilib. Vurğulanır ki, Orta Dəhlizin rəqəbat qabiliyyətinin artırılmasında Xəzər dənizi seçmətinin səmərəli fəaliyyəti həlledici əhəmiyyət daşıyır. Son illər Ələt Limanının və dəniz nəqliyyatı in-

kişifləri şərait yaradıb.

Artan tələbatı nəzərə alaraq Ələt Limanının konteyner aşırma gücü 100 min TEU-dan 150 min TEU-ya çatdırılıb, 7-ci körpü istismara verilib və yükqaldırma qabiliyyəti 125 ton olan yeni nəsil kran istifadəyə verilib. Hazırda limanın illik yükəşirmə gücü 15 milyon ton təşkil edir. Davam edən genişləndirmə layihəsinin başa çatması ilə bu göstəricilərin müvafiq olaraq 25 milyon tona və 500 min TEU-ya çatdırılması nəzərdə tutulur.

Limanın yüksək tələbatı onun fəaliyyət göstəriciləri ilə də təsdiqlənir: Ötən il Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı vasitəsilə 8,2 milyon tondan çox yük və 107 min TEU konteyner aşırılıb.

Ələt nəqliyyat-logistika qovşağının inkişafının digər mühüm istiqamətini Ələtdə yük aeroportunun tikintisi layihəsi təşkil edir. Yeni aeroport dəniz, dəmir yolu, avtomobil və hava nəqliyyatının imkanlarını birləşdirərək multimodal logistika kompleksinin bir hissəsinə çevriləcək ki, bu da yüklərin emalının səmərəliliyini artırmağa və Orta Dəhlizin potensialını genişləndirməyə imkan verəcək.

Eyni zamanda, Xəzər dənizində yük-

sadələşdirilməsi, eləcə də dövlət qurumları arasında məlumat mübadiləsinin sürətləndirilməsi mühüm töhfə verib.

Bu yanaşma çərçivəsində Azərbaycanca bir sıra genişmiqyaslı layihələr həyata keçirilib. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun buraxılış qabiliyyətinin ildə 5 milyon tona çatdırılması, sərhəd-buraxılış məntəqələrinin modernləşdirilməsi, dəmir yolu şəbəkəsinin elektrikləşdirilməsi və yenilənməsi, avtomagistralların tikintisi və bərpası, habelə hava limanı infrastrukturunun inkişafı bu sırada yer alır.

Bu istiqamətdə mühüm addımlardan biri Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən yaradılan "Bir Pəncərə" İnformasiya Sistemi - Rəqəmsal Logistika Platformasıdır. Platforma səhəd dövrüyyəsini sürətləndirir, prosedurları sadələşdirir və biznes üçün daha çevik logistika ekosistemi formalaşdırır. Növbəti mərhələdə platformanın Orta Dəhliz üzrə tərəfdaş ölkələrin analoji sistemləri ilə inteqrasiyası nəzərdə tutulur ki, bu da marşrut boyunca səmərəliliyin daha da artmasına səbəb olacaq.

Bu günlərdə təqdim olunan platforma Azərbaycan Prezidentinin 15 dekabr 2025-ci il tarixli 547 nömrəli Fərmanına uyğun olaraq Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi tərəfindən yaradılıb. Yeni sistem idxal,

frastrukturunun gücləndirilməsi istiqamətində həyata keçirilən tədbirlər artan tranzit yük axınlarının fasiləsiz və operativ şəkildə daşınmasına əlverişli şərait yaradıb.

ixrac, tranzit və nəqliyyat əməliyyatları üzrə məlumatları, xidmətləri və səhəd dövrüyyəsini vahid rəqəmsal mühitdə inteqrasiya etməklə xarici iqtisadi fəaliyyət iştirakçıları üçün daha sadə, şəffaf və izlənilə bilən xidmət imkanları yaradır.

"Bir Pəncərə" İnformasiya Sistemi sahibkarların inzibati yükünün azaldılmasına, dövlət xidmətlərinə çıxışın asanlaşdırılmasına və xarici ticarət proseslərinin daha səmərəli təşkilinə xidmət edir. Platformanın tətbiqi ilə logistika zəncirində operativliyin artırılması, məlumat mübadiləsinin sürətləndirilməsi və ticarət əməliyyatlarının optimallaşdırılması nəzərdə tutulur.

Paralel olaraq Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi beynəlxalq tərəfdaşlarla birlikdə "e-CMR", "e-Permit" və "e-CIM/SMGS" elektron qaimə sistemi kimi müasir rəqəmsal nəqliyyat alətlərinin mərhələli tətbiqi istiqamətində iş aparır. Bu alətlərin tətbiqi beynəlxalq daşımalarda kağızsız texnologiyaların istifadəsini genişləndirəcək və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri iştirakçıları arasında nəqliyyat məlumatlarının daha səmərəli mübadiləsinə təmin edəcək.

İndiyədək Azərbaycan dövlətinin güclü siyasi iradəsi sayəsində Türkiyə, Özbəkistan, Qırğızıstan və Qazaxıstanla Orta Dəhlizdə elektron icazə (E-Permit) sisteminin tətbiqi razılaşdırılıb. Artıq siyayıya beşinci dövlət - qonşu Gürcüstan da əlavə olunub. Bu günlərdə iki ölkə arasında avtomobil nəqliyyatı ilə beynəlxalq yük daşımalarında elektron icazə (E-Permit) sisteminin tətbiqinə başlanılıb.

daşımaların artan həcmələrinin qarşılınması məqsədilə Bakı Gəmiqayırma Zavodunda ilk beynəlxalq kommersiya sifarişləri üzrə 4 yük gəmisinin inşası davam etdirilir. Bundan əlavə, 2025-ci il sentyabrın 16-da "Bakı Gəmiqayırma Zavodu" MMC ilə "AD Ports Group" şirkəti arasında Xəzər dənizində istismar üçün nəzərdə tutulan, hər biri 780 TEU tutumlu iki konteyner daşıyıcı gəminin tikintisinə dair müqavilə imzalanıb. Bununla yanaşı, iritutumlu bərə layihəsi, "Ro-Ro" daşımalarının genişləndirilməsi, özəl sektorla birgə həyata keçirilən təşəbbüslər və donanmanın mərhələli yenilənməsi kimi addımlar Xəzər keçidinin ötürücülük qabiliyyətini daha da artıraraq Orta Dəhliz üzrə yükdaşımaların dayanıqlığını gücləndirəcək.

Həyata keçirilən bu tədbirlər artıq konkret nəticələr verir. Belə ki, bu ilin yanvar-iyul aylarında Ələt Limanında konteyner aşırmaları ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 20 faiz artaraq 72,370 TEU, quru yük aşırmaları isə 82 faiz artaraq 1,4 milyon tonatıb.

Öz növbəsində tranzit yükdaşımalarında müşahidə olunan artım yalnız nəqliyyat sektorunun inkişafını deyil, bütövlükdə qeyri-neft iqtisadiyyatında əlavə dəyərin və iqtisadi fəallığın genişlənməsini təmin edir. Eyni zamanda, tranzit potensialının güclənməsi Azərbaycanın global təchizat zəncirlərində etibarlı tərəfdaş kimi rolunu möhkəmləndirir, xarici investisiyalar üçün cəlbəediciyi artırır və ölkənin geoiktisadi əhəmiyyətini daha da yüksəldir.

Mübariz ABDULLAYEV

Naxçıvan dəmir yolu şəbəkəsinin yenidən qurulması davam edir

AZCON Holding şirkətlərindən olan "Azərbaycan Dəmir Yolları" QSC (ADY) tərəfindən Naxçıvan Muxtar Respublikasında dəmir yolu şəbəkəsinin yenidən qurulması işləri davam etdirilir.

Bu barədə "Yeni Azərbaycan"-a ADY-dən məlumat verilib.

Bildirilib ki, 2025-ci ilin sonlarından başlayan layihələndirmə və tikinti işlərinin birinci mərhələsi Salamməlik, Ordubad, Aza və Culfa sahələrini əhatə edir. Hazırda Azərbaycan-Ermənistan sərhədindən Ordubad istiqamətində ilk 7 kilometrlik sahədə tikinti işləri aparılır.

