

<https://doi.org/10.36719/2706-6185/41/31-36>

Arzu Xəlilzadə
Bakı Dövlət Universiteti
tarix üzrə fəlsəfə doktoru
arzu.xalilzade89@gmail.com

Azərbaycan Respublikasında iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi siyasəti (2003-2020)

Xülasə

Azərbaycan Respublikasında sənayenin inkişafı yalnız neft, qaz istehsalını əhatə etmir. Tədqiq olunan illərdə sənayenin digər sahələri, xüsusilə ağır sənaye və maşınqayırma sənayesi, nəqliyyat və logistika, informasiya-kommunikasiya texnologiyaları sahəsində müəyyən praktik addımlar atılmış, kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı diqqət mərkəzində olmuşdur. Bu sahədə strateji inkişafa nail olmaq üçün Prezident İlham Əliyevin müvafiq sərəncamları ilə konsepsiya və fəaliyyət planları qəbul edilmiş, konkret məqsəd və vəzifələr müəyyənləşdirilmişdir. Dövlət müstəqilliyinin bərpa-sından sonra iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, ənənəvi iqtisadi sahələrlə yanaşı, müasir dünyanın çağırışlarına cavab verən sənaye sahələrinin yaradılması və inkişafı strateji vəzifələr olaraq qəbul edilmişdir.

Bu baxımdan məqalədə 2003-2020-ci illər ərzində Azərbaycan Respublikasında iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi istiqamətində görülən işlər, qeyri-ənənəvi sənaye sahələrinin inkişafı ilə bağlı qəbul edilən sənədlər və praktik nəticələr öyrənilmiş, bu istiqamətdə meydana çıxan çətinliklərin səbəbləri təhlil edilmişdir.

Müəllif məqalədə maşınqayırma sənayesinin inkişafı və yerli avtomobillərin istehsalı sahəsində müəyyən bölgələrin inkişafı, ayrı-ayrı zavodların yaranması və sənaye sahələri ilə yanaşı, kiçik və orta sahibkarlığın inkişafının vacibliyi, bu sahədə aparılan dövlət siyasəti, meydana çıxan problemlər barəsində təhlillər aparmış, Azərbaycanın Cənubi Qafqazda Şərqi – Qərbi, Şimal – Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin mərkəzində yerləşməsi, əlaqələndirici dövlət statusunda olması, bunun Azərbaycan üçün üstünlüklərini göstərmişdir.

Müəllif belə nəticəyə gəlmişdir ki, kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı cəmiyyətin vacib elementi hesab olunur, nəqliyyat və logistika sahəsində Azərbaycanın Azərbaycanın Asiya və Avropanı əlaqələndirməsi ölkənin əhəmiyyətini artırır və eyni zamanda informasiya mərkəzinə çevirmiş olur.

Açar sözlər: *Azərbaycan, ağır sənaye, maşınqayırma, nəqliyyat və logistika, sahibkarlıq, informasiya texnologiyaları*

Arzu Khalilzade
Baku State University
Doctor of Philosophy in History
arzu.xalilzade89@gmail.com

Economic Diversification Policy in the Republic of Azerbaijan (2003-2020)

Abstract

The development of industry in the Republic of Azerbaijan includes not only oil and gas production. In the studied years, certain practical steps were taken in other areas of industry, especially in the field of heavy industry and machine-building industry, transport and logistics, information and communication technologies, and the development of small and medium-sized enterprises was in the spotlight. In order to achieve strategic development in this area, the relevant orders of President Ilham Aliyev adopted concepts and action plans, defined specific goals and objectives. After the restoration of State independence, diversification of the economy, along with

traditional economic sectors, the creation and development of industries that meet the challenges of the modern world were recognized as strategic tasks.

From this point of view, the work carried out in the direction of diversification of the economy in the Republic of Azerbaijan during 2003-2020, the documents and practical results adopted on the development of non-traditional industries were studied, and the causes of difficulties in this direction were analyzed.

In the article, the author analyzed the importance of development of small and medium-sized enterprises along with the development of the machine-building industry and the development of certain regions in the field of production of domestic cars, the establishment of separate factories and industries, state policy in this area, emerging problems, the location of Azerbaijan in the center of East-West, North-South transport corridors in the South Caucasus and its status as a coordinating state, have shown its advantages for Azerbaijan.

