

UOT: 327(479.24):339.9:327.7

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ TÜRK DÖVLƏTLƏRİ İLƏ
İNTEQRASIYA SİYASƏTİNDƏ BÖYÜK İPƏK YOLUNUN ROLU

©2026

FİDAN ŞAHMALIYEVA*

*AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix və Etnologiya İnstitutu
 ORCID: 0009-0007-1171-4999; e-mail:sahmaliyevafidan96@gmail.com
<https://doi.org/10.59849/2523-4765.2026.1.221>

Xülasə:

Məqalədə, Azərbaycan Respublikasının türk dövlətləri ilə integrasiya siyasətində Böyük İpək Yolunun rolu izah olunur. Qeyd olunur ki, Azərbaycan tarixən Böyük İpək Yolunun əsas keçid məntəqələrindən biri olmuş və bu yol vasitəsilə türk xalqları arasında iqtisadi, siyasi və mədəni əlaqələr qurulmuşdur. Müstəqillik illərində bu tarixi irs yenidən canlandırılmış və müasir dövrün tələblərinə uyğun şəkildə inkişaf etdirilmişdir. Məqalədə vurğulanır ki, bu yolun strateji əhəmiyyəti, xüsusilə, ticarət, nəqliyyat və logistika sahələrində əməkdaşlıq Azərbaycanın regiondakı mövqeyini xeyli möhkəmləndirmiş və bir çox beynəlxalq layihələr həyata keçirilmişdir.

Məqalədə, Avropa-Qafqaz-Asiya Transqafqaz nəqliyyat dəhlizi, Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Tbilisi-Ərzurum, Bakı-Tbilisi-Qars, TANAP, TAP, Zəngəzur dəhlizi, "Bir Kəmər-Bir Yol", "Rəqəmsal İpək Yolu" layihələrinin Azərbaycanın geosiyasi və iqtisadi maraqlarını gücləndirərək, türk dünyası ilə əlaqələrin inkişafına necə təsir etdiyi təhlil edilir. Eyni zamanda, Azərbaycanın Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində türk dövlətləri ilə müxtəlif sahələrdə əməkdaşlığı dərinləşdirməsi qeyd olunur.

Açar sözlər: *Böyük İpək Yolu, türk dövlətləri, integrasiya, iqtisadi inkişaf, regional əməkdaşlıq*

THE ROLE OF THE GREAT SILK ROAD IN THE INTEGRATION
POLICY OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN WITH TURKIC STATES

©2026

FIDAN SHAHMALİYEVA

*A.A.Bakikhanov Institute of History and Ethnology, ANAS
 ORCID: 0009-0007-1171-4999; e-mail:sahmaliyevafidan96@gmail.com

Abstract:

The article explains the role of the Great Silk Road in the integration policy of the Republic of Azerbaijan with Turkic states. It is noted that Azerbaijan has historically been one of the main transit points of the Great Silk Road and through this route, economic, political, and cultural relations were established among Turkic

peoples. During the years of independence, this historical heritage has been revitalized and developed in line with the requirements of the modern era. The article emphasizes that the strategic importance of this route particularly cooperation in trade, transportation, and logistics has significantly strengthened Azerbaijan's position in the region and led to the implementation of numerous international projects.

The article examines how projects such as the Europe-Caucasus-Asia Trans-Caucasus Transport Corridor, Baku-Tbilisi-Ceyhan, Baku-Tbilisi-Erzurum, Baku-Tbilisi-Kars, TANAP, TAP, the Zangezur corridor, "One Belt, One Road" and the "Digital Silk Road" have strengthened Azerbaijan's geopolitical and economic interests and contributed to the development of relations with the Turkic world. At the same time, the article highlights Azerbaijan's deepening cooperation with Turkic states in various fields within the framework of the Organization of Turkic States.

Keywords: Great Silk Road, Turkic states, integration, economic development, regional cooperation.

РОЛЬ ВЕЛИКОГО ШЁЛКОВОГО ПУТИ В ИНТЕГРАЦИОННОЙ ПОЛИТИКЕ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ С ТЮРКСКИМИ ГОСУДАРСТВАМИ

©2026

ФИДАН ШАХМАЛИЕВА*

*Институт Истории и Этнологии им. А.А.Бакиханова НАНА
ORCID: 0009-0007-1171-4999; e-mail:sahmaliyevafidan96@gmail.com

Резюме:

В статье рассматривается роль Великого шёлкового пути в интеграционной политике Азербайджанской Республики с тюркскими государствами. Отмечается, что Азербайджан исторически являлся одним из основных транзитных пунктов Великого шёлкового пути, посредством которого между тюркскими народами формировались экономические, политические и культурные связи. В годы независимости это историческое наследие было возрождёно и развито в соответствии с требованиями современного периода. В статье подчёркивается, что стратегическое значение данного пути, особенно сотрудничество в сферах торговли, транспорта и логистики, значительно укрепило позиции Азербайджана в регионе и способствовало реализации множества международных проектов.

В статье анализируется, каким образом такие проекты, как транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия, нефтепроводы Баку-Тбилиси-Джейхан, Баку-Тбилиси-Эрзурум, железная дорога Баку-Тбилиси-Карс, проекты TANAP и TAP, Зангезурский коридор, инициативы "Один пояс-один путь" и "Цифровой шёлковый путь", способствовали укреплению геополитических и экономических интересов Азербайджана и развитию связей с тюркским миром. Одновременно отмечается углубление

сотрудничества Азербайджана с тюркскими государствами в различных сферах в рамках Организации тюркских государств.

Ключевые слова: Великий шёлковый путь, тюркские государства, интеграция, экономическое развитие, региональное сотрудничество.

Giriş

Tarixdə Asiya və Avropanı bir-biri ilə birləşdirən ilk ticarət və diplomatiya yolu Böyük İpək Yolu hesab olunur. Bu yol uzun əsrlər boyu Şərqlə Qərb arasında iqtisadi, ticarət və mədəni əlaqələrin inkişafında misilsiz rol oynamışdır. Xüsusilə Qafqaz, Xəzər dənizi və Qara dəniz hövzəsi ölkələri bu yolun ayrılmaz tərkib hissəsi olmaqla, həm iqtisadi yüksəlişin, həm də qarşılıqlı mədəni zənginləşmənin mərkəzinə çevrilmişdir.

Azərbaycan Respublikasının yerləşdiyi coğrafi mövqe, tarixən müxtəlif mədəniyyətlərin kəsişmə nöqtəsi olmuş və bu regionda gedən ticarət əlaqələri Qərb və Şərq arasında mühüm rol oynamışdır. Azərbaycanın həm keçmişdə, həm də müasir dövrdə türk dövlətləri ilə sıx əlaqələri strateji əhəmiyyəti ilə diqqəti cəlb edir. Qeyd edək ki, bu əlaqələrin tarixi kökləri, xüsusilə Böyük İpək Yolunun Azərbaycan ərazisindən keçən hissələrinin əhəmiyyəti ilə bağlıdır. Böyük İpək Yolu yalnız iqtisadi ticarət yolu deyil, həm də mədəniyyətlərin, ideyaların və dini inanc sistemlərinin yayılmasında böyük rol oynamışdır.

