

MÜSTƏQİLLİK İLLƏRİNDƏ AZƏRBAYCAN, TÜRKİYƏ VƏ RUSİYA MÜNASİBƏTLƏRİNİN BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT SİSTEMİNƏ TƏSİRİ

RAUF QURBANOV

Bakı Dövlət Universiteti Slayvan ölkələri tarixi kafedrasının doktorantı

E-mail: Qurbanovrauf7@gmail.com

Azərbaycan müstəqillik qazandıqdan sonra qarşıda duran ən böyük vəzifələrdən biri də dünyaya inteqrasiya prosesini təmin etmək olmuşdur. Məhz Azərbaycanın coğrafi şəraiti onu Şərqlə Qərb arasında körpü roluna biləcəkdir. Azərbaycanın sahib olduğu coğrafi məkan, beynəlxalq ticarət yollarının üzərində yerləşməsi Avropa dövlətlərinin də burada layihələrə maraqlı olmalarının ən böyük səbəblərindən biri idi. Məhz bunun sübutu idi ki, Aİ TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin qurulması üçün 1993-cü ildə Brüsseldə Azərbaycan da daxil olmaqla 8 ölkənin nümayəndələri ilə konfrans keçirilməsinə dəstək olmuşdur. Türkiyə isə, sonradan 2000-ci ilin mart ayında buraya daxil oldu. Azərbaycan-Türkiyə-Gürcüstanın dəmiryol xətti ilə birləşdirilməsi ilk dəfə 1993-cü ildə Birgə Nəqliyyat Komissiyası iclasında gündəmə gəlmiş, ancaq, bu sazişin imzalanması 2000-ci ildə baş tutmuşdur. Günümüzdə Azərbaycan 3 qlobal səviyyəli layihənin mərkəzində yerləşir. Bunlara "TRASEKA", "Kəmərlər və yol təşəbbüsü", üçüncüsü isə, Hindistanda başlayıb Rusiyada bitən "Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi" aiddir. Azərbaycan hökuməti məhz bu yol xətlərinin inkişaf etdirilməsi üçün bu çərçivədə dəmiryolları, avtomobil yolları, dəniz və hava limanı tikilməsinə milyard dollarlarla vəsait ayırmışdır.

1993-1995-ci illəri, TRASEKA çərçivəsində Qara dəniz-Xəzər dənizi-Orta Asiya dəhlizlərinin istifadəyə hazır vəziyyətə gətirmək və qüvvələndirmək üçün çalışmaların sürət aldığı bir dövr idi. 1997-ci ilin sentyabrında Azərbaycan Respublikası Prezidenti Heydər Əliyev və Gürcüstan Prezidenti Eduard Şevardnadze, prezidentlər səviyyəsində ilk konfransın Qafqazda baş tutması mövzusunda bir təklif etmişlər. Bu təklifin nəticəsində AB-nin dəstəyi ilə 8 sentyabr 1998-ci ildə Bakıda "TRASEKA-Tarixi İpək Yolunun Restavrsiyası" başlıqlı bir konfrans baş tutmuşdur. Bu iclasın ən önəmli uğuru Avropa-Qafqaz-Asiya arasında koridorun inkişaf etdirilməsi məqsədi ilə çoxtərəfli saziş imzalanmışdır. Qarşılıqlı hədəf və məqsədlər belə sıralanmışdır:

- Avropa, Qara dəniz bölgəsi, Qafqaz regionu, Xəzər dənizi hövzəsi və Orta Asiya regionlarındakı

iqtisadi münasibətlərin, ticarət və daşıma nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi;

- Quruyolu, dəmiryolu və ticarət yolları vasitəsi ilə regionun dünya bazarına çıxışının təmin edilməsi;

- Nəqliyyat, karqo və çevrə təhlükəsizliyinin təmin etdirilməsi;

- Çatdırılma sahəsində qanuni prosedurun və nəqliyyat siyasətinin uyğunlaşdırılması;

- Çatdırılma sahəsindəki rəqabət üçün bərabər şərtlərin təmin olunması [19].

TRASEKA proqramı 1998-ci ildə Bakıda baş tutan konfransdan sonra sürət qazanmışdır. Üzv ölkələr burada Bakı mərkəzli hökumətlərarası komissiya qurmuşlar. Bu tarixdən etibarən AB dəmiryolu, liman və quru yollarının bərpa olunmasına 800 milyon dollar investisiya etmişdir. Azərbaycanın bəzi milli layihələri də TRASEKA proqramına daxil edilmişdir [2]. Traseka idarə orqanının 2001-ci ildə Bakıda yer alması da Azərbaycanın TRASEKA dəhlizi cəhətdən önəmini xatırlatmaqdadır. Türkiyə Marmaray xətti, sürətli qatar layihələri, Qara dəniz sahil yolu, İstanbul ikinci boru keçidi və ölkədəki 12 lojistik mərkəzlə BTQ-nin Avropa ilə fiziki bağını təmin etməkdədir. Əlavə olaraq qeyd etmək olar ki, Türkiyənin sahib olduğu limanlar, karqo və yük daşınmasında önəmli rol oynamaqdadır. TRASEKA proqramı, Avropanın Orta Asiya ilə əlaqə qurması və bu yolda Azərbaycan və Türkiyənin nəqliyyat sistemini dəstəkləməsində önəmli rol oynamışdır.