Xəttin ox üzrə uzunluğu 194 kilometr, yan yollarla birlikdə isə 264 kilometrdir. Dəmir yolu boyunca ümumilikdə 814 mühəndis qurğusunun, o cümlə-



dən 10 stansiyanın, 3 platformanın, 29 körpü, 11 yolötürücünün və müxtəlif keçidlərin inşası və yenidən qurulması

nəzərdə tutulur. Marşrut boyunca yerləşən 12 qoruyucu qalereya əsaslı şəkildə yenidən qurulur. Eyni zamanda yolötlü-

rücülər, beton kanallar və digər mühəndis qurğuları küçür işlər davam etdirilir.

Hazırda 6 kilometrlik hissədə torpaq işləri tamamlanıb, Salamməlik stansiyasından başlayaraq 700 metrlik hissədə yeni rels-şpal çərçivələri quraşdırılıb.

Əsaslı təmir işləri başa çatdıqdan sonra dəmir yolunun illik yükötürmə qabiliyyəti 15 milyon ton təşkil edəcək.

Naxçıvanda yenidən qurulan dəmir yolu şəbəkəsi Ordubad tərəfdən, Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xətti isə Azərbaycanın əsas hissəsindən Zəngəzur dəhlizinə qoşulacaq. Bununla Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan MR arasında birbaşa dəmir yolu əlaqəsinin formalaşması nəzərdə tutulur. Eyni zamanda, bu marşrut Türkiyə ilə birbaşa dəmir yolu bağlantısını yaradacaq.

2025-ci il avqustun 8-də Vaşinqton-

da əldə olunan razılaşma çərçivəsində "Beynəlxalq Sülh və Rifah naminə" Tramp Marşrutu"nın (TRIPP) yaradılması ilə Zəngəzur dəhlizi boyunca dəmir yolu bağlantısının bərpası nəzərdə tutulur. Hazırda dəhlizin digər istiqamətlərində işlər davam etdirilir: Ələt-Osmanlıda işlərin 60 faizi, Horadiz-Ağbənddə 73 faizi tamamlanıb.

Yeni bağlantı Orta Dəhlizin imkanlarını genişləndirərək Avropa və Asiya arasında yükdaşımaların inkişafına, Türkiyə və Avropa bazarlarına çıxışın gücləndirilməsinə töhfə verməklə Azərbaycanın tranzit imkanlarını əhəmiyyətli dərəcədə artıracaq. Eyni zamanda Zəngəzur dəhlizi Şimal-Cənub nəqliyyat marşrutu ilə bağlantı baxımından da strateji əhəmiyyət daşıyacaq.

Yeddi ayda...

ÜDM artıb, qeyri-neft yığımları yüksəlib

2026-cı ilin yanvar-iyul aylarında Azərbaycanda iqtisadi sektorda müsbət dinamika meylləri qeydə alınıb. Ölkənin əsas makroiqtisadi göstəricisi olan ümumi daxili məhsul

(ÜDM) 76 milyard 817,7 milyon manat təşkil edib. Bu, ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 1,4 faiz çoxdur. İqtisadiyyatın əlavə dəyər potensialının formalaşmasında qeyri-neft sekto-

ru yenə də əsas drayver rolunu oynayıb. Belə ki, neft-qaz sektoru üzrə ÜDM istehsalı 22 milyard 916,5 milyon manat olmaqla ötən ilin analoji dövrünə nisbətən 0,6 faiz azalsa da, qey-

ri-neft-qaz sektoru üzrə ÜDM istehsalı isə 53 milyard 901,2 milyon manat təşkil etməklə illik müqayisədə 2,2 faiz artıb. ÜDM-in strukturunda sənaye məhsulu 0,3 faiz artaraq 38,9

milyard manat, kənd təsərrüfatı məhsulu 2,8 faiz artaraq 8,8 milyard manat, nəqliyyat bölməsi 9,2 faiz artaraq 2,2 faiz, rabitə 10,4 faiz yüksələrək 2,4 milyard manat təşkil edib.

2026-cı ilin yanvar-iyul aylarında dövlət büdcəsinin icrasında müsbət dinamika müşahidə olunub. Bu dövr ərzində dövlət büdcəsinin gəlirləri 23 milyard 594,7 milyon manat təşkil edib, bu da proqnozu 855,9 milyon manat və ya 3,8 faiz üstələyib. Büdcə gəlirlərinin strukturunda vergi daxilolmaları 11 milyard 474,1 milyon manat, Əmlak Məsələləri Dövlət Xidməti üzrə daxilolmalar 32,9 milyon manat, sair daxilolmalar 427,8 milyon manat təşkil edib. Dövlət Neft Fondundan transfer isə 7 milyard 490 mil-

Dövlət büdcəsinin gəlirlərində əsas fiskal mənbə övvəllər olduğu kimi vergi yığımları olub. İqtisadiyyat Nazirliyi yanında Dövlət Vergi Xidmətinin xətti ilə daxilolmalar yanvar-iyul ayları ərzində 11 milyard 474,1 milyon manat təşkil edib. 2025-ci ilin müvafiq dövrünə nisbətən vergi daxilolmaları 913,3 milyon manat və ya təxminən 8,6 faiz artıb.

Qeyri-neft-qaz sektorundan vergi daxilolmaları 8 milyard 488,8 milyon manat təşkil edib və büdcəyə proqnozdan əlavə 251,8 milyon manat vəsait ödənilib. 2025-ci ilin müvafiq dövrünə nisbətən bu sektordan vergi daxilolmaları 898,4 milyon manat və ya 11,8 faiz artıb.

2026-cı ilin yanvar - iyul aylarında məcburi dövlət sosial sığorta haqları üzrə daxilolmalar 4 milyard 37,3 milyon manat olub, proqnoz-

Büdcə gəlirləri 23 milyard manatı ötüb

yon manat təşkil edərək proqnoza qarşı 100 faiz icra edilib. Dövlət Gömrük Komitəsi üzrə daxilolmalar 3 milyard 751,8 milyon manat təşkil edərək proqnoza qarşı 99,9 faiz, döv-

lət büdcəsindən maliyyələşən təşkilatların ödənişli xidmətlərindən daxilolmalar 418,1 milyon manat təşkil edərək proqnoza qarşı 74,1 faiz icra olunub.



Qeyri-neft vergi yığımları 8,5 milyard manata çatıb

dan əlavə 229,4 milyon manat vəsait ödənilib. Qeyri-büdcə təşkilatları üzrə daxilolmalar 2 milyard 687,2 milyon manatdan çox təşkil edib. Həmin dövrdə işsizlikdən sığorta haqları üzrə daxilolmalar 143,5 milyon manat olub, proqnozdan əlavə 6,8 milyon manat vəsait ödənilib. Qeyri-büdcə təşkilatları

üzrə daxilolmalar 110,2 milyon manata yaxın təşkil edib.

İcbari tibbi sığorta haqları üzrə daxilolmaların həcmi 606,8 milyon manata yaxın olub, proqnozdan əlavə 15,6 milyon manat vəsait ödənilib. Qeyri-büdcə təşkilatları üzrə daxilolmalar 402,4 milyon manat təşkil edib.

İcmal büdcənin gəlirləri 29 milyard manata yaxınlaşıb

Yanvar-iyul ayları ərzində dövlət büdcəsinin xərcləri 20 milyard 174,4 milyon manat məbləğində icra edilib ki, bu da ötən ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 229,8 milyon manat və ya 1,2 faiz çoxdur. Bu dövrdə xəzinə əməliyyatlarına dair müərcətlərin qanunvericiliyin tələblərinə uyğun, sürətli və

xətasız icrası təmin edilib, xəzinədarlıq orqanları tərəfindən 748 mindən çox ödəniş tapşırığı vaxtında və tam şəkildə icra olunub.

Cari ilin ötən yeddi ayında icmal büdcənin gəlirləri 28 milyard 841,8 milyon manat, xərcləri isə 23 milyard 742,4 milyon manat məbləğində icra edilib.