Böyük İpək Yolu ideyası XX əsrin sonlarında yenidən gündəmə gəlmişdir. Müasir dövrdə Böyük İpək Yolunun bərpası məsələsində Azərbaycanla yanaşı dünyanın bir çox aparıcı dövlətləri maraqlı olmuşlar. 18 oktyabr 1991-ci il tarixində Azərbaycan Respublikasının dövlət müstəqilliyinin bərpa edilməsi ölkəmizin iqtisadi gücünün yüksəldilməsini, regional və beynəlxalq əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsini əsas zərurətə çevirmişdir.

Bu kontekstdə, Azərbaycan türk dünyası ilə əlaqələrini müasir dövrdə də davam etdirərək, türk dövlətləri ilə inteqrasiya siyasətini gücləndirir, bu inteqrasiyanın iqtisadi və siyasi əhəmiyyətini daha da artırır. Türk dünyası ilə əlaqələrdə nəqliyyat, ticarət və enerji sahələrindəki əməkdaşlıq Azərbaycanı yalnız regionda deyil, həm də beynəlxalq miqyasda əhəmiyyətli bir mərkəzə çevirir.

Böyük İpək Yolunun tarixinə qısa baxış

Tarixdə Böyük İpək Yolu kimi tanınan beynəlxalq ticarət yolları sistemi e.ə. II əsrin sonlarından XVI əsrə qədər fəaliyyət göstərmişdir. Bu yol şərqdə Çindən başlayaraq qərbdə Şimali Afrika və İspaniyaya qədər geniş bir ərazini əhatə edirdi və adət-ənənələri, həyat tərzini, mədəni inkişaf səviyyəsi baxımından bir-birindən əhəmiyyətli dərəcədə fərqlənən bir çox xalqı bir araya gətirirdi.¹

¹ Ильяс Бабаев. Археологические следы Великого шелкового пути на территории Азербайджана. Дорога Страбона как часть Великого Шелкового пути // Материалы

İpək Yolu ticarətinin ilk yazılı təsviri Han (bəzən mənbələrdə Xan kimi göstərilir) sülaləsinin imperatoru Vunun (b.e.ə.140-87) hakimiyyəti dövründə, e.ə. II əsrdə Çanqandan Mərkəzi Asiyaya göndərilən Çin elçisi Çjan Çyanla bağlıdır.² Çjan Çyan 13 illik “Qərb bölgələri” səyahətinin materiallarında Mərkəzi Asiyanın məşhur atları, qərbdən gətirilən müxtəlif mallar və Çinin cənub-qərbində istehsal olunan məhsullar haqqında imperatora ətraflı məlumat vermişdir.³ Bu məlumatlar göstərir ki, həmin dövrdə Çin ilə Mərkəzi Asiya arasında iqtisadi əlaqələr artıq formalaşmışdı.

Tarixi mənbələrə görə, Çin imperatoru Mərkəzi Asiya atlarına xüsusi maraq göstərirdi. Belə ki, Tanrı dağlarının şimal-qərbində yaşayan “Busun” adlanan köçəri tayfalardan Çinə gözəl atlar gətirilirdi və onlara “Göy atı” adı verilirdi. Sonralar Fərqanədən gətirilən “qantərləyən atlar” Busunların atlarından daha güclü hesab edildi. Bu səbəbdən Busun atlarının adı “Göy atı”ndan “Uzaq qərb atı”na dəyişdirildi, Fərqanə atlarına isə “Göy atı” adı verildi.⁴ Göründüyü kimi, at ticarəti Böyük İpək Yolu boyunca iqtisadi münasibətlərin inkişafında mühüm amillərdən biri olmuşdur.

Qeyd etmək lazımdır ki, Asiya ilə Avropa arasında “Qızıl körpü” rolunu oynamış Böyük İpək Yolunun inkişafında və dünyada tanınmasında türklər də mühüm rol oynamışdır. Türk xalqları Böyük İpək Yolu boyunca Çinlə Qərb arasında aparılan ticarətdə mühüm yer tutmuşlar. Azərbaycanın qədim və orta əsrlər tarixi bu ticarət yolu ilə sıx bağlı olmuşdur. Antik roma və yunan mənbələrinə əsasən, Mərkəzi Asiyadan başlayan ticarət marşrutları Xəzər dənizi vasitəsilə Azərbaycana (Qədim Albaniyaya) çatır, buradan isə Kür vadisi boyunca Qara dənizə doğru uzanırdı.⁵ Onlar bu yol vasitəsilə karvanlarla Şərqdən Qərbə və əksinə, müxtəlif mallar daşıyırdılar. Türklərin bu yola verdiyi böyük əhəmiyyəti ən yaxşı bir özbək atalar sözü izah edir: “Göy üzündə Samanyolu, yer üzündə İpək Yolu”.⁶

Lakin, XV-XVI əsrlərdə dəniz ticarət yollarının inkişafı və böyük coğrafi kəşflər nəticəsində Tarixi İpək Yolu zamanla öz əvvəlki əhəmiyyətini itirdi. Məhz bu tarixi ticarət yollarını ifadə etmək üçün “İpək Yolu” terminindən istifadə edildi. Bu termin isə yalnız XIX əsrdə, 1877-ci ildə alman səyyahı və coğrafiyaşünası Baron Ferdinand fon Rixthofen tərəfindən irəli sürülmüşdür.⁷

международной конференции, Баку, 28-29 ноября 2008 г. Самарканд, Ташкент: МИЦАИ, SMI-ASIA, 2009, с.21.

² Valerie Hansen. **The Silk Road: A New History**, Oxford: Oxford University Press, 2012, p.14.

³ Xinru Liu. **The Silk Road in World History**, Oxford: Oxford University Press, 2010, p.7-8.

⁴ Bahaəddin Ögəl. **Böyük Hun imperiyası**. II kitab. Bakı, “Gənclik”, 1992, s.6.

⁵ Şahin Mustafayev. **Azərbaycanın tarixi İpək Yolu təcrübəsi və perspektivləri** // “Respublika”, 10 mart 2018, s.4.

⁶ Elburus İsayev. **Böyük İpək Yolu və Naxçıvan**. Bakı: “Elm və Təhsil nəşriyyatı” MMC, 2012, s.43.

⁷ Frances Wood. **The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia**, Berkeley, Los Angeles: University of California Press, 2002, p.9.

Tarixi dövrlərdə türklərin fəal iştirak etdiyi tarixi Böyük İpək Yolu Azərbaycanın türk dövlətləri ilə münasibətlərində də xüsusi əhəmiyyət daşımışdır. Bu yol yalnız ticarət əlaqələrinin inkişafında deyil, həm də müxtəlif xalqlar arasında iqtisadi və mədəni əlaqələrin möhkəmlənməsində böyük rol oynamışdır. Xüsusilə, Böyük İpək Yolunun bərpası türk dünyası üçün daimi gəlir, yeni iş yerləri və iqtisadi sabitlik vəd edirdi. Lakin, Sovet İttifaqı dövründə bunu reallaşdırmaq qeyri-mümkün idi. Çünki, bu tarixi yolun böyük bir hissəsi SSRİ-nin nəzarətində olan ərazilərdən, xüsusilə də türk xalqlarının məskunlaşdığı sovet respublikalarından keçirdi. SSRİ dağıldıqdan və ona tabe olan ölkələr öz müstəqilliyini bərpa etdikdən sonra Avropa ilə Asiya arasında iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirmək vacib məsələ idi.