Azərbaycan, Türkiyə və Rusiya arasında enerji ticarəti regional və qlobal siyasətdə mühüm rol oynayır. Bu ölkələr arasında olan iqtisadi münasibətlər olduqca vacib əhəmiyyətə malikdir. Bu münasibətlərin təməlinə enerji sektoru böyük rol oynamaqdadır. Xüsusi ilə təbii qaz və neft ticarəti bu üç ölkə arasında əsas ticarət səbəblərindən biridir. Bu üç ölkə həm enerji istehsalçıları, həm də enerji istehlakçıları kimi həm rəqabətdə, həm də əməkdaşlıqdadır. Enerji ticarəti bu ölkələrin iqtisadi, siyasi və təhlükəsizlik maraqlarına geniş təsir göstərir.

Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin dəmiryolu vasitəsi ilə birləşdirilməsi düşüncəsi ilk dəfə olaraq 1993-cü ildə həyata keçirilən üç dövlət arasında

qurulmuş Ortaq Nəqliyyat Komissiyası iclasında gündəmə gəlmişdir. Ancaq bu sazişin imzalanması 2000-ci illərə qədər gecikmişdir. Bakı-Tbilisi-Ceyhan və Bakı-Tbilisi-Ərzurum layihələrinin təməlləri atıldıqdan sonra BTQ üçün çalışmalar daha da sürətlənmişdi. 2002-ci ildə Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstanın Nəqliyyat nazirləri görüşərək dəmiryolunun istiqamətini müəyyən edən protokol imzalanmışlar. 2004-cü il 29 dekabr tarixində Tiflisdə üç ölkənin nəqliyyat nazirlərinin iştirakı ilə həyata keçirilən Nəqliyyat Komissiyasının iclasında layihənin həyata keçirilməsi qərarlaşdırılmışdı. 2005-ci il 25 may tarixində Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstan arasında BTQ dəmiryol layihəsi ilə əlaqədar bəyənəmə imzalanmışdır [1, s. 191].

Azərbaycan və Türkiyə arasında 2011-ci il dekabrın 26-da “Şahdəniz” yatağından hasil edilən qazı Türkiyə vasitəsilə Avropaya çatdıracaq Trans Anadolu Boru Kəməri (TANAP) inşa edəcək konsorsiumun yaradılmasına dair anlaşma memorandumu imzalanıb. 2012-ci il iyunun 26-da tərəflər arasında TANAP boru kəmərinin reallaşdırılmasına dair Azərbaycan-Türkiyə hökumətlərarası saziş imzalanıb. Hər iki ölkə TANAP-ı “yeni dövrə doğru tərəfdaşlıq” addımı kimi görür. TANAP Türkiyə-Azərbaycan enerji əlaqələrini Türkiyə-Rusiya münasibətləri səviyyəsinə qaldırmaq potensialına malikdir. Rusiya son 15 ildə Türkiyənin enerji sahəsində əsas tərəfdaşdır. Bundan başqa, əsas məqsədi enerji sahəsində tranzit və mərkəz ölkəyə çevrilmək olan Türkiyə Rusiyanı siyasi iradəsi ilə bu sahədə mövcud vəziyyəti dəyişmək potensialına malik ölkə kimi görür. TANAP “Nabukko”dan sonrakı boru kəməri layihəsidir. Azərbaycanın təşəbbüsü ilə Türkiyə ilə əməkdaşlıq çərçivəsində həyata keçirilən beynəlxalq qaz ixracı layihəsi kimi, o, mühüm mövqeyə malikdir. SOCAR-ın ən strateji investisiyalarından olan bu layihə Xəzər qazının Avropaya nəqlində əsaslı dəyişiklik yaradaraq, Türkiyənin dünya coğrafiyasında gələcək mövqeyinə üstünlük verəcək. Azərbaycan TANAP layihəsinə qaz tədarük edəcəyini və maliyyə vəsaitlərini köçürəcəyini bəyan edib. TANAP-ın dəyəri 7 milyard ABŞ dolları həcmində qiymətləndirilir. Layihə tərəfdaşları öz paylarına proporsional olaraq boru kəmərinin tikintisini maliyyələşdirəcəklər. (SOCAR: 80%, BOTAS: 5%, TPAO: 15%) [23, 12]. Üçüncü tərəf kimi qaz hasil edən şirkətlər, eləcə də Şahdəniz Konsorsiumunun tərəfdaşları sonradan minoritar səhmdarlar