Keywords: Azerbaijan, heavy industry, mechanical engineering, transport and logistics, entrepreneurship, information technology

Giriş

Azərbaycanda neft sənayesinin inkişafı ilə yanaşı, iqtisadiyyatın digər sahələrində də şaxələndirmə siyasəti həyata keçirilmiş, alternativ sənaye sahələri də inkişaf etmişdir.

Dövlət müstəqilliyinin bərpa edilməsindən sonra Azərbaycanda ağır sənaye və maşınqayırma sənayesinin inkişafı diqqət mərkəzində olmuşdur. Bu sənaye sahələrinin inkişaf yolu tarixi əhəmiyyətə malikdir. Maşınqayırma sənayesi 150 illik bir tarixə malik olmuş və onun idarəetmə strukturu dəfələrlə dəyişmişdir. İlk dəfə 1935-ci ildə Azərbaycanda neft-qaz maşınqayırma sənayesi birliyi yaradılmışdır. Sonralar neft-mədən avadanlıqlarının və alətlərinin istehsalı və təmiri müəssisələrinin birləşdirilməsi nəticəsində Ümumittifaq Neftmaşınqayırma Tresti “Az-neftmaş” yaradıldı və bu da sonralar Ümumittifaq Sənaye Birliyi (ÜSB) “Soyuzneftmaş”a, daha sonra isə “Azneftkimyamaş” Dövlət Şirkətinə çevrildi. Bu sahədə sonrakı dövrdə struktur dəyişikliklər davam etdirildi. 2001-ci ilin mart ayında Prezident Heydər Əliyevin Sərəncamı ilə “Azneftkimyamaş” Dövlət Şirkətinin bazasında eyniadlı açıq səhmdar cəmiyyəti yaradıldı. Bununla Azərbaycanın neft maşınqayırma sənayesi yeni bir mərhələyə qədəm qoydu (Abbasov, Əliyev, 2018, s. 70-74).

Tədqiqat

2004-cü ilin dekabr ayından “Gəncə avtomobil zavodu İstehsalat Birliyi fəaliyyət başlamış, müəssisədə “OKA”, “UAZ”, “ÇAN-QAN” markalı avtomobillərin yığılımı həyata keçirilmiş, 2007-ci ilin mart ayından etibarən Belarusun Minsk avtomobil və traktor zavodları ilə bağlanmış müqaviləyə əsasən Gəncə avtomobil zavodunda müxtəlif markalı traktor və MAZ avtomobillərinin istehsalına başlanılmışdır. Azərbaycanda “Azsamond” avtomobillərinin istehsalına 2005-ci ildən başlanılmışdır. İran tərəfi ilə əldə olunmuş razılığa əsasən, avtomobillərin ehtiyat hissələri bütünlükdə İrandan gətirilir və Şamaxı Avtomobil Zavodunda montaj olunurdu.

Azərbaycan ərazisində ümumi maşınqayırma sənayesinə aid edilən bir sıra müəssisələr Müdafiə Sənayesi Nazirliyinin tərkibindədir. Artıq Azərbaycanda “Oka”, “Azsamand”la yanaşı, “Aziz”, “Lifan” minik avtomobilləri istehsal edilir və çeşidləri genişləndirilir (Abbasov, Əliyev, 2018, s. 70-74).

Azərbaycanda ağır sənayenin inkişafı məqsədilə 2016-cı il dekabrın 6-da “Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi” hazırlanmışdır. Bu strateji yol xəritəsi Azərbaycan Respublikası Prezidentinin “Milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritəsinin başlıca istiqamətləri”nin təsdiqi və bundan irəli gələn məsələlər haqqında” 2016-cı il 16 mart tarixli Sərəncamı ilə müəyyən edilmiş vəzifələrin icrası məqsədilə hazırlanmışdır (Milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritələrinin təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı, 2016). Strateji Yol Xəritəsinin əsas məqsədi qeyri-neft sənayesini inkişaf etdirmək, iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi, ağır sənaye və maşınqayırma sahəsində məşğulluğun artırılması, ətraf mühitin qorunması və dayanıqlı iqtisadi inkişafa nail olmaq, əhalinin həyat səviyyəsinin yaxşılaş-

dırılmasından ibarət idi. Ağır sənaye və maşınqayırma sahəsində əsas strateji hədəflər rəqabətə-davamlı sektorun yaradılması, maliyyə dəstəyinin təmin edilməsi və beynəlxalq əməkdaşlığın həyata keçirilməsi idi (Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