Bu dövrdə regionda yaranmış siyasi və geosiyasi problemlər də mühüm rol oynamışdır. Məsələn, SSRİ-nin süqutundan sonra yaranan münasibətlər və Rusiyadan asılılıq regionun nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün ciddi təhlükə yaratmışdır. Ermənistanın təcavüzkar siyasəti və Naxçıvanın mühasirədə olması Azərbaycanın Türkiyə ilə birbaşa quru əlaqəsini məhdudlaşdırmışdır. Bu coğrafi və siyasi maneələr türk dövlətləri üçün alternativ və etibarlı yolların tapılmasını qaçılmaz etmişdir. Nəticədə, bütün bu çətinliklər Böyük İpək Yolunun yenidən bərpası ideyasını əsas zərurətə çevirmişdir.

Böyük İpək Yolunun yenidən bərpası və beynəlxalq əməkdaşlıq

Böyük İpək Yolunun yenidən bərpası istiqamətində ilk həlledici addım 1991-ci ildə Avropa Şurası tərəfindən qəbul edilmiş TASİS proqramı ilə atılmışdır. Qeyd olunan proqramının əsas məqsədi yeni müstəqillik qazanmış dövlətlərdə iqtisadi integrasiyanı gücləndirən müasir nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşdırılmasına dəstək verməkdən ibarət idi.⁸

Böyük İpək Yolunun bərpası prosesində mühüm mərhələ Avropa Birliyinin təşəbbüsü ilə 1993-cü il mayın 3-7-də Brüsseldə keçirilmiş konfransla başladı. Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan və Ermənistanın nəqliyyat və ticarət nazirlərinin iştirakı ilə keçirilmiş konfransda TRASEKA proqramı (Avropa-Qafqaz-Asiya Transqafqaz nəqliyyat dəhlizi) və “Brüssel bəyannaməsi” qəbul olundu.⁹ TRASEKA proqramı Böyük İpək Yolunu müstəqillik qazanmış türk dövlətlərinin nəqliyyat sistemlərinin infrastrukturalarının və daşıma sistemlərinin dünya standartlarına uyğunlaşdırılması və onların Transavropa kommunikasiya şəbəkələri ilə birləşdirilməsi məqsədini həyata keçirirdi.¹⁰

1996-cı ilin may ayında Odessa (Ukrayna) şəhərində Azərbaycan, Gürcüstan, Ukrayna və Moldova prezidentləri tərəfindən İliçevski-Poti-Tbilisi-Bakı marşrutu ilə Avrasiya nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında sazişin imzalanması

⁸ Mais Əmrahov. **Böyük İpək Yolu**. Bakı: Mütərcim, 2011, s.62.

⁹ Hakim İsakov. **Azərbaycan Respublikasının “Böyük İpək Yolu”nun Bərpasında İştirakı (1991-2005-ci illər)**. Bakı: “Şərq-Qərb”, 2011, s.9.

¹⁰ Sevinc Ruıntən. **Azərbaycan türk dövlətləri ilə siyasi əlaqələr sisteminə (XX əsrin 90-cı illərində)**. Bakı: Adiloğlu, 2005, s.180.

TRASEKA proqramının reallaşdırılması istiqamətində həyata keçirilən uğurlu işlərdən biri idi. Bu istiqamətdə görülən tədbirlər sırasında Türkmənistanın Sərəxs şəhərində, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan arasında Sərəxs sazişinin imzalanması xüsusi əhəmiyyət daşıyırdı. Belə ki, sazişdə iştirak edən dövlətlər üçün tariflər xeyli aşağı salınmış, gömrük qaydaları sadələşdirilmiş, yükdaşımaların təhlükəsizliyi üçün tədbirlər görülmüşdür. Nəticə etibarilə, Asiya və Avropa arasında Transqafqaz nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə mal daşımalarının həcmi dəfələrlə artmışdır.¹¹

Transqafqaz nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətə başlaması Mərkəzi Asiya türk dövlətlərinin təsərrüfat məhsullarının Qərb bazarlarına çıxarılmasında mühüm rol oynamışdır. Həmin ildən etibarən Özbəkistanın pambıq məhsulları Türkmənbaşı limanından bərələrlə Bakıya daşınmış, buradan isə Gürcüstan ərazisindən keçməklə Qərbə çatdırılmışdır. Bu dəhliz vasitəsilə Mərkəzi Asiya türk dövlətlərinin idxal və ixrac yüklərinin həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır. Belə ki, bu yolla 1996-cı ildə daşınmış yüklərin miqdarı 140 min ton idisə,¹² 2025-ci ildə 4,12 milyon tona çatmışdır.¹³

Yüklərin daşınma həcmının artması Böyük İpək Yolu layihəsinin nəqliyyat-logistika baxımından səmərəliliyini bir daha təsdiq etmişdir. Layihənin həyata keçirilməsi daşınma məsafəsinin təqribən iki min kilometr azalmasına, yüklərin iki dəfə daha sürətli çatdırılmasına və xərclərin təxminən 30 faiz azaldılmasına şərait yaratmışdır. Məsələn, 1 ton özbək pambığının Qazaxıstan və Rusiya ərazisindən keçməklə Ukrayna limanlarına qədər daşınması 100 ABŞ dollarına başa gəlirdi halda, TRASEKA dəhlizi üzrə Azərbaycandan aparılması cəmi 55 ABŞ dolları təşkil etmişdir ki, bu da marşrutun iqtisadi baxımdan üstünlüyünü aydın şəkildə göstərir.¹⁴ Beləliklə, Transqafqaz nəqliyyat dəhlizinin yaradılması postsovet türk respublikaları arasında ticarət-iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsi istiqamətində böyük rol oynadı. Bu nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Mərkəzi Asiyanın türk dövlətlərindən və Azərbaycandan dünya bazarlarına, eyni zamanda Qərbdən və Türkiyədən həmin dövlətlərə yüklər həm ucuz, həm də təhlükəsiz şəkildə çatdırıldı. Göründüyü kimi, Böyük İpək Yolunun bərpası və inkişafında bütün region ölkələri kimi türk dövlətləri də mühüm rol oynamışdır.

Böyük İpək Yolunun bərpasının mahiyyəti və müasir dövrdə daşdığı funksiyalar Ulu öndər Heydər Əliyev tərəfindən də strateji baxımdan qiymətləndirilmişdir. Heydər Əliyev 1998-ci ilin fevral ayında Yaponiyada ilk rəsmi səfərdə olarkən “NHK” telekanalının müxbirinə demişdir: “Yeni “İpək yolu” köhnə “İpək

¹¹ E Əzizov. **Azərbaycan beynəlxalq əlaqərini möhkəmləndirir.** “Azərbaycan” qəzeti, 1996, 26 may, s.3.

¹² **İpək Yolu. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi.** Tərtib ed. Ə.Nəcəfov. Bakı: Səda, 1998, s.83.