Orta aylıq əməkhaqqı 1174 manatı ötüb

Cari ilin yeddi ayı ərzində ölkədə insanların gəlirləri və bank yığımları da artıb. Əhəlinin nominal gəlirləri 9,8 faiz artaraq 55,7 milyard manata yaxınlaşıb. Fiziki şəxslərin bank əmənləri 15,5 faiz artaraq 17,8 milyard manatı ötüb. İqtisadiyyata kredit qoyuluşları da dinamika ilə davam edib, bank və maliyyə qurumlarının real sektora vəsait təchizatı 33,8 milyard manatdan çox olub. Bu dövrdə iqtisadiyyatda muzzla çalışan işçilərin orta aylıq nominal əməkhaqqı övvəlki ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 7 faiz artaraq 1174,4 manat təşkil edib. İnflyasiya isə 5,7 faizə bərabər olub. Beləliklə, vətəndaşların gəlir və aylıq qazancı inflyasiya

siyanı təxminən 4 faiz-bənd üstələyib.

Qeyd edilən dövrdə iqtisadiyyata kapital qoyuluşları 10,7 faiz yüksələrək 11 milyard manatı ötüb. Eləcə də, ticarət dövriyyəsinə dinamika müşayiət edilib. Azərbaycanın ticarət dövriyyəsinin həcmi 9,1 faiz artaraq 26 milyard 54,2 milyon dollar təşkil edib. Belə ki, ixracın dəyəri 43,2 faiz artaraq 17 milyard 713,1 milyon dollar, o cümlədən qeyri-neft-qaz ixracı 3,2 dəfə artaraq 5 milyard 548,4 milyon dollar olub. Altı ayda idxalın dəyəri isə 27,6 faiz azalaraq 8 milyard 341,1 milyon dollar təşkil edib.

E.CƏFƏRLİ

SOCAR 2025-ci il üzrə Dayanıqlılıq Hesabatını dərc edib



SOCAR-ın 2025-ci il üzrə Dayanıqlılıq Hesabatı dərc edilib.

SOCAR-dan bildirilib ki, şirkətin ətraf mühit, sosial, idarəetmə (ESG) və iqtisadi fəaliyyətinin nəticələrini əks etdirən hesabatda SOCAR-ın Azərbaycanda həyata keçirdiyi əməliyyatlar və xarici ölkələrdəki əsas fəaliyyətləri üzrə dayanıqlılıq göstəriciləri beynəlxalq hesabatlılıq tələblərinə uyğun, şəffaf, etibarlı və müqayisə oluna bilən şəkildə açıqlanıb.

2025-ci il SOCAR-da dayanıqlılığın korporativ idarəetmə sistemində inteqrasiyası baxımından mühüm mərhələ olub. Hesabat dövründə şirkətdə ilk dəfə İkifat Əhəmiyyətlik Qiymətləndirilməsi (Double Materiality Assessment) aparılıb. Qiymətləndirmənin nəticələrinə əsasən, iqlim dəyişikliyi, biznes etikası və çirkənləmə SOCAR üçün ən əhəmiyyətli dayanıqlılıq mövzuları kimi müəyyən edilib. Bununla yanaşı, ESG məlumatlarının vahid rəqəmsal platforma vasitəsilə idarə olunmasını təmin edən "ESG Data Platforması" istifadəyə verilib ki, bu da məlumatların keyfiyyətini, izlənilə

bilənliyini və hesabatlılıq prosesinin səmərəliliyini əhəmiyyətli dərəcədə artırır.

Hesabatda SOCAR-ın iqlim fəaliyyəti istiqamətində əldə etdiyi əsas nəticələr də öz əksini tapıb. Belə ki, SOCAR-ın 2025-ci ildə təsdiq olunan Dekarbonizasiya Yol Xəritəsində karbon və metan emissiyalarının azaldılması, elektrifikasiya, karbonun tutulması texnologiyalarının tətbiqi, enerji səmərəliliyinin artırılması və bərpaolunan enerji mənbələrinin genişləndirilməsi üzrə əsas fəaliyyət istiqamətləri müəyyənləşdirilib.

Hesabat ilində SOCAR-ın Azərbaycan üzrə əməliyyatlarında, əsasən SOCAR-ın "Azneft" İB-də sızmaların aşkarlanması və aradan qaldırılması proqramının (LDAR) həyata keçirilməsi nəticəsində təxminən 1 milyon ton CO ekvivalenti həcmində istixana qazı emissiyası azaldılıb.

Şirkət hesabat dövründə dayanıqlı maliyyələşmə istiqamətində də mühüm addımlar atıb. SOCAR bərpaolunan enerji layihələrinin maliyyələşdirilməsini dəstəkləmək məqsədilə 200 milyon ABŞ dolları məbləğində Yaşıl İstiqrazlar

buraxıb.

İnsan kapitalının inkişafı şirkətin əsas prioritetlərindən biri olaraq qalır. 2025-ci ildə Liderlik Akademiyası, Enerji Liderləri və Gənc İstedadlar proqramları da daxil olmaqla, əməkdaşların inkişaf məqsədləri bir sıra proqramlar həyata keçirilib. SOCAR Qrupun əməkdaşları üçün 1 milyondan çox təlim saati təşkil olunub, Azərbaycan üzrə işçilərin bağlılıq göstəricisi 84 faiz, məmnunluq səviyyəsi isə 78 faiz təşkil edib. Eyni zamanda, hesabat ilində SOCAR Qrupunun sosial xərcləri 412 milyon manat olub.

Hesabatda SOCAR-ın yerli iqtisadiyyatın inkişafına verdiyi töhfə də öz əksini tapıb. 2025-ci ildə SOCAR-ın Azərbaycan Respublikası üzrə yerli təchizatçılara yönəldilən satınalma xərclərinin payı 82 faizdən 88 faizə yüksəlib. Bu nəticə yerli təchizat zəncirinin inkişafına, yerli bizneslərin dəstəklənməsinə və ölkə daxilində iqtisadi dəyərin artırılmasına SOCAR-ın davamlı töhfəsini əks etdirir.

Ümumilikdə hesabat SOCAR-da dayanıqlılığın korporativ idarəetmə, əməliyyat fəaliyyəti və strateji qərar qəbul etmə proseslərinə inteqrasiyası istiqamətində əldə olunmuş nailiyyətləri nümayiş etdirir.

Qeyd edək ki, GRI Standartlarına, o cümlədən GRI 11: Neft və Qaz Sektoru Standartına uyğun hazırlanan hesabat "Ernst & Yanq Holding (SiA-yEs) Bi.Vi." şirkətinin ölkəmizdəki filialı tərəfindən müstəqil təminat yoxlamasından keçirilib. Hesabat hazırlanarkən BMT Qlobal Sazişi, BMT-nin Dayanıqlı İnkişaf Məqsədləri (DİM), SASB və Avropa Dayanıqlılıq Hesabatlılığı Standartlarının (ESRS) prinsipləri nəzərə alınıb.

ABŞ və İran razılığa gəlib?

ABŞ və İran İslamabad Memorandumu çərçivəsində qüvvədə olan 60 günlük atəşkəsin müddətini uzatmaq barədə razılığa gəlib.

Bu barədə Pakistan hökumətindəki mənbələr "Anadolu" agentliyinə bildirib.

Məlumatla görə, hazırkı atəşkəs razılaşmasının müddəti 17 avqustda başa çatır. Tərəflər vasitəçilərə müddətin uzadılmasına razılıq verdiklərini çatdırıblar.

"Hər iki tərəf müddətin uzadılması ilə bağlı razılıqlarını vasitəçilərə çatdırıb", - vasitəçilik prosesinə yaxın mənbə bildirib.



Mənbə əlavə edib ki, hazırda tərəflər müddəti müəyyənləşdirmək üçün qarşılıqlı mesajlar mübadiləsi aparırlar.

Qeyd edək ki, Pakistan ABŞ və İran arasında danışıqlarda vasitəçi kimi çıxış edir.

