

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
MAGİSTRATURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

Qarayeva Günel Əyyub qızı

"AZƏRBAYCANIN TRANZİT POTENSİALI VƏ BEYNƏLXALQ TRANZİT
MÖVQEYİNİN QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ"

Mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060401 - "Dünya İqtisadiyyatı"

İxtisaslaşma: "Beynəlxalq İqtisadi Münasibətlər"

Elmi rəhbər

i.e.d., prof. E.M.Hacızadə

Kafedra müdiri

i.e.d., prof. Ş.H. Hacıyev

Magistr proqramının rəhbəri

i.e.d., dos. M.R.Cəmilov

Bakı-2016

MÜNDƏRİCAT

Giriş.....	5
I Fəsil. Ölkələrin tranzit potensialının geosiyasi və geoiqtisadi aspektləri.....	6
1.1.Ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyinin təyinatının elmi-nəzəri əsasları.....	6
1.2.Dünyanın əsas beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və onların iqtisadi əhəmiyyəti.....	17
1.3.Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat koridoru – TRACECA.....	21
1.4.Tranzit daşımalarını tənzimləyən sazişlər və beynəlxalq konvensiyalar.....	32
II Fəsil. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturu və tranzit potensialının qiymətləndirilməsi.....	46
2.1.Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu kompleksi və texniki-iqtisadi dəyərləndirilməsi	46
2.2.Azərbaycanın tranzit potensialı və onun qiymətləndirilməsi.....	58
III Fəsil. Azərbaycanın tranzit potensialının reallaşdırılması: Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri sistemində əməkdaşlıq və rəqabət.....	62
3.1.Müasir Böyük İpək Yolu konsepsiyası: Avropa-Asiya nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsində Bakı-Tibilis Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin əhəmiyyəti.....	62
3.2.”Şimal-Cənub” Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi və ondan istifadənin genişləndirilməsində Azərbaycanın iqtisadi mənfəətləri.....	74
3.3.Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivləri.....	81
Nəticə və təkliflər.....	88
İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı.....	94
Summary.....	95
Резюме.....	96

Bizim məqsədimiz "Azərbaycanı regionun ən vacib tranzit ölkəsinə çevirməkdir. Azərbaycan xalqı naminə, bizdən sonra gələcək nəslin naminə əlimizdən gələni əsirgəməməliyik".

İlham Əliyev

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı - XX əsrdə dünya iqtisadiyyatının dinamik inkişafında nəqliyyat sektoru sürətlə inkişaf etmiş, əhəmiyyətli infrastruktur kimi formalaşmış və bütövlükdə iqtisadiyyatın ən aktual mövzusuna çevirilmişdir. Qloballaşan dünyanın ən dinamik strukturlarından olan nəqliyyat sektoru müstəqilliyin qorunmasının əsas faktoru kimi götürülür və integrasiya proseslərinin inkişafında böyük rol oynayır.

"Azərbaycanın tranzit potensialı və beynəlxalq tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi" mövzusunda dissertasiya işində, müasir dövrdə ölkələrin tranzit potensialının geosiyasi və geoiqtisadi aspektləri, milli iqtisadiyyatın əsas sahələrindən olan nəqliyyat infrastrukturunun texniki-iqtisadi dəyərləndirilməsi və tranzit potensialının beynəlxalq mövqeyinin qiymətləndirilməsi, Azərbaycanın tranzit potensialının beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri sistemində əməkdaşlığın və rəqabətin reallaşdırılması və beynəlxalq nəqliyyat layihələrin həyata keçirilməsi istiqamətində iqtisadi mənfəətləri və gələcək perspektivlərinin tədqiqi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bütün bunlar dissertasiya mövzusunun aktuallığını müəyyənləşdirmiş və tranzit potensialından düzgün istifadəsi üçün qarşısına mühüm tələblər qoymuşdur.