kimi konsorsiuma qoşulmağa icazə verilə bilər. Bu layihə Azərbaycan üçün yeni ixrac imkanları açır və xarici ticarətin şaxələndirilməsini təmin etməklə Xəzər dənizini Qərbə açaraq sabit gəlir təmin edir. TANAP, Azərbaycana ilk dəfə olaraq öz qazını Türkiyənin Aİ ilə qərb sərhəddindəki avropalı müştərilərə öz qaz kəməri vasitəsilə birbaşa satmağa imkan verəcək. Azərbaycanın tranzit xidmətlərinə görə ödəniş etmədən öz boru kəməridən istifadə etməsi Azərbaycan qazının qiymətini Avropada rəqabətə davamlı edəcək. Bakı bu layihəni “Azərbaycandan Avropaya birbaşa yol” və “Azərbaycanın gələcəyə aparan yolu” kimi müəyyən edir. Azərbaycan enerji təchizatçısı, tranzit ölkə (Transxəzər ölçüsü) və onun hüdudlarından kənar sərmayəçi ölkə kimi üçqat rol oynayır.

TANAP layihəsinin Türkiyə üçün də olduqca müsbət nəticələri olmuşdur. Türkiyə ilk dəfə olaraq boru kəməri layihəsinin əsas tərəfdaşı olur və təbii qaz sahəsində Avropanın dördüncü əsas arteriyası olmaq məqsədinə nail olur.

TANAP layihəsindən sonra Şahdəniz-2-dən əldə olunacaq təbii qazı Türkiyə sərhədindən Avropaya daşıyacaq üç rəqib boru xətti ortaya çıxmışdır. Bunlar, Bolqarıstan və Rumıniya vasitəsi ilə Avstriyaya gedəcək olan qərb Nabukko layihəsi, ikincisi, Bolqarıstan və Rumıniya vasitəsi ilə Macarıstana gedəcək olan Cənub-Şərq Boru Xətti layihəsi, üçüncüsü isə, Yunanıstan vasitəsi ilə İtaliyaya gedəcək Trans-Adriatik boru xətti (TAP) layihəsi olmuşdur [4, s. 305]. 28 iyun 2013-cü ildə Bakıda olan iclasda Şahdəniz konsorsiumu TAP-ı seçdiyini açıqlamışdır. Trans-Adriatik boru xətti Türkiyə-Yunanıstan sərhədindən başlayaraq TANAP-a birləşən, Yunanıstandan Albaniyaya və Adriatik dənizindən İtaliyaya çatan və “Snam Rete Gas” təbii qaz xəttinə birləşən boru kəməridir [4, s. 305].

2005-ci il may ayının 25-də Azərbaycan-Türkiyə-Gürcüstan Respublikaları Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinin Bakıdakı açılış mərasimində beynəlxalq Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol dəhlizinin layihəsi haqqında bəyanat imzalamışdır. Bu layihədən kənar qalan Ermənistan dəhlizinin həyata keçirilməsinin qarşısını almaq üçün bir çox addım atmışdır. 2006-cı il 20 dekabr tarixində alınan qərar ilə ABŞ, Ermənistandan keçməyən dəmiryolunu sığortalamağı və maliyyə yardımını etməyi Eximbanka qadağan etmişdir [8]. Bütün bunlara baxmayaraq dəmiryol xətti tamamilə Azərbaycan

və Türkiyə tərəfindən maliyyələşdirildiyi üçün heç bir maddi yardıma ehtiyac qalmadı. Bununla yanaşı Azərbaycan, dəmiryol xəttinin Gürcüstana düşən hissəsində uzunluğu 26,3 kmlik Qars-Axalkalaki xəttinin və uzunluğu 153 km olan Axalkalaki-Marabda xəttinin təmir-bərpa işləri üçün ümumi 775 milyon ABŞ dolları miqdarında kredit ayırmışdır [3]. Azərbaycan və Türkiyə öz torpaqlarındakı dəmiryol xəttini isə, öz vəsaitləri hesabına inşa etmişdir. 2008-ci ildə Qars və Bakıda dəmiryol xəttinin təməl atma mərasimləri keçirildi. Dəmiryol xətti 2017-ci ildə öz fəaliyyətinə başladı. Açılış mərasimində Azərbaycan və Türkiyə prezidentləri ilə yanaşı Qazaxıstan, Gürcüstan, Özbəkistan baş nazirləri və Tacikistan, Türkmənistandan nazirlər səviyyəsində iştirak olmuşdur. Azərbaycan Respublikası Prezidenti İlham Əliyev Bakı-Tbilisi-Qars haqqında fikirlərini qısaca belə ifadə etmişdir: “BTQ Avrasiya nəqliyyat xəritəsinin önəmli bir parçasıdır. Bu yoldan istifadə edən bütün ölkələr arasındakı əməkdaşlıq dərinləşəcək. Nəticədə bu dəmiryol xətti regional təhlükəsizlik və sabitliyə xidmət edərək ölkələrimizin geopolitik önəmini artıracaq və bizlər üçün yeni fürsətlər yaradacaqdır” [10]. BMT-nin Avropa İqtisadi Komissiyası, BMT-nin İqtisadi və Sosial Şurası, Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmiryol xətləri layihələri arasında BTQ dəmiryolunu qabaqcıl layihələrdən biri kimi elan etmişdir [19]. Dəniz nəqliyyatından istifadə edən gəmilər Çin, Şanxay, Ninbo, Sindao kimi ticarət limanlarından yola çıxdıqdan sonra ən az 35-38 gün ərzində Avropaya çatırdı. BTQ dəmiryol xətti vasitəsi ilə bu vaxt 12-13 günə qədər aşağı endi [6]. Bu da Avropa və Asiya arasındakı ticarət həcmnin artmasına imkan yaratdı.