BEA 2026-cı il üçün dünyada neft tələbinə dair proqnozunu azaldıb



Beynəlxalq Enerji Agentliyi (BEA, IEA) 2026-cı ildə gündəlik qlobal neft tələbinin 1,6 mln. barelə yaxın azalacağını proqnozlaşdırır.

Bu barədə BEA-nın aylıq hesabatında yazılıb.

BEA 2026-cı il üzrə gündəlik qlobal neft tələbinə dair proqnozunu öncəki

gözləntisi ilə müqayisədə 510 min barel azaldıb. Belə ki, agentlik iyul ayında 2026-cı ildə gündəlik qlobal neft tələbinin 1,047 mln. barel azalacağını proqnozlaşdırmışdı.

Hesabata əsasən, 2026-cı ildə gündəlik qlobal neft tələbi 103,288 mln. barel təşkil edəcək. 2025-ci ildə bu göstərici 104,844 mln. barel olub.

Bundan başqa, BEA 2027-ci ildə gündəlik qlobal neft tələbinin 105,7 mln. barelə çatacağını gözləyir.

Agentlik gündəlik qlobal neft tələbinin azalmasını Hörmüz boğazının bağlanması davam etməsi və yüksək neft qiymətlərinin neft istehlakını məhdudlaşdırması ilə əlaqələndirir.

Fon der Lyayen: Aİ Kolumbiyaya yardım ayırır



Avropa İttifaqı (Aİ) 7,4 maqnitadlı zəlzələdən zərər çəkmiş Kolumbiyaya 2 milyon avro məbləğində yardım ayıracaq.

“Report” xəbər verir ki, bu barədə Avropa Komissiyasının rəhbəri Ursula fon der Lyayen bildirib.

“Axtarış-xilasətmə əməliyyatları davam edərkən, Aİ mümkün olan bütün istiqamətlərdə Kolumbiyaya dəstək göstərir. Biz ən çox zərər çəkmiş ərazilərdə əhaliyə kömək etmək üçün 2 milyon avro ayırıırıq.

Kolumbiya Mülki Müdafiə Mexanizmini işə saldıqdan sonra biz yardımın yerlərdəki ehtiyaclarla uyğun olmasını təmin etmək üçün səy göstəririk”, - o qeyd edib.

Rusiya Hindistandan benzin idxal etməyə başlayıb



Rusiya Ukrayna Silahlı Qüvvələrinin ölkənin neft emalı zavodlarına zərbələr endirməsi nəticəsində yaranan yanacaq çatışmazlığı fonunda Hindistandan avtomobil yanacağı idxal etməyə başlayıb.

Bu barədə “Bloomberg” “Kpler”-in məlumatlarına istinad edib.

Məlumatla görə, avqustun əvvəlində “Nayara Energy” şirkətinin Vadinar şəhərindəki neft emalı zavodundan Rusiyaya 42 min ton benzin partiyası göndərilib.

“Bloomberg”-in məlumatına görə, benzin partiyası iyulun ortalarında Rusiya bayrağı altında üzən tankərə yüklənərək Misirə göndərilib. Orada yanacaq Oman bayrağı altında üzən gəmiyə yüklənib və daha sonra Rusiyaya yola düşüb. Partiya ölkəyə avqustun 5-də çatıb.

“Kpler” qeyd edib ki, tədarüklər Rusiyanın daxili bazarında cari benzin çatışmazlığının miqyasını, həmçinin neft emalı zavodlarında emal həcminin azalmasını Rusiyanın neft məhsullarının əsasənvi ticarət marşrutlarını dəyişdirdiyini göstərir.

“Bloomberg”-in istinad etdiyi “EA Analytics”-in qiymətləndirmələrinə görə, iyul ayında Rusiyada sutkada 3,6 milyon barel neft emal edilib ki, bu da mövsümi orta göstərici ilə müqayisədə 30 %-dən çox aşağıdır.

Ukrayna Silahlı Qüvvələrinin neft emalı zavodlarına hücumlarının səbəb olduğu yanacaq çatışmazlığı digər bazarlara da təsir göstərir. Bu ilin əvvəlində Rusiya daxili bazarı ləzəmi həcmərlə təmin etmək üçün dizel yanacağının ixracına qadağa qoyub. Bu, Yaxın Şərqdəki neft emalı zavodlarının zədələnməsi və Hörmüz boğazının bağlanması səbəbindən təklifin azalmasını daha da kəskinləşdirib.

Sonradan dizel yanacağının ixracına qoyulan qadağanın qüvvədə olma müddəti ilin sonuna qədər uzadılıb.

Husilər Səudiyyə Ərəbistanı qüvvələrinin mövqelərinə zərbə endirib



“Ənsar Allah” hərəkatının husiləri Yəmənin Moxa və Marib quberniyası yaxınlığında Səudiyyə Ərəbistanı qüvvələrinə zərbələr endiriblər.

“Report”-un məlumatına görə, bununla bağlı hərəkatın nümayəndəsi Yəhya Səriya açıqlama verib.

Onun sözlərinə görə, Maribdəki Tədavir hərbi düşərgəsi də daxil olmaqla, qoşunların yerləşdirilməsi, sursat anbarları və komandanlıq məntəqələri ballistik raket və pilotsuz təyyarələrin hücumlarına məruz qalıb.

Səriya iddia edir ki, zərbələr nəticəsində Səudiyyə Ərəbistanının və onların dəstəklədiyi qüvvələrin onlarla hərbi qulluqçusu həlak olub və yaralanıb.

O, vurğulayıb ki, husilər münəqişəni qızışdırmağa çalışan Səudiyyə Ərəbistanı qüvvələrinə qarşı hərbi əməliyyatları davam etdirəcəklər.

Avropanın dəyişən rolu: iqtisadi nəhəngdən siyasi gücə çevrilmə axtarışı

Avropa İttifaqının paradoksu: zəngin güc, məhdud siyasi təsir

XXI əsrdə Avropa İttifaqı dünya siyasətinin ən böyük paradokslarından birini yaşayır. Avropa iqtisadi baxımdan dünyanın ən güclü mərkəzlərindəndir, lakin bu iqtisadi potensial hələ tam siyasi gücə çevrilməyib. Bu gün Avropa İttifaqı 27 dövləti birləşdirir, təxminən 452 milyon nəfərlik bazara malikdir və global ÜDM-in təxminən 17 faizindən çoxunu formalaşdırır. Aİ dünyanın ən böyük ticarət bloklarından biridir və global mal və xidmət ticarətində aparıcı mövqelərdən birini tutur. Lakin beynəlxalq sistemdə təsir yalnız iqtisadi göstəricilərlə müəyyən olunmur. Dünya siyasətində dövlətlərin və siyasi birliklərin çəkisi həm də onların təhlükəsizlik imkanları, texnoloji üstünlüyü, enerji təminatı və strateji qərarvermə qabiliyyəti ilə ölçülür. Məhz burada Avropa İttifaqının əsas problemi ortaya çıxır. Avropa iqtisadi nəhəng olsa da, uzun müddət təhlükəsizlik məsələlərində ABŞ-ın hərbi imkanlarına əsaslanıb. NATO çərçivəsində ABŞ-ın rolu Avropa təhlükəsizliyinin əsas sütunlarından biri olub. Stokholm Beynəlxalq Sülh Araşdırmaları İnstitutunun (SIPRI) məlumatlarına görə, ABŞ uzun illər ərzində NATO ölkələrinin ümumi müdafiə xərclərində ən böyük paya sahib olub. Avropanın müdafiə sahəsində asılılığı xüsusilə Ukrayna müharibəsindən sonra daha aydın göründü. 2022-ci ildən sonra Avropa dövlətləri təhlükəsizlik və müdafiə siyasətinə daha çox resurs ayırmağa başladı. Lakin Avropa ölkələrinin hərbi imkanları ABŞ-la müqayisədə hələ də məhdud olaraq qalır. ABŞ uzun illər ərzində NATO çərçivəsində Avropanın əsas təhlükəsizlik təminatçısı rolunu oynayıb. ABŞ-ın hərbi büdcəsi, texnoloji imkanları, global hərbi bazaları və strateji imkanları Avropa təhlükəsizlik sisteminin əsas dayaqlarından biri olub.