Son zamanlar dünya iqtisadiyyatında baş verən devalvasiya və neftin qiymətindəki kəskin düşmələr dünya ölkələrinin iqtisadiyyatına ciddi zərbə vurmaqdadır. Xüsusilə gəliri neftdən asılı olan ölkələr ciddi problemlərlə qarşılaşmaqdadır. Bundan başqa mövzunun hal hazırdakı aktuallığına uyğun olaraq demək olar ki, Müstəqil Azərbaycan Respublikasının sahib olduğu transit potensialı və ondan istifadəsinin uğurlu siyasəti nəticəsində inkişafının artması ölkənin qeyri-neft sektoru sahəsinin inkişafına təkan verir. Buna səbəb Azərbaycanın ŞİMAL-CƏNUB və ŞƏRQ-QƏRB beynəlxalq

nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşməsi, əlverişli coğrafi mövqeyi və həyata keçirilən nəqliyyat infrastrukturuna proqramları və layihələridir. Nəqliyyatın hər bir növündə mövcud durumda inkisaf potensialı artmaqda davam etməkdədir. Nəqliyyat sisteminin təkmilliləşməsinin artmasının gələcək perspektivləri dövlətin qarşısına qoyduğu əsas prinsiplərindədir.

Tədqiqatın predmetini Ölkələrin tranzit potensialının geosiyasi və geoiqtisadi münasibətlər sistemində Azərbaycanın tranzit potensialı mövqeyinin qiymətləndirilməsi və inkişaf xüsusiyyətləri, **tədqiqatı obyektini** isə Azərbaycanın tranzit potensialı və nəqliyyat sektoru təşkil edir.

Tədqiqatın əsas məqsəd və vəzifələri- Tədqiqatın məqsədini XXI əsr qloballaşan dünya iqtisadiyyatında Azərbaycanın tranzit potensialının səciyyəvi xüsusiyyətlərinin tədqiqi, onun mövcud beynəlxalq mövqeyinin qiymətləndirilməsi və tranzit potensialının səmərəli, düzgün istifadəsini təşkil edən başlıca istiqamətlərin müəyyən olunması təşkil edir. Məqsədə nail olmaqdan ötrü tədqiqatın qarşısında bir sıra vəzifələr dayanmışdır ki, bunlar da aşağıdakıların təhlilini nəzərdə tutur .

- ❖ Ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyinin təyinatının elmi-nəzəri əsaslarının tədqiqi;
- ❖ Milli iqtisadiyyatın davamlı inkisafının təmin edilməsində nəqliyyat sisteminin və tranzit potensialının yeri və rolunun müəyyənləşdirilməsi;
- ❖ Azərbaycanın tranzit potensialı və nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf prosesinin təhlili;
- ❖ Dünyanın əsas Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlər sistemində Azərbaycanın tranzit potensialının rolunun əsaslandırılması;
- ❖ Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivlərinin təhlil edilməsi və s.

Tədqiqatın informasiya bazası və işlənməsi metodları mövzu ilə əlaqədar yerli və xarici nəzəri və metodik kitablar, tədqiqatçıların və ekspertlərin araşdırmaları, dövlət hakimiyyəti və idarəetmə orqanlarının, xüsusilə də, Dövlət Statistika Komitəsinin,

Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, Azərbaycan Dəmir Yolları QSC və Azərbaycan Hava Yollarının materialları, bir sıra seminar və konfransların sənədləri, tədqiqat mövzusu üzrə internet resursları təşkil etmişdir.

Tədqiqatın elmi yeniliyi- aşağıdakı müddəalardan ibarətdir:

- ☐ Azərbaycanın tranzit potensialı və nəqliyyat kompleksinin texniki- iqtisadi dəyərləndirilməsi və qiymətləndirilməsi;
- ☐ Dünya ölkələri arasında Azərbaycanın tranzit potensialının inkişaf xüsusiyyətlərinin müəyyən edilməsi;
- ☐ Dünyanın əsas beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və onların iqtisadi əhəmiyyətinin müəyyən olunması;

Tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti- ondan ibarətdir ki, burada əksini tapan təhlil və araşdırma müddəaları dünya ölkələrində Azərbaycanın tranzit potensialının inkişaf xüsusiyyətləri, həmçinin Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun və tranzit potensialının fəaliyyətinin inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi istiqamətində müvafiq nəzəri tədqiqi və elmi mənbə kimi istifadə edilə bilər.