Azərbaycan və Türkiyənin dəstəklədiyi bir digər layihə isə, “Orta dəhliz” layihəsidir. Bu layihə vasitəsi ilə martşrut üzrə olan ölkələrin quru, dəniz, hava və dəmir yolları, liman və boru xətləri ilə bir-birilə əlaqələndirilməsi nəzərdə tutulur. Azərbaycan və Türkiyənin də daxil olduğu bu 3 dəhliz iki ölkəni Mərkəzi Asiya ilə əlaqələndirərək, eyni zamanda Modern İpək Yolunun bir parçası olmasına vasitə olur. Bu dəhlizlər Türkiyə-Gürcüstan-Azərbaycan və Qazaxıstan arasında imzalanan Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi, Əfqanıstan-Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə arasında inşa edilməkdə olan Lapis-Lazuli dəhlizi və Rusiya-Azərbaycan-İran arasında hazırlanmaqda olan

Cənub-Şimal dəhlizidir. Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi 2013-cü ildə “Modern İpək Yolu Beynəlxalq Nəqliyyat və Lojistik Ticarət Forumu” çərçivəsində Azərbaycan-Gürcüstan və Qazaxıstan tərəfindən Beynəlxalq Trans-Xəzər Nəqliyyat Xəttinin inkişaf etdirilməsi məqsədi ilə Koordinasiya Komissiyasının yaradılmasını qərara almışdır. Bu komissiyanın çalışmalarının nəticəsində 2017-ci ildə Türkiyə üzv dövlətlərlə protokol imzalayaraq burada daimi üzv olmuşdur [20].

Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat dəhlizinin həm ölkəmiz, həm də beynəlxalq aləm üçün iqtisadi və ticari təsirləri və müsbət cəhətləri haqqında geniş danışmaq mümkündür. Bu dəhlizdən istifadə edən ölkələr arasında ticarət daha sürətli, səmərəli baş tutur və daha ucuz qiymətə başa gəlir. Bununla da kommertiya mallarının və xidmətlərin axını asanlaşır və ticarət həcmi olduqca artır. Müəssisələr daha geniş bazarlara çıxış əldə edə bilir və artan ticarət hesabına iqtisadi artım əldə edilir. Bu dəhlizin bir digər müsbət cəhəti idxal və ixracın asanlaşması oldu. Beynəlxalq Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə daşınmalar ixracatçı və idxalçıların logistika proseslərini asanlaşdırır. Bu, malların daha sürətli çatdırılmasına, təchizat zəncirinin idarə edilməsində kömək edir. Bu, ixrac və idxalı artıraraq iqtisadiyyata müsbət töhfə verir. Müsbət cəhətlər sırasında istər regional, istərsə də beynəlxalq iqtisadi inteqrasiyanın təşviqini nümunə göstərə bilərik. Dəhliz vasitəsi ilə iştirakçı ölkələr arasında regional iqtisadi əməkdaşlığa təşviq yaranır. Bu, gömrük proseslərinin sadələşdirilməsi, investisiyaların təşviqi vasitəsilə baş verə bilər. Bunun nəticəsində regional səviyyədə daha güclü iqtisadi inteqrasiya əldə edilir. Dəhlizboyu nəqliyyat və logistika xidmətləri göstərən şirkətlər öz sektorlarını inkişaf etdirir və beynəlxalq standartlara uyğun müasir texnologiyalar tətbiq edirlər. Bu proses sektorun səmərəliliyini və rəqabət qabiliyyətini artırır. Azərbaycanın bu dəhlizə verdiyi töhfələri və əldə etdiyi üstünlükləri belə qeyd etmək olar;

1. Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi Azərbaycanın ticari-iqtisadi əməkdaşlığı üçün böyük imkanlar açır.

