

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ ƏRAZİSİNDƏN KEÇƏN BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN İNKİŞAFI

GÜLARƏ İSMAYILOVA

*Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin
dissertantı*

E-mail: gulare.ismayilova1@gmail.com

Tarixi Böyük İpək yolu Avropadan Asiyaya ən qısa marşrut olaraq, Cənubi Qafqaz ölkələrinin ərazisindən keçmişdir. TRASEKA (TRACECA – TRANSPORT CORRIDOR EUROPE CAUCASUS ASIA) Müstəqil Dövlətlər Birliyinə (MDB) göstərilən texniki yardım (TASİS) çərçivəsində xüsusi bir layihədir. O, Avropa İttifaqının dəstəyi ilə həyata keçirilir. Layihə 1993-cü ilin may ayında Brüsseldə keçirilən konfransda 8 ölkənin (Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistan) iştirakı ilə hazırlanmış və nəticədə Brüssel Bəyannaməsi qəbul edilmişdir [3]. Bu layihə:

- Avropada, Qara dəniz regionunda, Qafqazda, Xəzər hövzəsi və Mərkəzi Asiya ölkələrində iqtisadi, ticarət və nəqliyyat əlaqələrinin inkişaf etdirilməsinə;
- avtomobil, dəmiryol və dəniz nəqliyyatı sahələrinin dünya bazarına çıxışının təmin edilməsinə,
- dəhliz boyu yollarda nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin və yüklərin saxlanması təhlükəsizliyinin təmin edilməsinə, ətraf mühitin mühafizəsinə;
- üzv dövlətlərin nəqliyyat siyasətlərinin və bu sahədə normativ-hüquqi bazanın uyğunlaşdırılmasına;
- nəqliyyat sahəsində fəaliyyət göstərən subyektlərə bərabər rəqabət mühitinin yaradılmasına xidmət edir.

Avropa-Qafqaz-Asiya “TRASEKA” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Şərqlə Qərb arasında digər iki marşruta, Transokean daşımaları və Transsibir magistralına alternativ olan bir layihədir. “TRASEKA” dəhlizi vasitəsilə yalnız Mərkəzi Asiyadan deyil, Çindən də yüklərin daşınacağını, sonradan buraya Cənub-Şərqi Asiyanın digər ölkələrinin də (xüsusilə konteynerlərin) qoşulacağı gözlənilir. Bu dəhlizin strateji bəndi olan Transxəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutu ildə 15 milyon tondan artıq yük daşımaları potensialına malikdir. O, Çin, Qazaxıstan, Türkmənistan, İran, Fars körfəzi ölkələri, Cənubi Qafqaz, Türkiyə və Avropa ölkələrinin yük göndərənləri ilə qəbul edənlərini əlaqələndirmək iqtidarındadır. Dəhlizin digər alternativ dəhlizlərə nisbətən cəlbediciliyinin artırılmasında, Azərbaycan respublikası, Gür-

cüstan və Türkiyə respublikalarının birgə layihəsi olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xəttinin istifadəyə verilməsi də mühüm rol oynayır. Mərkəzi Asiya ölkələrinin də bu marşruta marağı böyükdür. Belə ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və 2013-cü ildə istifadəyə verilmiş Bosfor boğazının altından keçən “Marmaray” sürətli dəmir yolu tuneli vasitəsilə Avroya birbaşa çıxış imkanı yaradır. Bu da Mərkəzi Asiya ölkələrinin məhsullarının Avropaya və əks istiqamətdə böyük həcmdə sənaye məhsullarının, istehlak mallarının daşınması baxımından son dərəcə cəlbedici olacaqdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin Azərbaycan və Gürcüstandan keçən hissəsi artıq istismara hazırdır. Azərbaycanın müəllifi olduğu daha bir layihə başa çatıb. Bir çox ekspertlərin qənaətinə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu strateji əhəmiyyət kəsb edir. Bu, nəinki üç ölkə arasında iqtisadi əlaqələri möhkəmləndirir, həmçinin onları Asiya ilə Avropa arasında körpüyə çevirir. Bu layihə ilə Londondan Pekinə 12 gün ərzində yüklərin və sərnişinlərin fasiləsiz daşınmasını təmin etmək mümkün olacaq. Cənub nəqliyyat dəhlizinin bir qolu olan bu xəttin yükburaxma qabiliyyəti pik həddə - il ərzində 17 mln. ton nəzərdə tutulub[3].