Magistr Dissertasiyanın strukturu. Tədqiqat işi 96 səhifəni əhatə edərək giriş, 3 fəsil, nəticə və təkliflər, 33 sayda elmi-informatik mənbəyə əsaslanan ədəbiyyat siyahısından, həmçinin 4 cədvəl, 5 sxemdən və 3 şəkildən ibarətdir.

I FƏSİL.

ÖLKƏLƏRİN TRANZİT POTENSİALININ GEOSİYASİ VƏ GEOİQTİSADI ASPEKTLƏRİ

1.1.Ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyinin təyinatının elmi-nəzəri əsasları

Müasir dünyanın siyasi strukturu arxitekturasının əsasları 1648 –ci ildə Vestfal sistemi əsasında qoyulmuşdur və bu strukturun əsasında suveren dövlətlər dayanır ki hansı ki integrasiya proseslərində bu dövlətlər geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən biri biri ilə qarşılıqlı sosial,siyasi.iqtisadi.mədəni və s. sferada fəaliyyətdə olmaqdadırlar. Ancaq, dünya iqtisadiyyatının inkişafı nəticəsində yaranmış çağdaş sistemdə bu strukturda ciddi transformasiyalar başverməkdədir. Bu dəyişiklərin əsasında XX əsrin ortalarından başlayan və bu gün bütün dünyada insan həyatının bütün sferalarını əhatə edən qloballaşma prosesləri durur.Bu proseslər nəticəsində ayrı-ayrı milli iqtisadiyyatların məcmusu olan dünya iqtisadiyyatının yeni arxitekturası formalaşır, Hamıya məlum olan“beynəlxalq əmək bolgusu”, “dünya bazarı “, “dünya qiymətləri”, “xarici iqtisadi əlaqələr” kimi anlayışlar yeni mahiyyət kəsb etməyə başlayır.”Bazar – dövlət”sistemini “ çoxlu dövlət – bir bazar” sistemi əvəz edir.İqtisadi fəaliyyətin sərhədləri ilə milli dövlətlərin sərhədləri artıq ust- ustə düşmur.Yaranmış yeni situasiyada dövlətin iqtisadi proseslərdəki rolu da kardinal surətdə dəyişir,dövlətin bu proseslərə təsir imkanları məhdudlaşır. Yaranmış yeni reallıqlarındərk edilməsi və bu reallıqlara adekvat davranış formasının secilməsi yeni paradigmanın yaranmasını tələb edirdi.

Ümumiyyətlə ölkələrin geoiqtisadi və geosiyasi mövqeyinin formalasdirilmasinin əsasında ehtiyacdən irəli gələn proseslər durur.

Cəmiyyətin inkişafında nəqliyyatın, xüsusilə dəmir yollarının çəkilməsinin zəruriliyini və bunun üçün güclü kapitalın olmasını nəzərdə tutan **K.Marks** hələ o

dövrə göstərirdi ki, kapitalın təmərküzləşməsi olmasa idi dünya dəmir yolsuz qalardı.

Dünya iqtisadiyyatı texnoloji inkişaf baxımdan çox ciddi mərhələlərlə üzləşsə də, ölkələrin geo iqtisadi və geosiyasi mövqeyinin inkişafında, onların dünyadakı iqtisadi və siyasi statusunun müəyyən olunmasında sahib olduqları insan sayı hələ də öz əhəmiyyətini qoruyub saxlayır.