2. Dəhliz Azərbaycanın ixracını artırır, ölkəyə daha çox investisiya və əməkdaşlıq imkanları yaradır.

3. Azərbaycan regional ticarəti təşviq edir və dəhliz boyu əlaqələri yaxşılaşdırmaqla iqtisadi artımı dəstəkləyir.

BTQ layihəsini Avropa ilə əlaqələndirən layihə Viking layihəsi olmuşdur. Azərbaycan-Türkiyə əməkdaşlığının bir digər nəticəsi isə, Viking layihəsi olmuşdur. Layihə Türkiyə, Azərbaycanın iştirakı ilə Xəzər dənizi, Qara dəniz və Baltik dənizini bir-birilə bağlamışdır. Layihənin iştirakçıları Ukrayna, Belarus, Latviya, Litva olmuş və 2012-ci ildə Bolqarıstan layihəyə daxil olmuşdur. 4 aprel 2013-cü ildə Litva və Türkiyə nəqliyyat nazirləri arasında, Türkiyənin Qara dəniz hissəsi ilə Baltik dənizi arasında dəmiryolu konteyner nəqliyyatı sahəsini əhatə edən bir layihəyə daxil olduğuna dair bir memorandum imzalamışdır [21]. 2016-cı ildə Azərbaycanın bu layihəyə qatılması haqqında memorandum imzalanmış, Azərbaycanın bu layihəyə daxil olması ilə daha çox yükün daha qısa müddətdə Çin və Mərkəzi Asiyadan Baltik dənizinə çatdırılmasına imkan yarandırmışdır [12. s, 134].

Azərbaycan şərq və qərb arasında strateji vəziyyətini gücləndirmək və bu yolda nəqliyyat xətlərində yol ala bilmək məqsədi ilə ölkə daxilində və xaricində strateji yatırımlar etmişdir. 2013-cü ildə Türk Dövlətləri Təşkilatı başçılarının üçüncü Zirvə görüşündə Azərbaycan Respublikası Prezidenti İlham Əliyev və Qazaxıstan Prezidenti Nursultan Nazarbayev arasında əldə olunan anlaşma nəticəsində, Azərbaycan şirkəti "Azərsun"un Aktauda lojistik mərkəz qurması qərarlaşdırıldı [15]. 4 avqust 2013-cü ildə Türk Dövlətləri Təşkilatının nəqliyyat nazirlərinin Bakıda baş tutan birinci iclasında Bakı, Aktau və Samsun limanları qaradaş liman münasibətini təsis edən saziş imzalanmışdır. Burada məqsəd limanlar arasında ticarət münasibətlərini artırmaq, təcrübə və məlumat paylaşımı, investisiya mövzularında işbirliyi, texniki dəstək və yardım təməlli ortaqlıq qurmaq olmuşdur. Məhz Azərbaycandan keçən üç beynəlxalq dəmiryolu xətti Ələtdən keçməkdədir. Bunlar aşağıdakı kimidir:

- Bakıdan Rusiyaya gedən və eyni zamanda şimal-qərb istiqamətində irəliləyən dəmiryol xətti,
- Gürcüstan və Türkiyəyə gedən və oradan da qərbə gedən dəmiryol xətti,
- Cənub və İrana qədər gedən dəmiryol xətti.

Mövqeyi etibarlı ilə Ələt limanı Xəzər dənizi, Bəsrə körfəzi, Qara dəniz, Aralıq dənizi arasında mərkəzi birləşdirici bir yerdedir. Bu mövqeyinə görə Ələt limanı Avropa, Asiya bazarlarına xidmət edəcək, Avropa və Asiyanı birləşdirəcək geniş ölçülü logistik torunun bir hissəsidir. Liman xüsusi ilə

Cənubi Qafqaz, Orta Asiya, İran, Rusiya və Türkiyə bazarları üçün bir mərkəzə çevriləcəkdir. Əlavə olaraq onu da qeyd edə bilərik ki, limana Azad Ticarət Zonası statusu verilmişdir. Bu qərar ixracatın artırılması istiqamətində əlavə yüklərin daşınmasına fürsət yaradır.

2017-ci il 15 noyabr tarixində Türkiyə-Gürcüstan-Azərbaycan-Türkmənistan-Əfqanıstan arasında tranzit, ticarət və nəqliyyat dəhlizi layihəsi haqqında saziş imzalandı [11]. Bu dəhliz Lapis Lazuli dəhlizi adlanırdı. Bu layihənin vasitəsilə Cənubi Asiya ölkələri də Qafqaz, Türkiyə və Avropa ölkələri ilə ticarət və nəqliyyat münasibətləri qura biləcəkdilər. Dəhliz Əfqanıstanın şimal-qərbindən başlayaraq Türkmənistanın Türkmənbaşı limanı, Xəzər dənizi, Azərbaycan limanlarından keçərək Gürcüstanın Batum və Poti limanlarına çatırdı. Bundan sonra isə, Qarsdan keçərək İstanbula, oradan da Avropaya gədir. Bu dəhlizin tərəfdaşlarının məqsədi ticarət maneələrinin aradan qaldıraraq, gömrük sistemini uyğunlaşdırmaq və marşrut ölkələr üzərində nəqliyyat və ticarət münasibətlərini inkişaf etdirməkdir [11]. Asiya İnkişaf Bankı dəhlizin inşası üçün 130 milyon ABŞ dolları kredit ayırmışdır.