¹³ Ayana Birbayeva. **Trans-Caspian Transport Route Cargo Volumes Increase Fivefold in Seven Years**, The Astana Times, 10 mart 2026. <https://astanatimes.com/2026/03/trans-caspian-transport-route-cargo-volumes-increase-fivefold-in-seven-years>

¹⁴ Elşad Mirbəşir oğlu. **Böyük İpək Yolu Azərbaycan Dövlətinin Geostateji Maraqları Kontekstində.** Bakı: “Elm və Təhsil”, 2016, s.89.

yolu”nun bərpa edilməsi deməkdir, amma müasir nəqliyyat vasitələrindən istifadə olunmaqla. Əvvəllər bu yol işləyərkən nəqliyyatın indiki növləri yox idi. Adamlar piyada gedib gəlirdi və ya adi nəqliyyat vasitələrindən istifadə edirdilər. İndi isə dəmir yolu, avtomobil nəqliyyatı, dəniz gəmiləri var və bunlar “İpək yolu”nun min illər əvvəl olduğundan qat-qat səmərəli edir”.¹⁵

Məhz bu baxımdan Böyük İpək Yolunun müasir dövrdə bərpası ideyası konkret beynəlxalq təşəbbüsə çevrilərək 8-9 sentyabr 1998-ci ildə Bakı şəhərində “Tarixi İpək Yolunun bərpasına həsr edilmiş Beynəlxalq Konfrans”ın keçirilməsinə zəmin yaratmışdır. 32 ölkə və 13 təşkilatın iştirakı ilə keçirilmiş konfransda “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında əsas çoxtərəfli saziş”, onun texniki əlavələri, eyni zamanda Bakı Bəyannaməsinin imzalanması çox böyük iqtisadi, siyasi və tarixi əhəmiyyət daşıyırdı.¹⁶ O cümlədən, Böyük İpək Yolunun mənzil qərargahının yaradılması və onun Bakıda yerləşməsi qərara alındı. Bu qərar Azərbaycanın nəqliyyat və ticarət əlaqələrində rolunu artırdı. Nəticədə Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanı “Yeni İpək Yolu”nda əsas körpüyə çevrildi.¹⁷ Qeyd etmək lazımdır ki, Böyük İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq konfransının məhz Azərbaycanda təşkil edilməsi Ümummilli Lider Heydər Əliyevin yüksək beynəlxalq nüfuzunun birbaşa nəticəsi idi. Onun xüsusi xidmətləri sayəsində ərsəyə gələn bu sənədlər TRASEKA layihəsinin reallaşmasında həlledici addım oldu.

Azərbaycanın türk dövlətləri ilə iqtisadi əməkdaşlığının digər istiqaməti Mərkəzi Asiyadan və Xəzər dənizindən əldə edilən karbohidrogenlərin dünya bazarlarına çatdırılması üçün Şərq-Qərb enerji dəhlizinin təşkili idi. Transxəzər və Transqafqaz boru-nəqliyyat xətlərinin çəkilməsi region və türk dövlətləri üçün böyük iqtisadi və siyasi əhəmiyyət kəsb edirdi. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev, Gürcüstan Prezidenti E.Şevardnadze, Qazaxıstan Prezidenti N.Nazarbayev, Özbəkistan Prezidenti İ.Kərimov və Türkiyə Prezidenti S.Dəmirəlin iştirakı ilə 1998-ci ilin oktyabrında Aşqabadda keçirilmiş konfransda həmin proqramın həyata keçirilməsi haqqında bəyannamə imzalanmışdır. Bu bəyannamədə Qazaxıstan neftinin, Türkmənistan və Özbəkistan qazının Xəzər dənizinin dibindən çəkilən boru kəməri vasitəsilə Azərbaycana, ordan da Gürcüstan və Türkiyədən keçirməklə Qərb bazarlarına çıxarılması məsələsi öz əksini tapmışdır.¹⁸

Beləliklə, Şərq-Qərb enerji dəhlizi üzrə siyasi razılaşmaların əldə olunması sonrakı mərhələdə konkret neft-qaz layihələrinin, xüsusilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas

¹⁵ Azərbaycan Prezidenti Heydər Əliyevin “NHK” telekanalına müsahibəsindən. “İpək yolu” jurnalı. 1998, №2, s.19.

¹⁶ Heydər Əliyev. *Müstəqilliyimiz Əbədidir*. XVII kitab: iyul 1998 – oktyabr 1998. Bakı: Azər nəşr, 2006, s.255-262.

¹⁷ *Azərbaycan Tarixi. Yeddi Cildə. VII cild (1941-2002-ci illər)*. Bakı, “Elm”, 2008, s.310-311.

¹⁸ *Azərbaycan Respublikasının iqtisadi əlaqələrinin yaradılması haqqında sazişləri*. Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin cari Arxivi, 1991-1995-ci illər üzrə sənədlər qovluqları №26, v.103.

ixrac neft kəmərinin, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru kəmərinin reallaşdırılması üçün güclü zəmin yaratdı. 1994-cü ildə Azərbaycan Respublikasının Dövlət Neft Şirkəti və Qərb ölkəsinin 15 neft konserni arasında “Əsrin müqaviləsi”nin imzalandığı vaxtdan bəri neft ixracı üçün inşa edilən neft kəmərlərindən ən mühümü Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri idi. 18 noyabr 1999-cu ildə ATƏT-in İstanbul zirvə görüşündə bu kəmərin tikilməsi haqqında Heydər Əliyev ilə Türkiyə və Gürcüstan prezidentləri arasında sazişin imzalanması xüsusi əhəmiyyət daşıyırdı.¹⁹ Əsrin müqaviləsinə uyğun olaraq, çıxarılan neftin Avropa bazarlarına satılması üçün Bakı-Novorossiysk və Bakı-Supsa neft kəmərlərinin də çəkilməsi Azərbaycanın enerji ehtiyatlarının beynəlxalq bazara çıxarılmasını təmin etdi və bununla da türk dövlətləri arasında əməkdaşlığın genişlənməsinə müəyyən töhfə verdi.²⁰

Böyük İpək Yolunun bərpası prosesində respublikamızın ərazisində yeni terminalların da tikilməsi türk dövlətlərinin enerji məhsullarının dünya bazarlarına çıxarılmasında böyük rol oynadı. Məsələn, Bakı yaxınlığında Abşeron yarımadasında 1998-ci ildə istifadəyə verilmiş Dübəndi terminalı Mərkəzi Asiya neftinin Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan ərazisi vasitəsilə tankerlərdən dəmir yolu çənələrinə yüklənib dünya bazarlarına çıxarmağa imkan vermişdir.²¹ Qeyd etmək lazımdır ki, Qazaxıstanın Tenqiz yatağından çıxarılan neft, Türkmənistanın xam nefti burada emal olunur. O cümlədən, 2002-ci ildə inşa edilmiş Səngəçal terminalı vasitəsilə Mərkəzi Asiya neftinin dünya bazarlarına çatdırılması da xüsusi əhəmiyyət kəsb etdi.²²

Məhz bu strateji xətt çərçivəsində həyata keçirilən təşəbbüslər Ulu öndər Heydər Əliyevin İpək Yolunun canlandırılması istiqamətindəki fəaliyyətinin beynəlxalq səviyyədə qiymətləndirilməsinə səbəb olmuşdur. Belə ki, H.Əliyev 1999-cu ilin fevralında Türkiyədə fəaliyyət göstərən “İpək Yolu Təchizat Mərkəzi” və “İpək Yolu Fondu” idarə heyətinin qərarı ilə İpək Yolu dövlətləri rəhbərlərinin Bakıda yüksək səviyyədə görüşünü təşkil etmək, Böyük İpək Yolunu yenidən bərpa edərək əmin-amanlıq, sülh, təhlükəsizlik yolu halına gətirmək sahəsindəki fəaliyyətinə, Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft boru kəməri layihəsinin həyata keçirilməsi uğrunda qətiyyətli mövqeyinə görə “İpək Yolu Fondu”nun 1998-ci il “Böyük lider” mükafatına layiq görülmüş və “İpək Yolu Fondu”nun fəxri sədri seçilmişdir.²³ Göründüyü kimi, Ulu öndər Heydər Əliyevin uzaqgörən siyasəti Azərbaycanı Müasir İpək Yolunun mərkəzi qovşağına çevirərək, regionda davamlı sülh və iqtisadi tərəqqinin əsasını qoymuşdur.