2004-cü ildən etibarən Azərbaycanda sənayenin yeni inkişaf dövrü başlamış, neft-qaz sənayesindən əldə edilən gəlirlərin bir hissəsi sənayenin müxtəlif sahələrinin inkişafına yönəldilmiş, regionlarda sənaye strukturunun optimallaşdırılması üçün dövlət proqramları tərtib edilmişdir (Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016). Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2014-cü il 10 yanvar tarixli Sərəncamı ilə Azərbaycan Respublikasında 2014-cü il “Sənaye ili” elan olunmuş, sənayenin inkişafı üzrə tədbirlər planı icra edilmişdir (“Azərbaycan Respublikasında 2014-cü ilin “Sənaye ili” elan edilməsi ilə bağlı Tədbirlər Planı”nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı, 2014).

Tədqiq olunan illərdə Azərbaycanın metallurgiya və maşınqayırma sahələrində ciddi irəliləyişlər olmuşdur. Maşınqayırma sənayesində məhsul istehsalı 15 dəfəyə yaxın artmış, sahənin qeyri-neft emalı sənayesində payı 21,5 faizə çatmışdır. Ağır sənaye və maşınqayırma sahəsində yeni istehsal müəssisələri istismara verilmişdir. Sumqayıt Texnologiyalar Parkı, Sumqayıt Alüminium Zavodu, Gəncə Alüminium Yarımfabrikatı Zavodu, Sumqayıt, Gədəbəy və Daşkəsəndə qızıl-mis emalı zavodları, Qaradağ Sement Zavodu, Naxçıvan Avtomobil Zavodu və s. müəssisələr bu qəbildəndir və ölkə iqtisadiyyatı üçün əhəmiyyətli olmuşdur (Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Tədqiq olunan illərdə bu sahədə əsas təhlükələr xarici maliyyə bazarlarına çıxışın çətinliyi, ölkənin dünya sənayesində gedən proseslərdən və yeni tələblərdən geridə qalması, ətraf mühitin qorunmasının aktuallığı, idxal məhsulları sahəsində rəqabətin artması, xammal idxalından asılılıq və ölkədə mövcud olmayan xammala idxal rüsumlarının tətbiqi idi (Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Azərbaycanın emal sənayesində elektron avadanlıqları istehsalı ilə məşğul olan müəssisələr qeyri-neft sektorunun inkişafına mühüm töhfə verir. Bakı Cihazqayırma zavodu, Gəncə Cihazqayırma zavodu, “Sənayecihaz” Elmi İstehsalat Müəssisəsi, “Kür”, “Elektron Avadanlıqları İstehsalı MMC” və digər müəssisələr mühüm nailiyyətlər əldə etmişlər. 2005-2015-ci illərdə kompüter və digər elektron avadanlıqları istehsal edən müəssisələrdə məhsulun həcmi 10,2 dəfə, orada əsas fondların dəyəri 4,3 dəfə artmışdır (Abbasov, Əliyev, 2018, s. 75-80).

Kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı (KOS) iqtisadiyyatın şaxələndirilməsinə mühüm töhfə verir. Sahibkarlığa dəstək cəmiyyətin inkişafının mühüm elementi kimi çıxış edir. 1993-1995-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında kiçik və orta sahibkarlığa dövlət köməyi adlanan ilk proqram qəbul edilsə də, o səmərəli olmadı. Buna görə də 1997-2000-ci illəri əhatə edən ikinci proqram qəbul olundu. Kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı məqsədilə qəbul olunan, 2002-2005-ci illəri əhatə edən üçüncü proqramda əsas məqsəd sahibkarlıq fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi, insan resursunun inkişafı, regionlarda sahibkarlığa əlverişli şəraitin yaradılması əsasında KOS-un inkişafını təmin etmək idi (Abbasov, Əliyev, 2018, s. 222-223).