Beynəlxalq münasibətlər üzrə tanınmış alman alim Herfried Münkler Avropanın geosiyasi vəziyyətini təhlil edərkən yazır ki, Avropa uzun müddət xüsusi tarixi şəraitdə inkişaf edib. Bu şəraitdə ABŞ-ın təmin etdiyi təhlükəsizlik mühiti Avropa dövlətlərinə əsas diqqəti iqtisadi inkişaf, sənaye modernləşməsi və sosial rifah sistemlərinin qurulmasına yönəltməyə imkan verib. Burada söhbət “təhlükəsizlik təmin olunmuş rifah modeli” anlayışından gedir. Bu ifadə o deməkdir ki, Avropa İttifaqı uzun illər ərzində iki mühüm üstünlükdən eyni vaxtda istifadə edib: xarici təhlükəsizlik baxımından sabit mühit və daxili iqtisadi inkişaf üçün əlverişli şərait.

İkinci Dünya müharibəsindən sonra Avropa ölkələri bir-biri ilə müharibə ehtimalını azaltmaq üçün iqtisadi inteqrasiya yolunu seçdi. 1951-ci ildə Avropa Kömür və Polad Birliyinin yaradılması ilə başlayan proses sonradan Avropa İqtisadi Birliyinə, daha sonra Avropa İttifaqına çevrildi. Əsas məqsəd yalnız iqtisadi əməkdaşlıq yaratmaq yox, Avropada uzunmüddətli siyasi sabitlik formalaşdırmaq idi. Bu model nəticəsində Avropa ölkələri böyük iqtisadi nailiyyətlər əldə etdi. Vahid bazarın yaradılması, sərhədlərin iqtisadi baxımdan açılması, kapital və işçi qüvvəsinin sərbəst hərəkəti Avropa iqtisadiyyatının rəqabət qabiliyyətini artırdı. 1999-cu ildə avronun təbiiqi isə Avropanın iqtisadi inteqrasiyasında yeni mərhələ yaratdı. Lakin bu inkişaf modeli müəyyən xarici şərtlərə əsaslanırdı. Avropa təhlükəsizlik xərclərini nisbətən aşağı saxlaya bildiyi dövrdə daha çox sosial siyasətə, texnologiyaya, təhsilə və sənayenin inkişafına investisiya qoya bildi. Məhz bu səbəbdən Münkler hesab edir ki, Avropanın qarşılaşdığı əsas problem iqtisadi zəiflik deyil, dəyişən beynəlxalq mühitdə əvvəlki inkişaf modelinin artıq kifayət etməməsidir.

XXI əsrin ikinci onilliyindən etibarən dünya siyasətində fundamental dəyişikliklər baş verdi. Rusiya ilə Qərbi arasında münasibətlərin kəskinləşməsi, Çin iqtisadiyyatının və texnoloji imkanlarının sürətli yüksəlişi, ABŞ-ın global strategiyasındakı dəyişikliklər Avropanı yeni təhlükəsizlik və inkişaf modeli axtarmağa məcbur etdi. Ən böyük dəyişiklik enerji sahə-

sində baş verdi. Uzun illər ərzində Avropa sənayesinin mühüm hissəsi nisbətən ucuz Rusiya enerji resurslarından istifadə edirdi. 2021-ci ildə Rusiyanın Avropa İttifaqının təbii qaz idxalında təxminən 45 faiz payı vardı. Bu asılılıq xüsusilə Almaniyaya kimi sənaye nəhəngi ölkələr üçün mühüm iqtisadi faktor idi. Lakin 2022-ci ildən sonra geosiyasi vəziyyət dəyişdi. Rusiya qazından asılılığın azalması Avropa üçün həm siyasi, həm də iqtisadi sınağa çevrildi. Avropa alternativ enerji mənbələri, yeni təchizat marşrutları və fərqli tərəfdaşlar axtarmağa başladı.

Bu hadisə mühüm bir həqiqəti ortaya çıxardı: XXI əsrdə iqtisadi güc yalnız maliyyə, texnologiya və sənaye imkanları ilə müəyyən olunmur, enerji təhlükəsizliyi, kritik xammallara çıxış və logistika imkanları da milli və regional gücün əsas elementlərinə çevrilib. Avropanın sənaye modeli yüksək texnologiyaya əsaslanırsa da, bu texnologiyaların işləməsi üçün böyük həcmdə enerji və xammal tələb olunur. Elektrik avtomobilləri üçün litium, ko-



balt və digər minerallar, rəqəmsal texnologiyalar üçün nadir torpaq elementləri, sənaye üçün sabit enerji təchizatı strateji əhəmiyyət daşıyır. Məhz buna görə Avropa gələcək strategiyasında yeni tərəfdaşlara daha çox diqqət yetirməyə başlayıb. Bu tərəfdaşlar arasında Xəzər regionu və Türkiyə dövlətləri xüsusi yer tutur. Azərbaycan Avropa üçün yalnız enerji ixracatçısı deyil, həm də yeni nəqliyyat və logistika imkanları yaradan strateji tərəfdaşdır. Azərbaycan qazının Avropa bazarlarına çıxışı enerji mənbələrinin şaxələndirilməsinə xidmət edir. Eyni zamanda, Azərbaycanın yerləşdiyi coğrafi mövqə Avropa ilə Mərkəzi Asiya arasında nəqliyyat əlaqələrinin inkişafında mühüm rol oynayır. Türkiyə isə Avropa üçün həm təhlükəsizlik, həm enerji, həm də nəqliyyat baxımından xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Türkiyənin NATO üzvü olması, Qara dəniz və Aralıq dənizi regionlarında strateji mövqeyi, Avropa ilə geniş iqtisadi əlaqələri onu Avropanın mühüm tərəfdaşlarından birinə çevirir. Qazaxıstan Avropanın kritik xammal təhlükəsizliyində mühüm rol oynayır. Xüsusilə uran istehsalında dünyanın aparıcı ölkələrindən biri olan Qazaxıstan nüvə enerjisindən istifadə edən Avropa dövlətləri üçün strateji əhəmiyyət daşıyır. Özbəkistan isə Mərkəzi Asiyada mühüm iqtisadi tərəfdaşlardan biridir. Ölkənin pambıq, tekstil, sənaye və logistika imkanları Avropa şirkətləri üçün yeni əməkdaşlıq istiqamətləri yaradır. Bu realiaqlar göstərir ki, Avropanın iqtisadi gücü müəyyən mənada geniş beynəlxalq əməkdaşlıq şəbəkəsinə əsaslanır. Avropa öz sənaye gücünü qorumaq üçün yalnız daxili imkanlarına yox, həm də etibarlı xarici tərəfdaşlara ehtiyac duyur. Buna görə də Avropanın qarşısında duran əsas məsələ artıq iqtisadi potensial yaratmaq deyil, bu potensialı siyasi təsirə çevirməkdir. Çünki XXI əsrdə global liderlik yalnız böyük iqtisadiyyatla ölçülür, enerji təhlükəsizliyi, texnoloji üstünlük, hərbi imkanlar, diplomatik çeviklik və strateji tərəfdaşlıq şəbəkəsi ilə formalaşır. Aİ-nin gələcəyi məhz bu suala cavabdan asılı olacaq: Avropa sahib olduğu iqtisadi gücü müstəqil siyasi təsirə çevirə biləcəkmi, yoxsa yeni dünya sistemində əsasən böyük iqtisadi bazar kimi qalacaq?