Qeyd etmək gərəkdir ki, Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu xətti layihəsinin reallaşmasına Azərbaycan böyük önəm verib. Ölkəmizdəki yerli ekspertlər Rusiya nəşrlərinə bildiriblər ki, BTQ dəmir yolu xətti bu gün özündə bütöv bir brendi formalaşdırır. Məsələn, dəmir yolu xətti ilə yüklərin daşınması üçün Bakı ətrafında, daha dəqiq desək, Ələt qəsəbəsi yaxınlığında yeni beynəlxalq yük limanı inşa edilir. Bu liman il ərzində 11,6 mln. yükün daşınmasını həyata keçirməyə imkan verəcək. BTQ Azərbaycan neftini dünya bazarına daşıyan Bakı-Tbilisi-Ceyhan kəmərinə sonradan regionun ən böyük layihəsidir və Azərbaycan üçün həm siyasi, həm iqtisadi, həm də strateji baxımdan önəmlidir. Bu xəttin iş düşməsi ilə dəmiryolu vasitəsi ilə Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə və Türkiyəyə birbaşa gediş əldə etmiş oldu. 838 km-lik tarixi İpək yolunu canlandıran BTQ-nin 503 km-i Azərbaycan, 259 km-i

Gürcüstan, 76 km-i isə Türkiyə ərazisindən keçir [1].

”Kəmər və Yol” təşəbbüsü Azərbaycan üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanın məqsədi “Trans-Xəzər Tranzit Dəhlizi”ni “Kəmər və Yol” layihəsinə inteqrasiya etdirmək və bu layihədən ölkəmiz üçün böyük səmərə əldə etməkdir. “Trans-Xəzər Tranzit Dəhlizi”nin başlıca üstünlüyü siyasi-iqtisadi sabitlik və təhlükəsizlik, coğrafi-iqtisadi, məsafə və vaxt baxımından əlverişlilik, layihənin regional əməkdaşlıqda önəmi, dəhliz boyunca infrastrukturun mövcudluğu, tranzit potensialının reallaşdırılması məqsədilə institusional islahatların aparılması və s.-dən ibarətdir. Azərbaycan İpək Yolunun ölkəmizə aid olan hissəsinin yenidən qurulmasında həmişə fəallıq göstərmiş, Şərq-Qərb istiqamətində reallaşdırdığı Bakı-Tbilisi-Ceyhan və Bakı-Supsa neft kəmərləri, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri, Cənub Qaz Dəhlizi layihəsi çərçivəsində TANAP və TAP qaz kəmərləri vasitəsilə bu dəhlizin enerji komponentini təmin edib. Azərbaycanda 6 beynəlxalq hava limanı və 11 min km avtomobil yolları tikilib. 2017-ci ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu istismara verilib. Azərbaycanın böyük yük təyyarəsi parkı və Xəzər dənizində ən iri dəniz donanması var. Nəqliyyat infrastrukturunun önəmli hissəsi Xəzər dənizində ən böyük liman olan Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanıdır. Gələcəkdə liman 15 milyon ton yük buraxılış qabiliyyətinə malik olacaqdır. Növbəti illərdə limanın imkanları 25 milyon ton yükə və 500 min konteynerə çatdırılacaq, daha sonra isə onun gücü 1 milyon konteynerədək artacaq. Yaradılmış bu infrastruktur regiona və xüsusilə Ələtdə yaradılacaq Xüsusi İqtisadi Zonaya böyük iqtisadi səmərə verəcək. Bu ölkəmizin dünya təsərrüfatına səmərəli inteqrasiyasını təmin edəcək [1].

Eyni zamanda, mövcud Şərq-Qərb marşrutlarına alternativ yeni bir xətt formalaşacaq. Maraqlısı odur ki, bu layihəyə Mərkəzi Asiya və Uzaq Şərq ölkələri də maraq göstərməyə başlayıblar: Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Əfqanıstan və Tacikistan. Ən son məlumatlara görə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə ABŞ-nin hərbi xarakterli yükləri də daşına bilər. Bu bərdə Rusiya qaynaqları məlumat yayıb. Həmin qaynaqlar hesab edir ki, amerikalı hərbiçilər tərəfindən öz hərbi əmlaklarını (döyüş texnikası, silahlar, ləvazimat və təchizat vasitələri) Əfqanıstandan çıxarmaq üçün hazırladıqları “Qafqaz dəhlizi” buna yardımçı olur. Yüklər üçün “Qafqaz dəhlizi” Əfqanıstanın Herat məntəqəsindən başlayır, Kuş-