2016-cı il dekabrın 6-da Prezidenti İlham Əliyevin Fərmanı ilə “Azərbaycan Respublikasında kiçik və orta sahibkarlıq səviyyəsində istehlak mallarının istehsalına dair Strateji Yol Xəritəsi” bu sahədə atılan mühüm addım idi. Strateji Yol Xəritəsində KOS-da iqtisadi islahatların və inkişafın qısa, orta və uzunmüddətli perspektivdə əsas istiqamətləri müəyyən edilirdi. Kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı istiqamətində bir sıra prioritetlər müəyyənləşdirilmişdi. Bu prioritetlər mərkəzləşdirilmiş KOS agentliyinin, ayrı-ayrı sektorlar üzrə ixrac assosiasiyalarının yaradılması və s. ilə bağlı idi. KOS sahəsində əsas hədəflərdən biri onun ölkənin ÜDM-də payının 15, qeyri-neft ixracında payının 10 faizə çatdırılması olmuşdur (Azərbaycan Respublikasında kiçik və orta sahibkarlıq səviyyəsində istehlak mallarının istehsalına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

“Bir pəncərə” və yaxud “vahid pəncərə” prinsipi ilə sahibkarlıq subyektlərinin qeydiyyatı sisteminin yaradılması sahibkarlığın inkişafında ön mühüm addımlardan biri idi. Bu sistem vasitəsilə sahibkarlıq subyektlərinin qeydiyyatı zamanı çoxsaylı və uzun müddətli inzibati

proseduralar tamamilə aradan qaldırılmış, bütün proseslərin 3 gün ərzində həll edilməsi imkanı yaradılmışdır (Abbasov, Əliyev, 2018, s. 224).

Nəqliyyat və logistikanın inkişafı şaxələndirmə siyasətinin mühüm komponenti hesab olunur. Azərbaycan nəqliyyat baxımından geniş imkanlara malikdir və nəqliyyat qovşağı üzrə regional mərkəzdir. “İpək Yolu” layihəsinin marşrutlarından birinin, Avropa, Rusiya, İran, Hindistan və Mərkəzi Asiyanı birləşdirəcək Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin bir xəttinin də Azərbaycan ərazisindən keçməsi onun əhəmiyyətini daha da artırır (Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Qeyri-neft sektorunun inkişafı üzrə əsas sahələrdən biri kimi logistika iqtisadiyyatın bütün digər sektorlarının bir-biri ilə əlaqələndirirdi. Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi ticarət həcmələrinin müntəzəm artırılmasına imkan yaradırdı. Azərbaycan Şərqi – Qərbi və Şimal – Cənub dəhlizləri üzərindəki əlverişli coğrafi mövqeyi sayəsində həm tranzit ticarəti, həm də idxal-ixrac əməliyyatlarından pay əldə etmək imkanına malikdir. Bununla belə Azərbaycanda bu sahənin inkişafına bir sıra maneələr, təhlükələr mövcud idi. Maliyyə bazarlarında durğunluğun olması, infrastruktur layihələrinin tikilib başa çatdırılmasında ləngimələr, Avropanı Mərkəzi Asiya və Çinlə birləşdirən Şərqi – Qərbi dəhlizinə alternativ olan Transsibir, Transsibir – Qazaxıstan və dəniz daşımaları kimi marşrutlar, habelə İrəqlə Türkmənistanın dəmiryol xətlərinin birləşdirilməsi ilə dəhlizdə güclü rəqabətin yaranması kimi maneələr və təhlükələr var idi (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Azərbaycan ərazisindən keçən Şərqi – Qərbi nəqliyyat dəhlizi Avropa və Asiya qitəsini birləşdirən ən qısa nəqliyyat marşrutudur və Çin – Qazaxıstan sərhədindən Avropa arasında yükdaşımalarda mühüm əhəmiyyətə malikdir. Bu marşrut xətti yükdaşımanın vaxtına, həmçinin yükdaşımalara çəkilən xərclərə qənaət etməyə imkan verir. Dəhlizin Azərbaycan ərazisindən keçməsi tranzit yüklərinin həcmində artmasına müsbət təsir edir. 2021-ci ilin birinci yarısında dəhliz vasitəsilə Azərbaycan ərazisindən 4,7 milyon ton tranzit yük daşınmışdır ki, bu da daşınmış yüklərin 22,9 %-ni təşkil etmişdir. Şərqi – Qərbi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində yüklərin 50 faizi dəmiryolu nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Bu dəhliz vasitəsilə yüklər Avropaya iki istiqamət üzrə – Gürcüstanın Poti və Batumi limanları vasitəsi ilə və Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu ilə nəql edilir (Qurbanov, 2021).