Məlum olduğu kimi *Geoiqtisadiyyat iqtisadi* reallığı məkana nəzərən oyrənir. Əgər geosiyasətdə qonşu ölkələr düşmən kimi baxılırsa, geoiqtisadiyyatda bu ölkələr mümkün tərəf müqabil kimi qəbul olunur. Geosiyasətin predmetini milli təhlükəsizlik təşkil etdiyi halda, geoiqtisadiyyat inkişaf problemlərini həll edir. Geoiqtisadiyyat yeni biliklərin məhsuludur: o dünya sisteminin global transformasiyasının dərk olunmasında innovasiya kimi meydana gəlir. Əgər sosial – iqtisadi inkişafın istisnasız olaraq bütün ölkələr qarşısında duran əsas vəzifə olduğunu nəzərə alsaq geoiqtisadi yanaşmanın müasir dövrdə bu vəzifəni uğurla yerinə yetirmək üçün ən təsirli vasitə olduğu aşkardır.

XXI əsrin əsas tendensiyalarını dərk etmək üçün dünyanı global məkan kimi qəbul etmək lazımdır.

Qloballaşma dünyamızı dönməz transformasiya uğratmışdır. O, həyatımızın bütün sahələrinə eləcə də nəqliyyat sisteminə toxunmuşdur, qloballaşma prizması vasitəsilə dünya milli və ümumdünya inkişafının yeni trayektoriyaları, yeni biliklər sahəsi və mənimsəmə metodları ilə başqa cür görünür. Əsrlərin kəsişməsində belə dönüşü BMT-nin Baş Katibi Kofi Annan “Biz xalqlar: Birləşmiş Millətlər Təşkilatının XXI əsrdə rolu” adlı məruzəsində elan etmişdir: “... bizim müharibədən sonrakı institutlarımız beynəlxalq sülh üçün yaradılmışdır, biz isə indi global bir dünyada yaşayırıq. Belə tərəqqiyə effektiv reaksiya dünya liderləri qarşısında hal-hazırda dayanan əsas institusional məsələdir”¹.

Geoiqtisadiyyata aşağıdakılar daxildir:

¹ BMT-nin Baş Katibi Kofi Annan «Biz xalqlar: Birləşmiş Millətlər Təşkilatının XXI əsrdə rolu» adlı məruzəsi // Avrasiyanın təhlükəsizliyi. 2000. №1. Səh. 210-211.

- *qlobal dünyanın interpretasiyasını iqtisadi atributlar sistemi vasitəsilə əks etdirən konseptual baxışlar;*
- *beynəlxalq iqtisadi proseslərin baş verdiyi qlobal iqtisadi məkan sərhədlərini müəyyən edən, milli çərçivədən çıxarılmış iqtisadi atributlar və iqtisadi münasibətlər sistemi;*
- *milli və üst-milli iqtisadi və dövlət strukturları ilə qarışmış milli iqtisadiyyat və dövlət institutlarının simbiozu;*
- *dövlətin siyasətinin iqtisadi amillərdən, geoiqtisadi atlasda əməliyyatlar aparılmasından, dünya gəlirinin formalaşdırılması və bölüşdürülməsi məqsədi ilə milli iqtisadiyyatların və onların subyektlərinin dünya beynəlmilləşdirilmiş təkraristehsal nüvələrinə (zəncirlərinə) daxil olmasından asılı olduğunu əsaslandıran politoloji baxışlar sistemidir (konsepsiyasıdır).*

Hər bir dövlət öz gələcəyinin qayğısını çəkir, strateji perspektivlər qurur, özünəməxsus doktrinalar və inkişaf strategiyalarını formalaşdırır. Milli doktrinlərin sanballı əsasını və onun hazırkı dünyada realizə olunması üçün strateji arsenalını işlənməsi bir neçə prinsipial anla (oriyentir) şərtlənir.

1. *Hər şeyi əhatə edən qloballaşma fəaliyyətin xarici və daxili sahələri, xarici və daxili siyasət arasında sərhədi silir.* Ümumdünya iqtisadi, maliyyə, istehsal, sosial, siyasi və digər sahələrdə qlobal axın və proseslər istənilən milli iqtisadiyyatın inkişafında istiqamətləndirici rol oynayır. Bunu inkar etmək inkişafın milli strategiyasının işlənməsini heçə endirir. Gələcəkdə avtarkiya ideyaları real əsasını itirəcəkdir.