ka və Marıdan (Türkmənistan) keçir, dəmiryolu ilə Türkmənbaşına çatır, Xəzərdən bərə vasitəsilə Bakıya, daha sonra da dəmiryolu ilə Batumiyə və ya Türkiyəyə çatır. Eyni zamanda göstərmək lazımdır ki, 2005-ci ildə Azərbaycan “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında Saziş”ə qoşulub. “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionlarının Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradacaq. Şimal-Cənub dəhlizi vasitəsilə Cənubi-Şərqi Asiyadan Avropaya yüklərin daşınması 10-15 faiz ucuz başa gələcək. Yüklərin Süveyş kanalı vasitəsilə daşınmasından 800 km daha az məsafə qət ediləcək. Eyni zamanda daşıma müddəti 20 gün azalacaq və yüklər daha etibarlı yolla mənzilbaşına çatdırılacaqdır. Təkcə İran və Rusiya arasındakı ticarət dövriyyəsinə baxsaq (1.7 mlrd dollar) Şimal-Cənub dəhlizinin istifadəyə verilməsi 2 ölkə arasındakı yük mübadiləsinin mövcud marşrutunu 1000 km-ə qədər qısa, 50%-ə qədər isə ucuz edir. “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi həm də çox mühüm geosiyasi layihədir və Cənubi Qafqaz regionunda, Xəzər bölgəsində Azərbaycanın mövqelərinin möhkəmləndirilməsi üçün yeni imkanlar açır, Ermənistanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə bağlı planlarının üzərindən xətt çəkir [1].

Azərbaycan Rusiyanın Cənuba, İranın isə Şimala önünü açmaqla region üçün geosiyasi sabitliyin təmin edilməsi və risklərin önənməsində mühüm rola malik olur. “Qitələrarası körpü” statusu Azərbaycanın perspektivi və qlobal müstəvidə mövqeyi baxımından çox vacibdir. Geosiyasi risklərin getdikcə artdığı və qlobal miqyasda rəqabət və qarşıdurma meyillərinin güclənməsi fonunda Azərbaycanın bu rolu ölkənin sabit məcrada inkişafına yeni təminatlar yarada biləcək potensiala malikdir. İqtisadi fayda ilə yanaşı, bu məqamların da xüsusi olaraq diqqətə alınması və düzgün qiymətləndirilməsi orta və uzaq perspektivdəki planlamalarda mütləq nəzərə alınmalıdır. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri, xüsusən “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi layihəsinin gerçəkləşməsinin çox mürəkkəb geosiyasi məkanda yer alan Azərbaycanı dünya güclərinin getdikcə kəskinləşən qlobal rəqabətindən qorumağa, yaxud bu proseslərin neqativ təsirini azaltmağa zəminlər yaratdığı da hesaba alınmalıdır. Bu baxımdan əvvəldə qeyd etdiyimiz kimi, Azərbaycan ölkə ərazisindən keçən nəq-

liyyat dəhlizlərinin işə salınmasını strateji hədəflər kimi nəzərdən keçirməli və mühüm rolunun gündəlikdə qalması üçün maksimum səylər göstərməlidir. Bəs Azərbaycanın qazancı...? İlk hesablamalara görə, bu dəhliz vasitəsilə yalnız Rusiya və İran arasında yüklərin daşınması Azərbaycan büdcəsinə 60 milyon dollara qədər vəsait cəlb edə, yeni iş yerlərinin açılmasını təmin edərək, dolay yolla Azərbaycan iqtisadiyyatına yeni stimül verə bilər. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri nəqliyyat sisteminin inkişafının əsas prioritetlərindən olmaqla yanaşı, ölkənin iqtisadi qüdrətinin artırılmasına yönəldilmiş müstəqil sahəyə çevrilməlidir [6].

Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasında və inkişafında əsas vəzifələr aşağıdakılardan ibarətdir:

- yüklərin və sərnişinlərin ölkə ərazisində maneəsiz hərəkətinin təmin edilməsi üçün Avropa-Asiya nəqliyyat sistemlərinin inteqrasiyası məqsədilə nəqliyyat infrastrukturunun razılaşdırılmış şəkildə inkişaf etdirilməsi;

- nəqliyyat proseslərinin optimallaşdırılması;

- daxili daşımalarda milli nəqliyyat şəbəkəsinin yüklənmə dərəcəsinin artırılması və mövcud ehtiyatlardan daha səmərəli istifadə edilməsi hesabına yük və sərnişin daşımaları tariflərinin aşağı salınması üçün şəraitin yaradılması;

- intermodal nəqliyyat xəttində ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqənin səmərələşdirilməsi;

- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə investisiya layihələrinə investorların cəlb edilməsi üçün münbit şəraitin yaradılması;