TRASEKA layihəsi Azərbaycanın regional nəqliyyat mərkəzi kimi əhəmiyyətini daha da artırır. Bununla belə Azərbaycandan keçən TRASEKA Avropa–Qafqaz–Asiya nəqliyyat dəhlizi Çinlə Avropa arasındakı beş əsas marşrut arasında ən az istifadə edilən marşrut idi. Azərbaycan ərazisindən Şərqi – Qərbi dəhlizindəki alternativlərlə müqayisədə, TRASEKA marşrutu ilə daşınan yük həcmində nisbətən aşağı olmasını şərtləndirən başlıca amil yükəndərlərin bu marşrutla müqayisədə daha sürətli və ucuz alternativlərə üstünlük vermələri idi. Yükdaşıma həcmində aşağı olmasının əsas səbəbləri məsafəyə görə xərclər, qovşaqlardakı vaxt sərfi və etibarlılıq səviyyəsi ilə bağlı idi (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağına çevrilməsində digər əsas imkan İranı Rusiya və Qara dəniz regionu ilə, Rusiyanı isə Hindistanla birləşdirən Şimal – Cənub dəhlizindən keçən tranzit potensialından faydalanmaqdır. İrana tətbiq edilən sanksiyaların aradan qaldırılması, İranın Hindistan və Avropa ilə nəqliyyat əlaqələrinin bərpası Azərbaycan üçün yeni perspektivlər vəd edir. Astara – Astara dəmir yolu layihəsinin başa çatdırılması Azərbaycana Rusiyanı İrəqlə, həmçinin İranı Avropa ilə, Rusiyanı Hindistanla birləşdirən Şimal – Cənub dəhlizi boyunca öz potensialından tam fayda əldə etmək imkanı baxımından əhəmiyyətli idi (Astara-Astara dəmir yolu layihəsinin açılışı oldu, 2018).

Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu Şərqi – Qərbi dəhlizinin əsas alternativini hesab olunurdu. Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu Avropanı Asiya ilə birləşdirən ən qısa və etibarlı yoldur. Uzunluğu təxminən 850 kilometr olan yolun 504 kilometri Azərbaycan ərazisindən keçir. Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu istismara verildikdən sonra bu sahədə əhəmiyyətli canlanma müşahidə edilmişdir (Qurbanov, 2021).

İnformasiya-kommunikasiya texnologiyalarının inkişafı qeyri-neft sektorunun ən mühüm sahələrdəndir. Azərbaycanın tranzit informasiya məkanına çevrilməsi və ərazisindən keçməklə Şərqlə Qərb arasında informasiya axınının təmin edilməsi məqsədilə “Trans-Avrasiya Super İnformasiya Magistralı” (TASİM) layihəsinin həyata keçirilməsi bu sahədə strateji hədəflərdən idi (Azərbaycan Respublikasında telekommunikasiya və informasiya texnologiyalarının inkişafına dair Strateji Yol) Eyni zamanda bu illərdə Azərbaycanda da əhali arasında “rəqəmsal fərqlilik” mövcud idi. Rəqəmsal savadlılıq Azərbaycanın gələcəyi üçün əsas göstərici hesab olunurdu. Azərbaycanda İKT infrastrukturunu üzrə texnoloji xidmətlərin miqyasının genişləndirilməsi məqsədilə, “ASAN xidmət” mərkəzlərinin elektron imza potensialından istifadə etməklə, bu xidmətin digər sahələrə tətbiqi nəzərdə tutulurdu (Azərbaycan Respublikasında Telekommunikasiya və İnformasiya Texnologiyalarının İnkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Mobil infrastruktura investisiyanın artırılması, rəqəmsal ödənişlərin genişləndirilməsi, rəqəmsal texnologiyanın biznes fəaliyyətində daha geniş tətbiqi, dövlət qurumlarının elektron xidmətlərinin təkmilləşdirilməsi, “Hökumət bulud”un (G-cloud) yaradılması və bununla da dövlət idarəçiliyində xərclərin azaldılması, İKT sahəsində bilik və bacarıqların artırılması, təhsil sistemində İKT-dən istifadə, “Elektron məktəb” və inteqrasiya edilmiş fasiləsiz elektron səhiyyə infrastrukturunun yaradılması bu hədəflər sırasında idi (Azərbaycan Respublikasında Telekommunikasiya və İnformasiya Texnologiyalarının İnkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi, 2016).