¹⁹ Erix Fayql. **İpək yolu üzərində odlar yurdu-Azərbaycan Tarixi**. Bakı: 2009, s.175.

²⁰ İradə Nuriyeva. **Azərbaycan Tarixi (ən qədim zamanlardan – XXI əsrin əvvəllərinədək)**. Bakı, “Mütərcim”, 2015, s.309.

²¹ Heydər Əliyev. **Müstəqilliyimiz Əbədidir**. XIV kitab, dekabr 1997 – fevral 1998, Bakı, Azərənəşr, 2005, s.66.

²² Heydər Əliyev. **Azərbaycan nefti dünya siyasətində**. Bakı: Azərənəşr, 1997, s.133.

²³ İradə Hüseynova. **Müstəqil Azərbaycan Dövlətinin Qurucusu**. Bakı: “Təhsil”, 2004, s.250.

İlham Əliyev dövründə Böyük İpək Yolunun türk dövlətləri ilə integrasiyasının yeni mərhələsi

Heydər Əliyev siyasi kursunun layiqli davamçısı Prezident İlham Əliyevin həyata keçirdiyi tədbirlər, imzaladığı fərmanlar, sərəncamlar Ümummilli liderin başladığı işlərin məntiqi davamıdır. Onun rəhbərliyi ilə Azərbaycan bu sahədə gələcəyə doğru inamla addımladı. Belə ki, 2006-cı ildə Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəmərinin reallaşması Mərkəzi Asiya və Xəzər hövzəsinin, Cənubi Qafqazın, bütövlükdə Avrasiyanın geosiyasi və geoiqtisadi vəziyyətini ciddi şəkildə dəyişdi.²⁴ 2007-ci il iyunun 16-da Almatıda Qazaxıstan və Azərbaycan prezidentləri arasında imzalanan sazişə görə Qazaxıstan nefti Xəzər dənizi və Azərbaycandan keçməklə BTC vasitəsilə dünya bazarlarına çıxış imkanı əldə etdi. Eyni zamanda, Türkmənistan da 2010-cu ildən neft məhsullarını BTC vasitəsilə Ceyhana ixrac etmək məsələsi üzərində işləməyə başladı.²⁵ 2014-cü ildə BTC kəməri vasitəsi ilə 11,6 mln. ton Türkmənistan, 4,3 mln. tondan çox Qazaxıstan nefti nəql edilmişdir.²⁶ 2006-cı ildə Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz boru kəmərinin istifadəyə verilməsi ilə Şahdəniz qazı Cənubi Qafqaz qaz boru kəməri ilə Türkiyənin qaz kəmərləri sisteminə daxil oldu.²⁷ Göründüyü kimi, türk dövlətləri ilə beynəlxalq münasibətlərin yaranmasında və inkişafında Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Tbilisi-Ərzurum neft-qaz boru kəmərləri strateji əhəmiyyət daşımışdır.

Qeyd olunan neft-qaz boru kəmərləri Tarixi İpək Yolunun yenidən canlanmasına səbəb oldu. Bunun davamı olaraq Azərbaycan və Türkiyə arasında 2013-cü ildə imzalanmış “Trans Anadolu qaz ixracı haqqında Saziş” (TANAP) Azərbaycanın enerji siyasətində yeni mərhələnin əsasını qoydu. “Cənub Qaz Dəhlizi”-nin əsas hissəsi kimi 2018-ci ildə TANAP və 2020-ci ildə TAP (Trans-Adriatik Qaz Boru Kəməri) layihələrinin istifadəyə verilməsi Azərbaycanın regional və beynəlxalq mövqeyini möhkəmləndirmiş, ölkənin Şərq-Qərb əlaqələrində strateji rolunu artırmışdır.²⁸

Şərqlə Qərbi birləşdirən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu da Böyük İpək Yolunun müasir nəqliyyat xətti kimi çıxış edir. 2017-ci ildə istifadəyə verilmiş bu dəmir yolu xətti Avropa ilə Asiya arasındakı yükdaşımalarda mərkəzi arteriya rolunu oynayır.²⁹ Belə ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun açılış mərasimi zamanı Prezident İlham Əliyev Tarixi İpək Yolunun bərpası hesab olunan bu layihənin

²⁴ Brenda Shaffer. **In the Era of U.S. Energy Abundance: The Role of the Caspian Region in U.S. Policy**, The Brown Journal of World Affairs, 2020, Spring/Summer, Vol. XXVI, Issue II, p.32.

²⁵ Əli Həsənov. **Xəzər-Qara Dəniz Hövzəsi və Cənubi Qafqazın Geoiqtisadiyyatı: Azərbaycanın Enerji Siyasəti**. Bakı: “Zərdabi LTD” MMC, 2016, s.151.

²⁶ **Azərbaycan Respublikasının Tarixi (2003-2016)**. II cild: İlham Əliyev Dövrü. Bakı: Azərbaycan Tarixçiləri İctimai Birliyi, 2016, s.158.

²⁷ **Azərbaycan Respublikasının Tarixi (2003-2016)**... Yenə orada, s.160.

²⁸ Flora Sadıqlı. **TANAP və TAP-la nəql olunan mavi yanacağa tələbat getdikcə artır**. “Azərbaycan”, 2022, 3 mart. s.3.

²⁹ Mordechai Chaziza. **China and the Persian Gulf: The New Silk Road Strategy and Emerging Partnerships**, Brighton; Chicago; Toronto: Sussex Academic Press, 2020, p.47.

Asiya və Avropanı birləşdirən ən təhlükəsiz və qısa keçid olduğunu, onun iqtisadi cəlbediciliyini, eyni zamanda, bu coğrafiyada yerləşən türk dövlətlərinin integrasiyasında mühüm əhəmiyyət daşıdığını xüsusi olaraq vurğulamışdır.³⁰ Qeyd edək ki, Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunu “Dəmir İpək Yolu” adlandırmış, həmçinin Bakı-Tbilisi-Ceyhan və Bakı-Tbilisi-Ərzurum neft-qaz kəmərlərinin regionda sabitlik və inkişaf üçün böyük rol oynadığını bildirmişdir.³¹

Son illərdə dünyada baş verən global geosiyasi dəyişikliklər çərçivəsində türk dövlətləri arasındakı əməkdaşlıq keyfiyyətə yeni mərhələyə keçmişdir. Xüsusilə, 2020-ci ildə 44 günlük Vətən müharibəsində qazanılmış tam qələbədən sonra torpaqlarımızın işğaldan azad edilməsi Mərkəzi Asiya ölkələri ilə strateji tərəfdaşlıq əlaqələrinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərmişdir. Xarici dövlətlərlə əməkdaşlığa müsbət təsir göstərən amillər əsasən Qarabağın təbii və mineral ehtiyatları, eyni zamanda Qərb-Şərq, Şimal-Cənub arasındakı tranzit-nəqliyyat və kommunikasiya imkanları ilə bağlıdır. Bununla da Azərbaycan Cənubi Qafqazda çox güclü ölkəyə çevrilmişdir.