Avropanın yeni rəqabət meydanı: ABŞ, Çin və texnoloji güc uğrunda mübarizə

Avropanın XXI əsrdə qarşılaşdığı əsas çağırışlardan biri yalnız təhlükəsizlik və enerji məsələləri ilə bağlı deyil. Daha dərin problem global iqtisadi modelin dəyişməsi və texnoloji rəqabətin yeni mərhələyə keçməsidir. XX əsrin ikinci yarısında Avropa sənaye, elm və texnologiya sahəsində dünyanın aparıcı mərkəzlərindən biri idi. Almaniyanın maşınqayırma sənayesi, Fransanın aerokosmik sektoru, İtaliyanın istehsal imkanları, Niderlandın yüksək texnologiya şirkətləri Avropanın global iqtisadi çəkisini artırır. Lakin XXI əsrdə iqtisadi rəqabətin xarakterləri dəyişib. Əvvəllər sənaye gücü əsasən polad, avtomobil, kimya və ağır istehsal imkanları ilə ölçülürdüsə, indi əsas üstünlük süni intellekt, yarımkeçiricilər, kvant texnologiyaları, rəqəmsal platformalar, robotlaşdırma və yüksək məhsuldarlıqlı istehsal sistemləri ilə müəyyən olunur. Məhz bu sahələrdə ABŞ və Çin arasındakı rəqabət Avropanın qarşısına yeni strateji

rində global rəqiblərə çevrilib.

Avropa İttifaqının Çinlə iqtisadi münasibətləri də bu baxımdan mürəkkəb xarakter daşıyır: bir tərəfdən Çin Avropa üçün böyük ticarət tərəfdaşdır, digər tərəfdən isə bəzi strateji sahələrdə Çin şirkətlərinin üstünlüyü Avropa sənayesində narahatlıq yaradır. Avropa Komissiyasının məlumatlarına görə, Aİ-Çin illik ticarət dövriyyəsi yüz milyardlarla avro həcmindədir. Lakin Aİ ilə Çin arasında ticarət balansında Avropanın böyük kəsiri var. Bu vəziyyət Avropada “iqtisadi təhlükəsizlik” anlayışının daha çox müzakirə edilməsinə səbəb olub.

Avropanın qarşısında digər mühüm məsələ ABŞ-la münasibətlərdir. ABŞ Avropanın əsas təhlükəsizlik tərəfdaşı olmaqla yanaşı, həm də texnoloji və investisiya baxımından mühüm tərəfdaşdır. Lakin son illər transatlantik münasibətlərdə yeni suallar meydana çıxıb. ABŞ sənaye siyasətində daha fəal mövqə tutmağa başlayıb. 2022-ci ildə qəbul edilmiş CHIPS and Science Act ABŞ-da yarımkeçirici istehsalını gücləndirmək üçün təxminən 52 milyard dollar həcmdə dövlət dəstəyi nəzərdə tutur. Bu addım göstərir ki, Birləşmiş Ştatlar da kritik texnologiyalarda xarici asılılığı azaltmağa çalışır. Avropa üçün əsas problem ondan ibarətdir ki, həm ABŞ, həm də Çin strateji texnologiyalar sahəsində böyük dövlət dəstəyi ilə irəliləyir.

Avropa isə daha çox tənzimləyici güc kimi çıxış edir. Bu yanaşmanın üstünlükləri də var. Avropa İttifaqı şəxsi məlumatların qorunması sahəsində dünyanın ən təsirli hüquqi çərçivələrindən birini yaradıb. 2018-ci ildə qüvvəyə minən Ümumi Məlumatların Qorunması Qaydaları (GDPR) global rəqəmsal idarəetməyə ciddi təsir göstərib. Lakin texnologiya sahəsində əsas sual yalnız qaydaları müəyyən etmək deyil, həm də həmin texnologiyalar yaradan tərəf olmaqdır. Bu məsələdə avropalı ekspert Mark Leonardın yanaşması diqqətəlayiqdir. O, Avropa Xarici Əlaqələr Şurasının (European Council on Foreign Relations -ECFR) həmtəsisçisi və direktorudur. Leonard uzun illər Avropanın global rolu, geosiyasi dəyişikliklər və böyük güclər arasında rəqabət məsələlərini araşdırıb.

Onun fikrincə, Avropa artıq əvvəlki kimi yalnız iqtisadi əməkdaşlıq layihəsi kimi fəaliyyət göstərə bilməz. Yeni dövrdə Avropa həm iqtisadi, həm texnoloji, həm də siyasi baxımdan daha strateji düşünməlidir. Leonard hesab edir ki, ABŞ-Çin rəqabətinin gücləndiyi bir dövrdə Avropa öz mövqeyini müəyyən etməlidir. Aİ nə tam şəkildə ABŞ-ın strategiyasının davamçısı olmalı, nə də Çinlə münasibətlərdə yalnız iqtisadi maraqlara əsaslanmalıdır. Əsas məsələ Avropanın öz maraqlarını qoruyan müstəqil stratejiya formalaşdırmasıdır. Bu yanaşma Avropanın qarşısında duran əsas dilemmayı göstərir: əgər Avropa yalnız ABŞ texnologiyasından və təhlükəsizlik imkanlarından asılı qalarsa, onun strateji müstəqilliyi məhdudlaşa bilər; əgər Çin texnologiyasından həddindən artıq asılılıq yaranarsa, bu da gələcəkdə siyasi və iqtisadi risklər törədən bilər. Buna görə Avropa texnoloji imkanlarını artırmalı, innovasiya ekosistemini gücləndirməli və global rəqabətdə daha fəal mövqə tutmalıdır.

davamı növbəti sayımızda



Karim QƏNBƏROV,
Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik Akademiyasının “Dövlət qulluğu və kadr siyasəti” kafedrasının müəllimi, Beynəlxalq hüquq üzrə ekspert

“Yeni Azərbaycan” qəzetinə abunə olmaq istəyənlər aşağıdakı yayım şirkətləri ilə əlaqə saxlaya bilərlər:

“Azərpoçt” MMC PDM- 0125984955, 0552004544
“Azərmatbuatıyayımı” ASC - 0124411991, 0124404694
“Səma” MMC - 0125940252, 0503336969
“PressInform” MMC - 0703400100, 0504560835

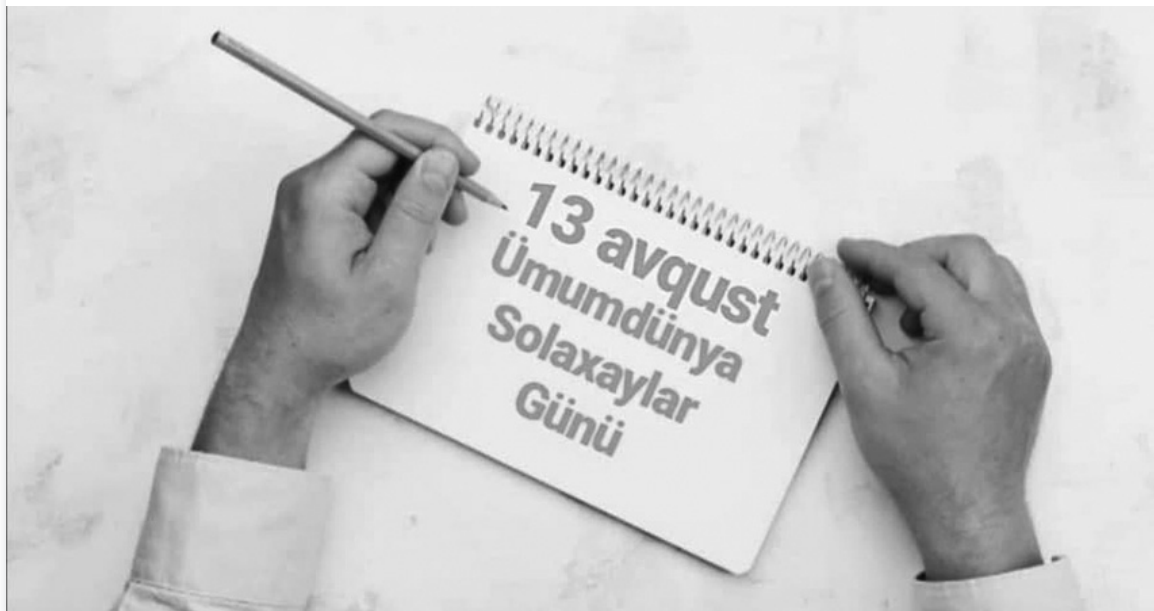
“Qaya” MMC - 0125667780, 0502352343
“Spark Press” MMC - 0503548555
“Ziya LTD” MMC - 0124977696, 0503067744

1 illik abunə - 158,40 AZN
6 aylıq abunə - 79,20 AZN



Onlar niyə sol əllə yazır?