Nəticə

Beləliklə, Azərbaycan dövlət müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra enerji sahəsində əməkdaşlıq, təbii resursların Qərb bazarlarına yönəldilməsi əsas prioritet olsa da, neft-qaz gəlirlərinin qeyri-neft sənayesinə yönəldilməsi, iqtisadiyyatın şaxələndirilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyırdı. Tədqiq olunan illərdə Azərbaycanda ağır sənaye, maşınqayırma və metallurgiya sənayesi inkişaf etdi, Azərbaycanın müəyyən bölgələrində yerli avtomobillərin istehsalına başlandı. Azərbaycanın əlverişli coğrafi mövqeyi onu nəqliyyat və informasiya dəhlizlərinin qovuşduğu mərkəzə çevirdi. Azərbaycan TRASEKA layihəsində əsas oyunçulardan, Avropa – Qafqaz – Asiyanı əlaqələndirən mühüm dövlət oldu. Bununla da göstərilən istiqamətlər üzrə yüklərin daha təhlükəsiz və əlverişli qiymətlərlə daşınması təmin edildi. Azərbaycan Mərkəzi Asiya ilə Avropanı əlaqələndirən həlledici həlqə oldu.

Azərbaycanda kiçik və orta sahibkarlığın inkişafı üçün əsas istiqamətlər müəyyənləşdirilmiş, informasiya-kommunikasiya texnologiyalarına investisiya qoyuluşu artırılmış, xidmət sahələrinə rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi uğurla həyata keçirilmişdir.

Ədəbiyyat

1. Abbasov, İ., Əliyev, T. (2018). *Qeyri-neft sənayesinin iqtisadiyyatı*. Dərslük. Bakı Biznes Universiteti.
2. *Astara-Astara dəmir yolu layihəsinin açılışı oldu*. (2018, 28 mart). Trt.net. <https://www.trt.net.tr/azerbaycan/turk-dunyasi/2018/03/28/zakir-h-s-nov-turkiy-y-r-smi-s-f-r-geldi-939222>
3. *Azərbaycan Respublikasında ağır sənaye və maşınqayırmanın inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi*. (2016, 6 dekabr). Mida.gov.az. https://mida.gov.az/documents/_A%C4%9F%C4%B1r_senaye_ve_ma%C5%9F%C4%B1nqayırma%C4%B1n_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_strateji_yol_xeritesi.pdf
4. “Azərbaycan Respublikasında 2014-cü ilin “Sənaye ili” elan edilməsi ilə bağlı Tədbirlər Planı”nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı. (2014, 12 mart). E-qanun.az. <http://www.e-qanun.az/downloadWord>
5. *Azərbaycan Respublikasında kiçik və orta sahibkarlıq səviyyəsində istehlak mallarının istehsalına dair Strateji Yol Xəritəsi*. (2016, 6 dekabr). Mida.gov.az.

- https://mida.gov.az/documents/Ki%C3%A7ik_v%C9%99_orta_sahibkarl%C4%B1q_s%C9%99viyy%C9%99sind%C9%99_istehlak_mallar%C4%B1n%C4%B1n_istehsal%C4%B1na_dair.pdf
6. *Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi*. (2016, 6 dekabr). Mida.gov.az.
https://mida.gov.az/documents/Logistika_v%C9%99_ticar%C9%99tin_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_Strateji_Yol_X%C9%99rit%C9%99si_.pdf
7. *Azərbaycan Respublikasında Telekommunikasiya və İnformasiya Texnologiyalarının İnkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi*. (2016, 6 dekabr). Mida.gov.az.
https://mida.gov.az/documents/Telekommunikasiya_v%C9%99_informasiya_texnologiyalar%C4%B1n%C4%B1n_inki%C5%9Faf%C4%B1na_dair_strateji_yol_x%C9%99rit%C9%99si.pdf
8. *Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi*. (2016, 6 dekabr). Azertag.az.
https://azertag.az/store/files/untitled%20folder/_STRATEJI%20YOL%20XERITESI_.pdf
9. Qurbanov, S. (2021, 28 oktyabr). *Şərq – Qərb nəqliyyat dəhlizinin əsas əhəmiyyəti, üstünlükləri və ekoloji aspektləri*. İkisahil.az.
<https://ikisahil.az/post/259512-sherq-qerb-neqliyyat-dehlizinin-esasehemiiyeti-ustunlukleri-ve-ekoloji-aspektleri>
10. *Milli iqtisadiyyat və iqtisadiyyatın əsas sektorları üzrə strateji yol xəritələrinin təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı*. (2016, 6 dekabr). President.az.
<https://president.az/az/articles/view/21953>

Daxil oldu: 03.09.2024

Baxışa göndərildi: 20.10.2024

Təsdiq edildi: 02.11.2024

Çap olundu: 30.11.2024