Türkiyə, Azərbaycan və Rusiya arasında digər mühüm beynəlxalq nəqliyyat layihəsi də "Türk axını" təbii qaz boru kəməridir. Bu layihə Rusiya təbii qazını Qara dənizdən Türkiyə üzərindən Avropaya nəql edir. "Türk axını" həm Türkiyənin enerji təhlükəsizliyi, həm də Rusiyanın enerji ixracı baxımından strateji əhəmiyyətə malikdir. "Türk axını" həm də Türkiyə ilə Rusiya arasında siyasi və iqtisadi əlaqələri gücləndirir. Təbii qazın Türkiyə üzərindən Avropaya nəqli və ildə 63 milyard kubmetr təbii qaz daşıyacaq hər birinin gücü 15,75 milyard kubmetr olan 4 sualtı boru kəmərinin tikintisi nəzərdə tutulurdu. Lakin sonrakı razılaşmaya əsasən Türk axını layihəsində nəql edilməsi planlaşdırılan təbii qazın miqdarı 31,5 milyard kubmetrə qədər aşağı salınmışdır [16, səh 64].

2018-ci il 15 mart tarixində Bakıda Türkiyə-Azərbaycan-Gürcüstan-İran xarici işlər nazirləri iclasında Cənub-Şimal dəmiryol xəttinin Bakı-Tiflis-Qars dəmiryol xəttinə birləşdirilməsi haqqında qərar qəbul edildi [22]. Bu iki xəttin birləşdirilməsi nəticəsində Çabaha, Bəndər-Abbas, Hindistanın Mumbay limanları ilə Bəsrə körfəzi, Qara dəniz və Aralıq dənizi ilə qarşılıqlı nəqliyyat dəhlizi yaranırdı. Cənub-Şimal dəhlizi Rusiyanın Sankt-Peterburq

şəhərindən başlayıb Hindistanın Mumbay limanına kimi davam edir. Bu dəhlizin ümumi uzunluğu isə, 7200 km-dir. İlk mərhələdə bu dəhlizin yük daşıma gücü 3 milyon, ikinci mərhələdə 5-8 milyon, üçüncü mərhələdə isə, 15 milyon ton olaraq planlanmışdır [13]. Cənub-qərb dəhlizinin inkişaf etdirilməsi üçün Azərbaycan, İran, Gürcüstan, Ukrayna və Polşa arasında işbirliyi protokolu imzalanmışdır [5].

Ümumilikdə, Azərbaycanın müstəqillik qazandıqdan sonra iştirak etdiyi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri bunlardır:

TRASEKA - Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi

Orta Dəhliz marşrutu - Çin – Qazaxıstan – Xəzər dənizi – Azərbaycan – Gürcüstan – Türkiyə vasitəsi ilə Qara dəniz – Avropa

- Şərq-Qərb aşağı dəhlizi - Çin – Qırğızıstan – Özbəkistan – Türkmənistan – Xəzər dənizi – Azərbaycan – Gürcüstan – Türkiyə vasitəsi ilə Qara dəniz – Avropa

- Şimal – Cənub marşrutu - Baltik dənizi – Rusiya – Azərbaycan – İran – Hindistan

- Cənub – Qərb marşrutu - Hindistan – Fars körfəzi – İran – Azərbaycan – Gürcüstan – Ukrayna – Avropa (9).

BTQ dəmiryol xəttinə bağlı beynəlxalq layihələr tərtib edilməsi və İstanbul boğazından keçən dəmiryol tunelinin inşa edilməsi, bölgədəki bütün ölkələr üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. Avropa və Asiya ölkələrindən yüklərin daşınmasının sayını artıracaqdır. Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmiryol xətləri ilə əlaqə qurmağın yanı sıra birbaşa Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə yük və sərnişin daşımaq digər bölgə ölkələrinin tranzit potensialını artırmağa xidmət edəcəkdir [7. s, 19].

Orta Dəhliz Avropa ilə Asiya arasında ticarət yolu kimi Şimal dəhlizindən daha sürətli və qənaətcildir, 2000 km qısaqdır, iqlim şəraiti baxımından daha əlverişlidir və daşıma müddətini 1/3 (15 gün) qısaldır. Orta Dəhliz Türkiyədən başlayaraq Qafqaz regionuna çatan, Xəzər dənizi, Türkmənistan və Qazaxıstandan keçərək, daha sonra Orta Asiya və Çinə kimi çatan Xəzər Şərq-Qərb Mərkəzi Dəhlizidir (Mərkəzi Dəhliz). Tarixi İpək Yolunun canlandırılması layihəsinin ən mühüm hissəsidir. Xüsusi ilə Azərbaycan və Türkiyənin Orta Dəhliz təşəbbüsü region ölkələrinin, xüsusilə də dənizə çıxışı olmayan ölkələrin diqqətini cəlb edir. Trans-Sibir vasitəsi ilə daşınan konteyner Orta Dəhlizə nisbətə Tür-

kiyəyə 12-14 gün gec çatmaqdadır və 6-7 min dollar xərc olmaqda idi [17. s, 123].