Solaxaylarla bağlı maraqlı faktlar...



İnsanın hansı əli ilə yazması ilk baxışda adi və əhəmiyyətsiz bir xüsusiyyət kimi görünə bilər. Lakin sol əli dominant olan insanlar haqqında tarix boyu müxtəlif fikirlər səsləndirilib. Onlar bəzən fərqli, bəzən qeyri-adi, hətta yanlış şəkildə xüsusi qabiliyyətlərə malik insanlar kimi təqdim ediləblər. Halbuki solaxaylıq insanın təbii xüsusiyyətlərindən biridir və cəmiyyətin müxtəlifliyinin maraqlı nümunələrindən sayılır.

13 avqust - Beynəlxalq Solaxaylar Günüdür. Bu gün solaxayların unikallığının və fərqliliklərinin cəmiyyətə çatdırılması və təbliğ olunması məqsədilə qeyd edilir.

Bu gün ilk dəfə 1976-cı ildə “Leftlanders International” təşkilatının qurucusu Dean Kampbel tərəfindən qeyd olunub. 1992-ci ildə isə Britaniya Solaxaylar Klubunun təşəbbüsü ilə Beynəlxalq Solaxaylar Günü təsis edilib.

Bəzi məlumatlara görə, dünya əhalisinin 15-20 faizini solaxay insanlar təşkil edir. Statistikağa görə, Azərbaycanda əhalinin 8 faizi solaxaydır.

İnsanların böyük əksəriyyəti sağ əllərindən istifadə etməyə üstünlük verdiyi üçün bir çox əşyalar da məhz buna uyğun tərtib edilir. Qayçı, yazı masaları, spiral dəftərlər demək olar ki, solaxay insanların istifadə etməsi qeyri-mümkün olan məhsullardır.

Ancaq solaxaylar üçün həyat tarix boyu da asan olmayıb. Qədimdə solaxay insanlar bəxtsiz olmaqda ittiham olunurdular. Vaxt var idi ki, solaxayların həyatı hər an təhlükə altında idi. Keçmiş zamanlarda Avropada solaxaylıq iblislik əlaməti hesab edilirdi və solaxaylara ölüm hökmü oxunurdu. Bu səbəbdən də solaxay doğulanlar solaxay olduqlarını gizlətməyə çalışırdılar. Qədim Romada bu cür insanlar “sinister”, yəni “pislik” adlandırılmışlar. Orta əsrlərin kilə xadimləri isə solaxayları “şeytan” adlandıraraq yandırdılar. Rusiyada isə I Pyotr belə bir fərman vermişdi ki, “kürənlər, solaxaylar, taygözlər məhkəmədə şahidlik edə bilməzlər”. I Pyotr bunu belə izah edirdi: “Fırıldaqqı bədzatlara İlahi özü nişan qoyur”.

Solaxaylıq nədir?

Əvvəlcə onu qeyd edək ki, solaxaylıq qüsurla deyil. Sağ əl beynin sol yarımkürəsi, sol əl isə sağ yarımkürəsi ilə idarə olunur. Alimlərin fikrincə, beynin

sol yarımkürəsi informasiyanı daha tez mənimsəyir və buna görə solaxaylar informasiyanı tez və düzgün qəbul edir, xüsusi istedadla malik olurlar. Psixoloqların hesablamalarına görə, solaxaylar arasında istedadlılar 20, sağ əllilərdə isə 5 faizdir.

Solaxaylıq genetikdir?

Araşdırmalara görə, uşaqlarda solaxaylıq meyli genetik xüsusiyyətlərə malikdir. Əgər valideynlərin hər ikisi solaxaydırsa, uşağın solaxay olma ehtimalı 50 faizdir. Valideynlərdən biri solaxaydırsa, nisbət 17 faiz, hər ikisi də solaxay deyilsə, bu nisbət 2 faizə düşür.

Digər bir araşdırmaya görə, solaxay və sağ əllilərin beynin quruluşu fərqlidir. Belə ki, beynin yarımkürələri hər iki qrupda fərqli olsa da, sağ əlli insanlarda fərqlər daha qabarıq şəkildə özünü göstərir. Xüsusilə, sağ əlli insanlarda dil funksiyaları daha çox sol yarımkürədə lokallaşdırılır, solaxaylarda isə bu aspektdə yarımkürələr arasında fərq

Solaxayların beyni fərqlidir?

daha az nəzərə çarpır.

Sağ əllilərin üstünlüyü məsələsinə gəlincə, bunun təkamülün yan təsiri olduğuna dair bir nəzəriyyə var. Çünki beynin sol yarımkürəsində nitq funksiyalarının inkişafı sağ əlin funksiyalarının artması ilə müşayiət olunub. Oxşar tendensiya meymunlarda da müşahidə olunur, burada sağ və solaxayların paylanması daha bərabərdir.

Bundan başqa, solaxaylar, döyüş sənətlərində müəyyən üstünlüklərə sahib ola bilərlər. Çünki sol tərəfdən hücum rəqibi təəccübləndirir. Bu sürpriz solaxaylara, qılıncoynatma kimi müasir idman növlərində üstünlük verir.

Solaxaylar haqqında maraqlı faktlar

- Solaxay insan qarşısındakı məsələyə daha tez cavab tapır
- Solaxaylıq genlə gəlir
- Solaxay kişilər qadınlara nisbətən daha çox psixoloji sarsıntı keçirir
- Solaxay uşaqlar tərs olurlar.

Uşaq solaxay olarsa...

Uzun illərdir ki, solaxaylığın uğursuzluq gətirdiyi, sağ əlliliyin doğru bir şey olduğuna inanən insanlar var. Bundan başqa, bəzi valideynlər övladlarının solaxay olduğunu bildikdə onu bu vərdişdən uzaqlaşdırmağa çalışır. Lakin mütəxəssislər valideynlərin sol əlli uşaqları sağ əlindən istifadə etmək üçün təkid etməsinin düzgün olmadığını, bunun uşaqda ciddi öyrənmə çətinliklərinə səbəb ola biləcəyini vurğulayırlar.

Məşhur solaxaylar...

Dünyada solaxay məşhurlar çoxdur: Bill Geys, Leonardo da Vinçi, Mark Tven, Beethoven, Merilin Monro, Albert Eynşteyn, Janna d'Ark, Lüs Keroll, Nikolay Leskov, Mikelandelo, Pol Makkartni, Sergey Raxmaninov, Brüs Uillis və Rober De Niro solaxay məşhurlardır.

Məşhur siyasətçilər Yuli Sezar, Makedoniyalı İsgəndər, Napoleon Bonapart, Böyük Karl, Uinston Çörçill də solaxay olublar. Amerikanın keçmiş prezidentləri Ronald Reyqan, ata Corc Buş, Bill Klinton, Barak Obama da solaxay siyasətçilər sırasına daxildir.

Mütəxəssislərin fikrincə, zorla sağ ələ keçirilən hərəkətlərin nəticəsində uşaq nevroz, pəltək və tənəblə ola bilər. Belə ki, solaxaylar üçün sağ əllə yazmaq əsl stressdir. Onların problemləri əslində sağ əllə işləməyə təkid edildikdən sonra yaranır.

Bu baxımdan valideynlər solaxay övladlarını sağ əllə işləməyə məcbur etməkdənsə, uşağın sol əlini çox er-

Ultrasəs müayinədə bilinir...

Solaxaylığın mənşəyi ilə bağlı elmi dəlillərə əsasən, əl üstünlüyü hələ doğuşdan əvvəl formalaşır və bu, 10 həftəlik ultrasəs müayinəsi ilə təsdiqlənir. Müşahidələr göstərib ki, ilkin ultrasəs müayinədə uşağın sağ və ya sol əlli olmasını müəyyən etmək olur. Belə ki, sağ əllilərin sağ barmağını, solaxayların isə sol barmaqlarını əm-mək ehtimalı daha çoxdur.