2. *Siyasətin iqtisadiləşməsi prosesi ciddi cəhdlə qüvvə toplayır.*

Siyasətin iqtisadiləşməsi aşağıdakılardan ibarətdir: 1) iqtisadi metodlarla məqsədəçatma, siyasi məsələlərin həlli; 2) strateji inkişaf vektorlarının siyasi, ideoloji, güc və digər metodlardan iqtisadi metodlar istiqamətində dəyişməsi; 3) xarici sahədə – geoiqtisadi maraqların geosiyasi və geostrateji maraqları üstələməsi; 4) diplomatik korpusun düşüncəsinin iqtisadiləşməsi.

İqtisadi hakimiyyət dünyaya öz oyun qaydalarını diktə edir, geosiyasət isə onlara bəraət qazandırır, hərbi komponent isə müdafiə edir. Dünya postsənayenin texnogen fazası ilə iqtisadi məkanın hökmranlığa istiqamətlənmişdir. Xarici əlamətlərinə görə bu güclü, davamlı tendensiya hələ uzun müddət mərkəzi mövqedə dayanacaqdır, qüvvə yığaraq XXI əsrin əvvəllərinin dünya inkişafında əsas paradiqmaya çevriləcəkdir.

3. Milli təsərrüfatın gələcək fəaliyyəti və inkişaf tendensiyalarını əhatə edəcək mühitin (bizim halda – geoiqtisadi məkan) qabaqlayıcı bilikləri zəruriliyi yetişmişdir. Bütün bunlar nəzərə alınmalıdır, belə ki, dünya sistemi öz-özlüyündə dinamik inkişaf edən struktur kimi çıxış edir. Buna görə də, hər şeydən əvvəl, dünya təsərrüfat sisteminin (DTS) əsas xassələrinin mükəmməl inventarlaşması tələb olunur ki, onların da nəzərə alınması milli iqtisadiyyatın fəaliyyətinin özülü qoymağa imkan verəcəkdir. Başqa sözlə desək, DTS-in çoxşaxəli fəaliyyətinin iqtisadi aspektlərindən ilk növbədə elə dominant qanunauyğunluqlar nəzərə alınmalıdır ki, onlar DTS-də strateji fəaliyyət kimi qəbul edilən milli xarici iqtisadi strategiyanı qabaqcadan təyin edirlər. Beləliklə, ilk addım – dünya təsərrüfat sisteminin iqtisadi “reqlamentinin” (geoiqtisadi “reqlamentin”) daxilən mənimsənilməsidir.

Məqbul strategiyanın işlənməsi şərtləri – dünya təsərrüfat sistemi, onun xarakteri ilə birgə qarşılıqlı iqtisadi fəaliyyətin tam formalaşmasına təsir edən milli iqtisadiyyatın transformasiya qanunauyğunluqlarının aşkarlanmasıdır. *Burada söhbət milli iqtisadiyyatın xarici dünya ilə xarici iqtisadi əlaqələrinin tipindən (modelindən) gedir.*²

Dünya arenasına çıxarkən istənilən milli iqtisadiyyat ümumdünya təsərrüfat inkişafının elə parametrləri ilə qarşılaşır ki, onların nəzərə alınması köklü məsələyə - həmin milli iqtisadiyyat beynəlxalq təsərrüfat əlaqələrinə daxil ola bitləcəkmi – cavab

² Koçetov E.G. Geoiqtisadiyyat. Dünya iqtisadi məkanının mənimsənilməsi ali məktəblər üçün dərslik. Rus dilindən tərcümə. Bakı: “İqtisad Universiteti” Nəşriyyatı-2014.