Nəticə olaraq qeyd edə bilərik ki, Azərbaycan, Türkiyə və Rusiya arasında enerji ticarəti dünyaya həm iqtisadi, həm də siyasi təsirlər yaradır. Rusiya dünyanın enerji sektorunda mühüm rol oynayır. Xüsusilə regionun Türkiyə və Azərbaycan kimi enerji ehtiyatlarına malik ölkələri üçün Rusiyanın rolu böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu regionda enerji siyasəti həm yerli, həm də beynəlxalq səviyyədə böyük təsirlərə malikdir və Rusiya bu proseslərdə fəal iştirak edir. Enerji ticarəti bu ölkələrin gəlirlərinə, böyüməsinə, məşğulluğuna, investisiyalarına və ticarət balanslarına təsir göstərir. Enerji ticarəti bu ölkələrin regional və global siyasətdəki roluna, müttəfiqliklərinə və əməkdaşlığına da təsir göstərir. Enerji ticarəti həm də bu ölkələrin enerji təhlükəsizliyi, enerji müxtəlifliyi, enerji səmərəliliyi və enerji keçidi kimi məsələlərdə qarşılaşdıqları imkanları və problemləri müəyyən edir. Azərbaycan Mərkəzi Asiya ölkələri ilə birlikdə Çin və Avropanı bir-birilə bağlayan vacib coğrafi mövqedə yerləşir. Azərbaycan və Türkiyə münasibətləri nəticəsində bu yollar Aralıq və Qara dənizə kimi çatır. Digər tərəfdən, bu münasibətlər nəticəsində reallaşdırılan layihələr hər iki ölkənin ixracat potensialını olduqca artırır. Modern İpək Yolu layihəsi nəticəsində Mərkəzi Asiya-Xəzər dənizi-Azərbaycan xətti Türkiyə ilə Çin arasındakı ticarət daşıma müddətini 30 gündən 10 günə qədər endirir. Azərbaycan və Türkiyənin coğrafi mövqeyi, strateji cəhətdən də vacib önəmə sahib olması, şərq və qərb ticarət mərkəzlərinə yaxın olmaları beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin burada qurulmasına əsas şərait yaradan amillərdən biridir. Türkiyə Azərbaycan üçün Avropa bazarına çıxış, Azərbaycan isə, Türkiyə üçün Mərkəzi Asiya bazarına təhlükəsiz çıxış qapısıdır. BTQ-nın reallaşması da məhz beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri arasında xüsusi strateji əhəmiyyətə malikdir. Son illərdə Azərbaycan və Türkiyə arasında liman, avtomobil yolu, dəmiryolu, hava limanı kimi layihələrinin, Çin və Avropa arasında ticarət həcmünün artması Türkiyə-Azərbaycan birgə nəqliyyat sisteminin önəmini daha da çox artıracaqdır.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Adem Üzümcü ve Sadika Akdeniz, "Yeni Ipek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi, Avrasya Etütleri, №45. no 1. 2014. seh, 191
2. Anar Valiyev, Azerbaijan: Perspectives on Eurasian integration, https://www.ecfr.eu/article/essay_eurasian_integration_azerbaijan (İstinad tarixi: 12.11.2023)
3. Bakü-Tiflis-Qars yeni dəmiryolu, <https://www.oilfund.az/projects/6> , İstinad tarixi : (19.08.2023)
4. Cavid Vəliyev, Azərbaycan-Türkiyə Strateji Ortaqlığı, 2020, Ötügen nəşriyyat, səh,305
5. Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizi layihəsi üzrə protokol, <https://az.trend.az/business/economy/2768132.html> İstinad tarixi : (18.08.2023)
6. Emin Akhundzada, The importance of Baku - Tbilisi - Kars railway for the development of interregional trade, <https://en.azvision.az/news/1845/the-importance-of-baku-tbilisi-kars-railway-for-the-development-of-interregional-trade.html> İstinad tarixi: (19.08.2023)
7. Evaldas Klimas and Mahir Humbatov, Baku-Tbilisi-Kars Railroad, The Iron Ground for the Silk Road, Vilnius 2016, Mykolas Romeris Univesity, s. 19.
8. Export-Import Bank Reauthorization Act of 2006, <https://www.congress.gov/109/plaws/pub1438/PLAW-109pub1438.pdf>, İstinad tarixi: (17.08.2023),
9. Ground for the Silk Road, Vilnius 2016, Mykolas Romeris Univesity, seh. 19.
10. İlham Əliyevin Bakı-Tbilisi-Qars Dəmir Yolu Layihəsi ilə bağlı çıxışı, <https://www.president.az/articles/25701> , İstinad tarixi : (21.08.2023)
11. Lazurit yolu Beynəlxalq Tranzit Dəhlizi, https://az.wikipedia.org/wiki/Lazurit_yolu_Beyn%C9%99lxalq_Tranzit_D%C9%99hlizi , İstinad tarixi : (16.08.2023)
12. Mahir Humbatov and Kazim Sari, Turkic Council Countries: Infrastructure, Ira-de, Logistics and Transportation, SAM Review, Cild 18-19. Noyabr 2017.səh. 134.
13. North-South international transport Corridor https://en.wikipedia.org/wiki/International_North%E2%80%93South_Transport_Corridor , İstinad tarixi : (20.08.2023)
14. Ovqat Nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın tranzit potensialı <https://ovqat.com/man-set/58038-neqliyyat-dehlizleri-ve.html> İstinad tarixi: (08.08.2023)
15. Prezident of Kazakhstan visits Azersun Pro-

duction and Logistics Center, <http://www.azersun.com/en/content/president-kazakhstan-visits-azersun-producti-on-and-logistics-center> , İstinad tarixi : (21.08.2023)