Bu prosesin mərkəzində dayanan Zəngəzur dəhlizi ideyası mahiyyət etibarilə Şərq-Qərb əlaqələrinin bərpasına, Tarixi İpək Yolu ənənəsinin yeni geosiyasi şəraitdə canlandırılmasına xidmət edir. Bu dəhliz sadəcə nəqliyyat xətti deyil, türk dünyasını birləşdirən geosiyasi və geoiqtisadi körpüdür. Türkiyə Cümhuriyyətinin qurucusu Mustafa Kamal Atatürkün vaxtilə “Türk Qapısı” adlandırdığı bu bölgənin bir əsr əvvəl parçalanması ilə kəsilən birbaşa torpaq əlaqəsi Zəngəzur dəhlizinin inşası ilə yenidən bərpa olunacaqdır.³² Qeyd etmək lazımdır ki, 2021-ci il iyunun 15-də Azərbaycan və Türkiyə arasında imzalanmış Şuşa Bəyannaməsinə əsasən Azərbaycanın qərb rayonları ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında yerləşən Zəngəzur dəhlizinin açılması və bu dəhlizin davamı kimi Naxçıvan-Qars dəmir yolunun tikintisi iki ölkə arasında nəqliyyat və kommunikasiya əlaqələrinin intensivləşməsinə mühüm töhfə verəcəkdir.³³

Türkiyə Prezidenti Rəcəb Tayyib Ərdoğan Zəngəzur istiqamətində planlaşdırılan nəqliyyat xəttinin regional və geosiyasi əhəmiyyətini vurğulayaraq qeyd etmişdir: “Naxçıvanı Azərbaycanın qərb rayonları ilə birləşdirəcək nəqliyyat xəttinin həyata keçirilməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu xəttin açılması bölgə ölkələrinin rifahına mühüm töhfə verməklə yanaşı, Türkiyəni dədə-baba yurdu olan Orta Asiya ilə birləşdirəcəkdir. Bu prosesin uğurla başa çatması üçün Türk dünyası

³⁰ Nailə Məmmədova. **Bakı-Tbilisi-Qars Şərqlə Qərb arasında “Dəmir İpək Yolu”, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu tarixi qlobal hadisədir.** “Xalq Qəzeti”, 3 noyabr 2017. s.6.

³¹ İlham Əliyev. **İnkişaf - Məqsədimizdir.** XXII kitab: Dekabr 2006 – fevral 2007. Bakı: Azər nəşr, 2015, s.161.

³² **Türk Dünyasının birliyi ideyası və Heydər Əliyev, Azərbaycan Respublikası Prezidenti yanında QHT-lərə Dövlət Dəstəyi Şurası, “Türk Dünyası İnfo” İB.** Bakı: “Elm və təhsil”, 2011, s.81.

³³ **ZƏFƏR YOLU: Qarabağ savaşından Şuşa Bəyannaməsinədək.** Bakı, “Elm”, 2021, s.863.

olaraq Azərbaycana dəstəyimizi davam etdirməliyik”.³⁴ Göründüyü kimi, Zəngəzur dəhlizi Türkiyə üçün Mərkəzi Asiyaya açılan strateji qapı rolunu oynamaqla yanaşı, ümumilikdə türk dünyası ilə ticarət əlaqələrinin genişlənməsində mühüm imkanlar yaradacaqdır.

Qeyd etmək lazımdır ki, Çinin Avropa və dünya bazarlarına çıxışı türk dünyası ilə bağlıdır. Belə ki, Çinin 2013-cü ildə elan etdiyi “Bir Kəmə-Bir Yol” layihəsi də bu məqsədə xidmət edir.³⁵ Eyni zamanda, dünyada Orta Dəhliz ticarət marşrutunun keçdiyi ölkələr də türk dövlətləri olduğuna görə Çinin Avropa və dünya ilə ticarət aparması türk dövlətləri ilə olan münasibətlərindən asılıdır. Məhz bu səbəbdən Azərbaycan və Çin arasında əlaqələr yüksək səviyyədədir. Ona görə ki, Azərbaycan Orta dəhlizdə və “Şimal-Cənub” marşrutunda açar ölkədir və Çinin hər iki marşruta böyük ehtiyacı var. Çinin Zəngəzur dəhlizinin (TRIPP) açılması ilə əlaqədar 8 avqust 2025-ci ildə Vaşinqtonda Azərbaycan və Ermənistan arasında imzalanan razılaşmaya isti münasibət göstərməsi də bu maraqlardan qaynaqlanır.

Böyük İpək Yolu tarixən yalnız ticarət əlaqələrinin deyil, eyni zamanda mədəni və informasiya mübadiləsinin həyata keçirildiyi mühüm kommunikasiya xətti olmuşdur. Müasir dövrdə bu funksiyalar fiziki nəqliyyat dəhlizləri ilə yanaşı, rəqəmsal infrastruktur layihələri vasitəsilə də həyata keçirilir. Bu baxımdan Avropa və Asiya arasında yeni rəqəmsal dəhlizin formalaşdırılmasını nəzərdə tutan “Rəqəmsal İpək Yolu” layihəsi xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Layihənin ən əsas hissələrindən biri olan Transxəzər Fiber-Optik Kabel Xəttinin dəniz altından keçəcək marşrutunun araşdırılmasına başlanmaqla bu layihə Xəzər dənizinin dibi ilə Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında yüksək sürətli məlumat ötürülməsini təmin edəcəkdir.³⁶ Beləliklə, Transxəzər Fiber-Optik Kabel Xətti Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Qazaxıstan və Türkmənistan ərazilərindən keçən regional rəqəmsal telekommunikasiya dəhlizi olan Rəqəmsal İpək Yolu layihəsinin mühüm tərkib hissəsini təşkil edir. Bu layihə türk dövlətləri arasında rəqəmsal integrasiyanın dərinləşdirilməsinə, eləcə də Böyük İpək Yolunun müasir mərhələdə informasiya-kommunikasiya müstəvisində yenidən canlandırılmasına xidmət edir.

Böyük İpək Yolunun bərpası Azərbaycanın türk dövlətləri ilə integrasiyasında elm və mədəniyyət sahəsində də böyük rol oynamışdır. Təsədüfi deyil ki, İpək Yolunun elmi, mədəni əlaqələrin inkişafındakı rolunu yüksək qiymətləndirmiş YUNESKO XX əsrin 80-ci illərinin sonunda “Böyük İpək Yolu mədəniyyətlərin dialoqudur” adlı proqram hazırlamışdır. Qeyd etmək lazımdır ki, bu proqram Avrasiyanın 30-dan çox ölkəsini əhatə etmiş və həmin ölkələrdə təşəkkül tapmış elm, mədəniyyət sahəsində əldə edilmiş nailiyyətləri özündə əks etdirmişdir. Proqrama uyğun olaraq dünyanın bir çox ölkəsində, o cümlədən Azərbaycanda, Mərkəzi Asiya

³⁴ Mustafa Kamal. **Şuşadan aydın baxış- türk birliyi yüksəlişdə**. “Respublika” qəzeti, 2024, 24 iyul (№154). s.3.

³⁵ Kəmalə Yusifova. **Böyük İpək Yolu”nun Azərbaycan iqtisadiyyatında yeri və rolu**, Bakı: 2025, s.67.

³⁶ Mələhət Rzayeva. **Tarixi İpək Yolu da rəqəmsallaşır. Xəzər global rəqəmsal infrastrukturun vacib hissəsinə çevriləcək**. “Şərq” qəzeti, 2025, 13 avqust (№142). s.6.