- beynəlxalq turizmin inkişafına yardım edilməsi;

- ölkə üçün strateji əhəmiyyət daşıyan nəqliyyat dəhlizləri infrastrukturunun inkişafı layihələrinə tətbiq edilən vergi yükünün azaldılması;

- azad iqtisadi zonaların yaradılması və inkişafı;

- nəqliyyat-logistik idarəetmə mərkəzinin yaradılması;

- tranzit daşımaları sahəsində, ərazisində nəqliyyat dəhlizləri yerləşən ölkələrlə beynəlxalq əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi;

- respublikanın ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinə birləşən yerli əhəmiyyətli yolların və yol infrastrukturalarının yenidənqurulması və inkişaf etdirilməsi [4].

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. *Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişafı-CARES* www.carecprogram.org.

2. *Azərbaycan Respublikasında kiçik və orta müəssisələr üzrə araşdırma*. Bakı, 2009.

3. "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi" Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2016-cı il 6 dekabr tarixli Fərmanı.

4. "Azərbaycan- 2020: gələcəyə baxış" İnkişaf Konsepsiyası. Bakı, 2012.

5. "İdxal olunmuş malların kabotaj daşınması Qaydası" Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin qərarı, 2012-ci il 6 dekabr.

6. Milli informasiya portalı. <https://www.milli.az/>.

XÜLASƏ

Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2012-ci il 29 dekabr tarixli Fərmanı ilə təsdiq edilmiş "Azərbaycan - 2020: gələcəyə baxış" İnkişaf Konsepsiyasında Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat, tranzit və loqistika infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi məsələsinə də baxılmışdır. Konsepsiyanın işlənilib-hazırlanmasında əsas məqsəd Azərbaycan Respublikasını regionun ticarət mərkəzinə çevirməkdir. Bunun üçün ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etmək, tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı, bölgələrdə logistika mərkəzlərinin yaradılması nəzərdə tutulur. Nəticədə isə, ölkənin istehsal və investisiya mərkəzi kimi cəlbediciliyi artacaq, yeni biznes və məşğulluq imkanlarının yaranmasına yol açılacaqdır. Yerli və beynəlxalq daşımaların idarə olunması mexanizmi təkmilləşdiriləcək, ölkənin nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat sisteminə inteqrasiyası genişləndiriləcəkdir.

Açar sözlər: *tranzit, loqistika, nəqliyyat-ekspedisiya xidmətləri, Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizi, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi, beynəlxalq yük daşımaları, intermodal daşımalar, TRASEKA.*

РЕЗЮМЕ

Исмаилова Г.К.

Развитие международных транспортных коридоров, проходящих по территории Азербайджанской Республики

В концепции развития «Азербайджан - 2020, взгляд в будущее», утвержденной Указом Прези-

дента Азербайджанской Республики от 29 декабря 2012 года, рассматривается вопрос улучшения транспортной, транзитной и логистической инфраструктуры Азербайджанской Республики. Основной целью разработки концепции является превращение Азербайджанской Республики в торговый центр региона, предусматривающее эффективное использование стратегического географического положения страны, развитие транзитных и транспортных услуг, создание логистических центров в регионах. В результате страна станет более привлекательной как производственный и инвестиционный центр и появятся новые возможности для бизнеса и занятости. Будет усовершенствован механизм управления внутренними и международными перевозками, а интеграция транспортной системы страны в международную транспортную систему будет расширена.

Ключевые слова: *транзит, логистика, транспортно-экспедиторские услуги, транспортный коридор Восток-Запад, транспортный коридор Север-Юг, международные грузоперевозки, интермодальные перевозки, TRACEKA.*

SUMMARY

Ismayilova G.K.

Development of International Transport Corridors Passing Through the Territory of the Republic of Azerbaijan

The concept of development of "Azerbaijan 2020, vision of the future", approved by the Decree of the President of the Republic of Azerbaijan dated December 29, 2012, also considers the issue of improving the transport, transit and logistics infrastructure of the Republic of Azerbaijan.

The main purpose of the development concept is the transformation of the Republic of Azerbaijan into a shopping center of the region, providing effective use of the strategic geographical position of the country, the development of transit and transportation facilities. As a result, the country will become more attractive as a production and investment center, and new opportunities for business and employment will appear. There will be an improved management mechanism for internal and international transportation, and the integration of the transport

system of the country into the international transport system will be expanded.

Key words: *transit, logistics, transport and forwarding services, East-West transport corridor, North-South transport corridor, international cargo transportation, intermodal transportation, TRACEKA.*