16. Serkan Ömer ABBASİGİL, SON DÖNEMDE GELİŞEN TÜRK-RUS İLİŞKİLERİNİN ENERJİ PERSPEKTİFİNDEN ANALİZİ, Cild.4 No.2 2016, səh 64-66.

17. Stanislav Pritchkin, Transport Potential of the Caspian Sea: Prospects and Limitations, Caucasus International, Cild. 6, No: 1, 2016. seh. 123.

18. Trans-Adriatik Boru Kemeru (TAP), <http://www.socarmidstream.az/az/project/tap/#cover> , (İstinad tarixi: 12.11.2023)

19. Transit Transport of Azerbaijan: Priorities and Achievements in the course of implementation of The Almati Actions Program, <https://www.osce.org/eea/28611> , İstinad tarixi : (21.08.2023)

20. Turkey a gateway to Europe for modern Silk Road, Daily Sabah, <https://www.dailysabah.com/economy/2018/02/24/turkey-a-gateway-to-europe-for-modern-silk-road> , İstinad tarixi : (17.08.2023)

21. Türkiyə Viking Layihəsini daxil oldu, <http://www.utikad.org.tr/haber->

22. Türkiyə-Azərbaycan-Gürcistan-Iran anlastı Yeni transit koridoru oluşturuluyor, <http://www.milliyet.com.tr/turkiye-azerbaycan-gurcistan-iran-e-kono-mi-2628246/> , İstinad tarixi : (21.08.2023)

23. Xəzər Stratejiya İnstitutu, Məqalə : AZƏRBAYCAN-TÜRKİYƏ MÜNASİBƏTLƏRİNDƏ BİR ADDIM: TRANS-ANADOLU BORU KƏMƏRİ (TANAP), 2012 Noyabr, səh, 12-14

XÜLASƏ

Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat sistemində iştirakı istər iqtisadi, istərsə də siyasi nüfuz cəhətdən mühüm önəm kəsb etmişdir. Məhz bu məqalədə, müstəqilliyimizin yenidən bərpasından sonra Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat sistemində tutduğu rolu və onun xüsusi ilə Türkiyə, Rusiya, sonra isə, digər beynəlxalq və region ölkələri ilə qurduğu münasibətlərə həsr edilmişdir. Coğrafi sfera etibarını ilə əlverişli mövqedə olan Azərbaycan Avropa üçün böyük əhəmiyyətə malik olan nəqliyyat dəhlizləri və marşrutların inşasında müstəsna əhəmiyyətə sahib olmuşdur.

Açar sözlər: Azərbaycan, Türkiyə, Rusiya, dəhliz, nəqliyyat.

**THE EFFECT OF RELATIONS
BETWEEN AZERBAIJAN, TURKEY
AND RUSSIA DURING THE YEARS
OF INDEPENDENCE ON THE
INTERNATIONAL TRANSPORTATION
SYSTEM**

Gurbanov Rauf,
*Doctoral student of the Department of History of
Slavic Countries, Baku State University*

SUMMARY

Azerbaijan's participation in the international transport system has been of great importance, both in terms of economic and political influence. This article is dedicated to the role of Azerbaijan in the international transport system after the re-establishment of our independence and its relations with Turkey, Russia, and other international and regional countries. Azerbaijan, which is in a favorable position in terms of the geographical sphere, has been of exceptional importance in the construction of transport corridors and routes of great importance for Europe.

Key Words: *Azerbaijan, Türkiye, Russia, corridor, transport.*

**ВЛИЯНИЕ ОТНОШЕНИЙ МЕЖДУ
АЗЕРБАЙДЖАНОМ, ТУРЦИЕЙ И
РОССИЕЙ В ГОДЫ НЕЗАВИСИМОСТИ
НА МЕЖДУНАРОДНУЮ
ТРАНСПОРТНУЮ СИСТЕМУ**

Гурбанов Рауф,
*Докторант кафедры истории славянских
стран Бакинского государственного
университета*

РЕЗЮМЕ

Участие Азербайджана в международной транспортной системе имело большое значение, как с точки зрения экономического, так и политического влияния. Эта статья посвящена роли Азербайджана в международной транспортной системе после восстановления нашей независимости и его отношениям с Турцией, Россией и другими международными и региональными странами. Азербайджан, находящийся в выгод-

ном положении с точки зрения географической сферы, имел исключительное значение в строительстве транспортных коридоров и маршрутов, имеющих большое значение для Европы.

Ключевые слова: *Азербайджан, Турция, Россия, коридор, транспорт*