ölkələrində də tədqiqatlar aparılmış və beynəlxalq seminarlar keçirilmişdir.³⁷ Məhz bu xüsusiyyətlərinə görə Böyük İpək Yolu müasir dövrdə də beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən mədəniyyətlərarası dialoqun və integrasiyanın vacib hissəsi kimi qiymətləndirilmişdir.

Böyük İpək Yolunun türk dövlətləri arasında mədəni integrasiya prosesində Azərbaycanda keçirilən beynəlxalq konfranslar, tədbirlər də xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, 2017-ci ildə Azərbaycanda IV Ümumdünya Mədəniyyətlərarası Dialoq Forumu çərçivəsində “Türk Dünyası mədəniyyətlərin və sivilizasiyaların kəsişməsində”, 2019-cu ildə V Ümumdünya Mədəniyyətlərarası Dialoq Forumu çərçivəsində beynəlxalq təşkilatların, eyni zamanda Türk Şurasının, TÜRKPA-nın, TÜRKSOY-un, UNESCO-nun, İRSİCA-nın nümayəndələrinin, müxtəlif ölkələrdən gəlmiş alimlərin, türkoloqların iştirak etdiyi “Türk dövlətləri arasında dialoqun qurulmasında Böyük İpək Yolunun rolu” mövzusunda tədbirin, 2021-ci ildə “Böyük İpək Yolu və Türk Dünyası” adlı beynəlxalq elmi konfransın, 2025-ci ildə “Müasir İpək Yolu üzərində Türk dövlətlərinin sosial-mədəni integrasiya prosesləri: çağırışlar və perspektivlər mövzusunda beynəlxalq konfans”ın keçirilməsi türk dövlətləri arasında mədəni əlaqələrin möhkəmləndirilməsi baxımından diqqətəlayiqdir.

Qeyd olunan mühüm layihələr, konfranslar, tədbirlər türk dövlətləri arasında əməkdaşlığı daha da gücləndirmişdir. Bu əməkdaşlıq türk dövlətləri arasında integrasiyanın institusional səviyyədə formalaşmasına və nəticədə Türk Dövlətləri Təşkilatının fəaliyyətinin daha da güclənməsinə şərait yaratmışdır. Belə ki, Türk Dövlətləri Birliyi (sonradan Türkdilli Ölkələrin Əməkdaşlıq Şurası-Türk Şurası, hazırda isə Türk Dövlətləri Təşkilatı-TDT) 1992-ci ildən etibarən Türkiyə, Azərbaycan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkmənistan və Qırğızıstan dövlətlərini birləşdirən regional əməkdaşlıq platforması kimi formalaşmağa başlamışdır. Bu əməkdaşlığın əsas məqsədi türk dövlətləri arasında siyasi və mədəni həmrəyliyi möhkəmləndirmək, eyni zamanda iqtisadiyyat, ticarət, ekologiya, elm, təhsil və mədəniyyət sahələrində qarşılıqlı əlaqələri inkişaf etdirməkdən ibarət olmuşdur.³⁸

Qeyd etmək lazımdır ki, türk dövlətləri arasında integrasiya prosesi 1990-cı illərdən başlansa da, bu istiqamətdə ən mühüm dönüş nöqtəsi 2009-cu ilin oktyabrında Azərbaycan, Türkiyə, Qazaxıstan və Qırğızıstan dövlət başçıları tərəfindən imzalanmış Naxçıvan Müqaviləsi ilə Türkdilli Ölkələrin Əməkdaşlıq Şurasının yaradılması hesab olunur.³⁹ 2021-ci ildə Türk Şurasının İstanbulda keçirilən VIII Zirvə Görüşündə şuranın adının dəyişdirilərək Türk Dövlətləri Təşkilatı (TDT) adlandırılması və “Türk Dünyası-2040 Vizyonu” adlı strateji sənədin qəbul edilməsi təşkilatın inkişafında keyfiyyətə yeni mərhələnin əsasını qoymuşdur. 2022-ci ildə

³⁷ Hakim İsakov. **Yenə orada..**, s.224.

³⁸ **Azərbaycan Respublikasının Tarixi (1991-2003)**. I cild: Heydər Əliyev Dövrü, Bakı: Azərbaycan Tarixçiləri İctimai Birliyi, 2016, s.436.

³⁹ Bahar Özsoy. **Relations of Azerbaijan with Central Asian Turkic States within the framework of the Organisation of Turkic States**, Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi, 2024, cild:11 (№2), s.1009. <https://doi.org/10.46868/atdd.2024.729>.

Türk Dövlətləri Təşkilatının IX Zirvə Görüşündə qəbul edilən “Səmərqənd Bəyannaməsi” isə 2040 vizyonunun reallaşdırılması istiqamətində mühüm rol oynamışdır.⁴⁰

Beləliklə, tarixən türk xalqlarının məskunlaşdığı coğrafiyanı vahid ticarət, mədəniyyət və kommunikasiya məkanında birləşdirən Böyük İpək Yolu müasir dövrdə Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində həyata keçirilən nəqliyyat, logistika, iqtisadi və mədəni əməkdaşlıq layihələri vasitəsilə yenidən aktuallaşmışdır. Bu mənada Türk Dövlətləri Təşkilatı Böyük İpək Yolunun geoiqtisadi və geosiyasi potensialının reallaşdırılmasında institusional platforma kimi çıxış edir.

Nəticə

XX əsrin sonlarında dünya siyasi səhnəsində baş verən köklü dəyişikliklər və postsovet məkanında yeni müstəqil dövlətlərin yaranması Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələrini və iqtisadi imkanlarını genişləndirməyi zəruri etdi. Bu istiqamətdə Azərbaycanın türk dövlətləri ilə siyasi, iqtisadi, və mədəni sahələrdə integrasiyasında Böyük İpək Yolunun bərpası böyük rol oynadı. Avropa-Qafqaz-Asiya Transqafqaz nəqliyyat dəhlizi, Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri, TANAP, TAP layihələri, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Zəngəzur dəhlizi ideyası Azərbaycanı regional tranzit mərkəzə çevirərək ticarət və nəqliyyat sahəsində strateji mövqeyini gücləndirdi. Rəqəmsal İpək Yolu layihəsi isə Azərbaycanı həm texnoloji, həm də iqtisadi baxımdan dünya iqtisadiyyatına daha sıx bağlayır. Eyni zamanda, Azərbaycan Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində türk dünyası ilə əməkdaşlığı genişləndirərək bir çox sahələrdə əlaqələrin dərinləşməsinə təmin edir. Nəticə olaraq, müstəqillik illərində Böyük İpək Yolunun bərpası Azərbaycanın türk dünyası ilə integrasiyasını dərinləşdirdi və gələcəkdə regional və global əməkdaşlıq üçün geniş imkanlar yaratdı. Beləliklə, tarixən Turanın qan damarı olan İpək Yolunun bərpası qədim iqtisadi və mədəni qüdrətimizin yenidən dirçəlməsi deməkdir.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI- REFERENCES

1. Azərbaycan Prezidenti Heydər Əliyevin “NHK” telekanalına müsahibəsindən. “İpək yolu” jurnalı. 1998, №2, s.19.
2. Azərbaycan Respublikasının iqtisadi əlaqələrinin yaradılması haqında sənədləri. Azərbaycan Respublikası İqtisadi İnkişaf Nazirliyinin cari Arxivi, 1991-1995-ci illər üzrə sənədlər qovluqları №26, 37-206 v.
3. Azərbaycan Respublikasının Tarixi (1991-2003). I cild: Heydər Əliyev Dövrü. Bakı: Azərbaycan Tarixçiləri İctimai Birliyi, 2016. 704 s.
4. Azərbaycan Respublikasının Tarixi (2003-2016). II cild: İlham Əliyev Dövrü. Bakı: Azərbaycan Tarixçiləri İctimai Birliyi, 2016. 716 s.