Onlar üçün sağ əllə yazmaq əsl stressdir

kən yaşlardan inkişaf etdirməlidir. Ola bilsin ki, uşaqlıqda solaxaylar nəşə düzəltməyə və ya çəkməyə başlayanda bunu kobud edirlər. Lakin buna görə üzülməyə dəyməz. Belə uşaqlara səbrlə yanaşmaq və qabiliyyətlərini inkişaf etdirmək lazımdır.

Yeganə BAYRAMOVA

İsti havalarda nə yeyək, nə içək?

Yay aylarında təkcə geyimlərimiz deyil, süfrəmiz də dəyişir. Günəşin qızmar şüaları altında orqanizm əv-

Yay süfrəsinin görünməz təhlükələri...

Həkimlərdən vacib tövsiyələr

vəlki kimi ağır və yağlı qidaları qəbul etmək istəmir. İştahanın azalması, daha çox su içmək ehtiyacı və sərin qid-

dalara üstünlük vermək bu dövrdə olduqca təbii.

Ancaq isti havalarda nə yeyəcəyi-

miz qədar, qidaların necə və nə vaxt qəbul edilməsi də vacibdir. Çünki yüksək temperatur qidaların daha tez xarab olmasına şərait yaradır. Xüsusilə, açıq havada satılan və düzgün sax-

lanılmayan məhsullar bağırsaqla infeksiyalarına səbəb ola bilər. Yay aylarında süfrəmizdə hansı qidalar üstünlük təşkil etməlidir? Gün ərzində necə qidalanmaq daha doğrudur?

Ağır yeməklərdən uzaq durun

Sualımızı cavablandıran dietoloq Şəfa Yadigarova “Yeni Azərbaycan”a açıqlamasında bildirib ki, isti havalarda ilk növbədə su qəbuluna diqqət etmək lazımdır. Onun sözlərinə görə, gün ərzində kifayət qədər su içmək orqanizmin normal fəaliyyətinə kömək edir: “Susamağı gözləmədən mütəmadi olaraq su qəbul etmək daha məqsəduyğundur. Qidalanmada tərəvəz və meyvələrin payını artırmaq faydalıdır. Qarpız, yemiş, xiyar, pomidor və müxtəlif göy-yərtilər yay süfrəsi üçün yaxşı seçimdir. Bu məhsullar həm

su, həm də vitamin və mineral baxımından zəngindir.

Yayda çox yağlı və ağır yeməklərdən mümkün qədər uzaq durmaq məsləhətdir. Qızartmalar əvəzinə sobada bişmiş, qaynadılmış və ya buğda hazırlanmış yeməklərə üstünlük vermək olar. Belə qidalar həzm sistemi üçün də daha rahatdır”.



Qastroenteroloqun sözlərinə görə, yayda süd və süd məhsullarının saxlanması da diqqət etmək lazımdır:

Nizamlı qidalanmaq daha məqsəduyğundur

“Məhsullar soyuducuda uyğun temperaturda qorunmalıdır. Açıqda uzun müddət qalan süd məhsullarından istifadə etmək risklidir. Ət, balıq, yumurta və digər tez xarab olan məhsullar da düzgün saxlanmalıdır. Bişmiş yeməkləri otaq temperaturunda uzun müddət saxlamaq olmaz. Xüsusilə, isti havalarda bu qayda daha ciddi şəkildə gözlənilməlidir.

Bir məsələni də unutmamaq olmas. İş-

ti havalarda həddindən artıq yemək həzm sistemini yükləyir. Buna görə gün ərzində daha kiçik porsiyalarla və nizamlı qidalanmaq daha məqsəduyğundur”.

İsti havalarda uşaqların da gündəlik rejimində bir çox dəyişiklik baş verir. Uzun günlər, yüksək temperatur və açıq havada keçirilən saatlar artır.

Bəs isti havalarda uşaqların qidalanmasında hansı məhsullar üstünlük təşkil etməlidir?

Şirin qazlı içkilər susuzluğu yatırır?

Sərinləşdirici içkilərə gəlincə, dietoloq qeyd edib ki, şirin qazlı içkilər susuzluğu tam aradan qaldırmaya bilər: “Üstəlik, onların tərkibində yüksək miqdarda şəkər ola bilər. Təbii və şəkərsiz içkilər daha yaxşı seçimdir.

Yay aylarında qidaların saxlanması şəraitində də xüsusi diqqət edilməlidir. İsti temperaturda bəzi məhsullar daha tez xarab olur. Xüsusilə, süd məhsulları, ət və mayonezli salatların düzgün saxlanması vacibdir.

Yay aylarında qidalanma üçün əsas prinsip sadədir: isti havada az və ağır yemək əvəzinə, yüngül, ba-

Maye qəbuluna diqqət etmək vacibdir

Pediatr Ramilə Məmmədovanın sözlərinə görə, isti havalarda böyük-lər kimi uşaqların da qidalanması daha yüngül və balanslı olmalıdır: “İlk növbədə maye qəbuluna diqqət etmək lazımdır. Uşağın kifayət qədər su içməsi vacibdir. Xüsusilə, açıq havada oynayan və çox tərləyən uşaqlarda maye ehtiyacı arta bilər.

Yay menyusunda tərəvəz və meyvələrə geniş yer verilməlidir. Lakin meyvələrin həddindən artıq qəbuluna da yol vermək olmaz”.

lanslı və su ilə zəngin qidalanmaq lazımdır. Bu yanaşma həm gün ərzində enerjinin qorunmasına, həm də orqanizmin istiliyə daha rahat uyğunlaşmasına kömək edir”.



Qazlı və şəkərli içkilər suyu əvəz etmir...

Pediatr qeyd edib ki, çox yağlı və ağır yeməklər uşaqlarda narahatlıq yarada bilər: “Fast-food məhsulları, həddindən artıq şirin qidalar və qazlı içkilər də məhdudlaşdırılmalıdır. Xüsusilə,

Bu qidalar həzm sistemində yük yaradır

Qastroenteroloq Surxay Məmmədov bildirib ki, isti havalarda çox yağlı, qızardılmış və ağır yeməklərin miqdarını azaltmaq lazımdır. Belə qidalar həzm sistemində əlavə yük yarada bilər: “Tərəvəz və meyvələr yay menyusunun əsas hissələrindən biri ola bilər. Xiyar, pomidor, göy-yərti, qarpız və digər su ilə zəngin məhsullar orqanizmin maye ehtiyacının qarşılmasına kömək edir. Lakin meyvələri də həddindən artıq qəbul etmək düzgün deyil”.

qazlı və şəkərli içkilər suyu əvəz etmir. İsti günlərdə uşağı məcburən çox yeməyə vadar etmək düzgün deyil. İş-

tahanın müəyyən qədər azalması mümkündür. Bu zaman kiçik porsiyalarla, daha tez-tez qidalanma seçilə bilər”.

Yeganə BAYRAMOVA

İtmişdir

17.01.2025 - ci ildə Dövlət Miqrasiya Xidməti tərəfindən Aydan Haşımova Bəhərçin qızına verilmiş DMX № 1937 vəsiqə itdiyi üçün etibarsız sayılır.

Təsisçi:
Yeni Azərbaycan Partiyası

Baş redaktor:
Alıqş HƏSƏNOĞLU

www.yeniazərbaycan.com
mail@yeniazərbaycan.com
Ünvan: Bakı - AZ-1000, Üzeyir Hacıbəyli - 66

Telefonlar:
493-16-94
498-19-84

İndeks: 67100
Lisenziya: N-B-317

Tiraj: 4490
Sifariş: 1043

“Kapital Bank” ASC-nin Nərimanov rayonu filialı
h/h - 33080019443900419109
kod - 200093
VÖEN - 1500486601

Qəzet “Yeni Azərbaycan”ın bilgisayar mərkəzində yığılıb, səhifələnib və “Azərbaycan” nəşriyyatında ofset üsulu ilə çap edilib.

Qəzet 1993-cü ilin
aprel ayından nəşr olunur.

Məsul nəvbətçi:

Yeganə Bayramova