⁴⁰ Taleh Cəfərov. **Türk Xalqları və Dövlətlərinin Tarixi**. 2 cildə. II cild: Bakı: Azərneşr, 2024, s.289.

5. **Azərbaycan Tarixi. Yeddi Cildə. VII cild (1941-2002-ci illər).** Bakı, “Elm”, 2008, 608 s.
6. Cəfərov T. **Türk Xalqları və Dövlətlərinin Tarixi.** 2 cildə. II cild: Bakı: Azərnəşr, 2024. 348 s.
7. Əliyev H. **Azərbaycan nefti dünya siyasətində.** Bakı: “Azərbaycan” nəşriyyatı, 1997. 478 s.
8. Əliyev H. **Müstəqilliyimiz Əbədidir.** XIV kitab, dekabr 1997-fevral 1998, Bakı: Azərnəşr, 2005. 520 s.
9. Əliyev H. **Müstəqilliyimiz Əbədidir.** XVII kitab: iyul 1998 – oktyabr 1998. Bakı: Azərnəşr, 2006. 528 s.
10. Əliyev İ. **İnkışaf – Məqsədimizdir.** XXII kitab: Dekabr 2006 – Fevral 2007, Bakı: Azərnəşr, 2015. 384 s.
11. Əmrahov M. **Böyük İpək Yolu,** Bakı: Mütərcim, 2011. 84 s.
12. Əzizov E. **Azərbaycan beynəlxalq əlaqərini möhkəmləndirir.** “Azərbaycan” qəzeti, 1996, 26 may, s.3.
13. Fayql E. **İpək yolu üzərində odlar yurdu-Azərbaycan Tarixi.** Bakı: 2009, 183 s.
14. Həsənov Ə. **Xəzər-Qara Dəniz Hövzəsi və Cənubi Qafqazın Geoiqtisadiyyatı: Azərbaycanın Enerji Siyasəti.** Bakı: “Zərdabi LTD” MMC, 2016. 296 s.
15. Hüseynova İ. **Müstəqil Azərbaycan Dövlətinin Qurucusu.** Bakı: “Təhsil”, 2004. 472 s.
16. **İpək Yolu / Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi.** Tərtib ed. Ə.Nəcəfov. Bakı: Səda, 1998. 136 s.
17. İsakov H. **Azərbaycan Respublikasının “Böyük İpək Yolu”nun Bərpasında İştirakı (1991-2005-ci illər).** Bakı: “Şərq-Qərb”, 2011. 284s.
18. İsayev E. **Böyük İpək Yolu və Naxçıvan.** Bakı: “Elm və Təhsil nəşriyyatı” MMC, 2012. 214 s.
19. Kamal M. **Şuşadan aydın baxış- türk birliyi yüksəlişdə.** “Respublika” qəzeti, 2024, 24 iyul (№154), s.3.
20. Məmmədova N. **Bakı-Tbilisi-Qars Şərqlə Qərb arasında “Dəmir İpək Yolu”, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu tarixi qlobal hadisədir.** “Xalq Qəzeti”, 3 noyabr 2017, s.6.
21. Mirbəşir oğlu E. **Böyük İpək Yolu Azərbaycan Dövlətinin Geostrateji Maraqları Kontekstində.** Bakı: “Elm və Təhsil”, 2016. 151 s.
22. Mustafayev Ş. **Azərbaycanın tarixi İpək Yolu təcrübəsi və perspektivləri.** “Respublika”, 10 mart 2018. s.4.
23. Nuriyeva İ. **Azərbaycan Tarixi (ən qədim zamanlardan-XXI əsrin əvvəllərinədək).** Bakı, “Mütərcim”, 2015, 336 s.
24. Ögəl B. **Böyük Hun imperiyası,** II kitab, Bakı, “Gənclik”, 1992, 336 s.
25. Ruintən S. **Azərbaycan türk dövlətləri ilə siyasi əlaqələr sistemində (XX əsrin 90-cı illərində).** Bakı: Adiloğlu, 2005. 236 s.
26. Rzayeva M. **Tarixi İpək Yolu da rəqəmsallaşır. Xəzər global rəqəmsal infrastrukturun vacib hissəsinə çevriləcək.** “Şərq” qəzeti, 2025, 13 avqust (№142), s.6.

27. Sadıqlı F. **TANAP və TAP-la nəql olunan mavi yanacağa tələbat getdikcə artır.** “Azərbaycan”, 2022, 3 mart, s.3.
28. **Türk Dünyasının birliyi ideyası və Heydər Əliyev, Azərbaycan Respublikası Prezidenti yanında QHT-lərə Dövlət Dəstəyi Şurası, “Türk Dünyası İnfo” İB.** Bakı: “Elm və təhsil”, 2011. 168 s.
29. Yusifova K. **Böyük İpək Yolu”nun Azərbaycan iqtisadiyyatında yeri və rolu,** Bakı: 2025. 107 s.
30. **ZƏFƏR YOLU: Qarabağ savaşından Şuşa Bəyannaməsinədək.** Bakı, “Elm”, 2021, 904 s.
31. Birbayeva A. Trans-Caspian Transport Route Cargo Volumes Increase Fivefold in Seven Years, The Astana Times, 10 mart 2026. <https://astanatimes.com/2026/03/trans-caspian-transport-route-cargo-volumes-increase-fivefold-in-seven-years/>.
32. Chaziza M. **China and the Persian Gulf: The New Silk Road Strategy and Emerging Partnerships,** Brighton; Chicago; Toronto: Sussex Academic Press, 2020, 252 p.
33. Hansen V. **The Silk Road: A New History,** Oxford: Oxford University Press, 2012, 304 p.
34. Liu X. **The Silk Road in World History,** Oxford: Oxford University Press, 2010, 168 p.
35. Özsoy B. **Relations of Azerbaijan with Central Asian Turkic States within the framework of the Organisation of Turkic States,** Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi. 2024, cild:11 (№2), 1000-1013 s. <https://doi.org/10.46868/atdd.2024.729>.
36. Shaffer B. **In the Era of U.S. Energy Abundance: The Role of the Caspian Region in U.S. Policy,** The Brown Journal of World Affairs, 2020, Spring/Summer, Vol. XXVI. Issue II. 25-40 p.
37. Wood F. **The Silk Road: Two Thousand Years in the Heart of Asia,** Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 2002, 270 p.
38. Бабаев И. **Археологические следы Великого шелкового пути на территории Азербайджана. Дорога Страбона как часть Великого Шелкового пути.** Материалы международной конференции, Баку, 28-29 ноября 2008 г. Самарканд, Ташкент: МИЦАИ, SMI-ASIA, 2009, с.21-24.

MÜƏLLİF HAQQINDA MƏLUMAT – INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Şahmalıyeva Fidan Niyaz qızı – AMEA A.A.Bakıxanov adına Tarix və Etnologiya İnstitutu. Azərbaycan, Bakı	Shahmalıyeva Fidan Niyaz – A.A.Bakikhanov Institute of History and Ethnology, ANAS, Azerbaijan, Baku
--	---