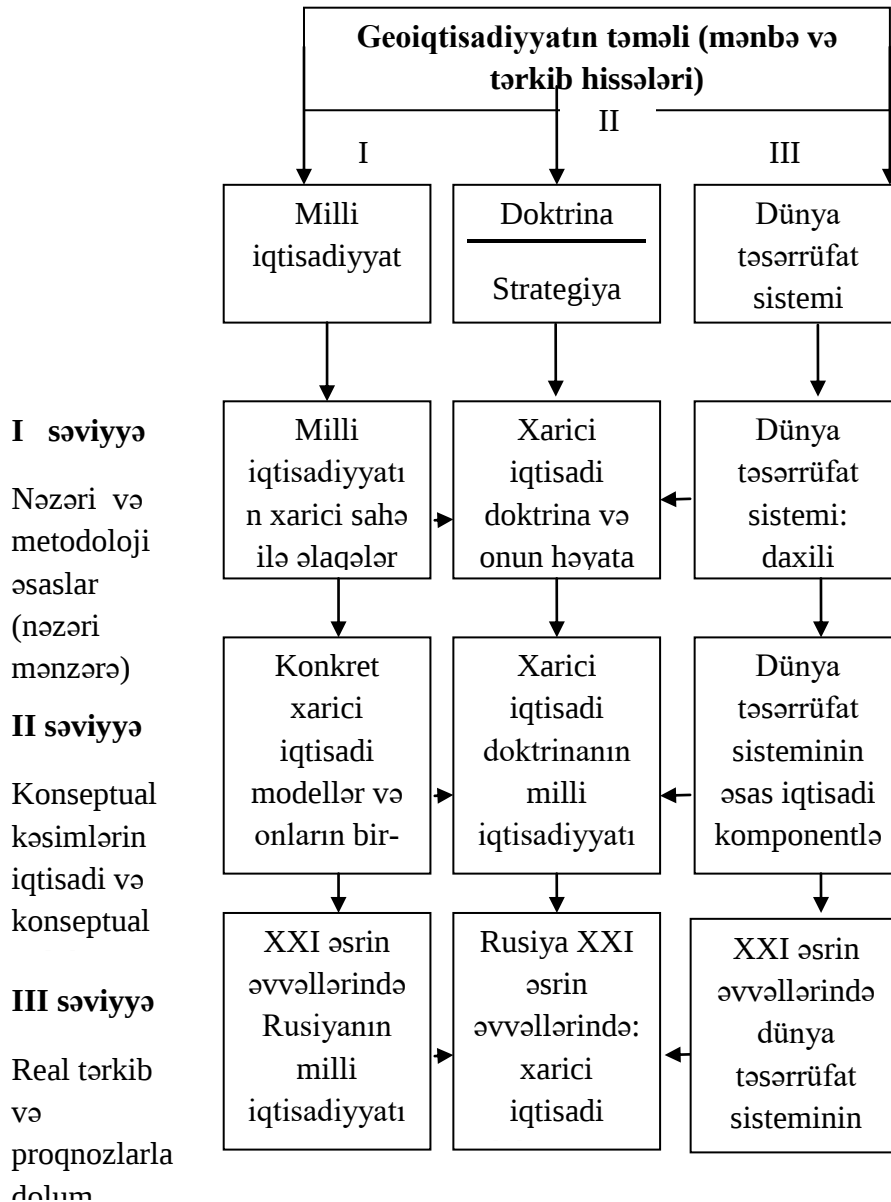
olur. Geoiqtisadi məkana daxil olarkən nəzərə alınması belə parametrlərə aşağıdakılar daxildir:

⇒ *dünya iqtisadi sisteminin vahidliyi və onun bütövlüyü;*

⇒ *geoiqtisadi məkanda əmtəə istehsalının modifikasiyası.* Burada ən vacib:

- müasir beynəlmilləşmənin mexanizminin yeni tərəflərinin müəyyən edilməsi;
- Bir sıra səbəblərdən çox vacib olan *ictimai əmək bölgüsü* kimi əsas iqtisadi amilləri ilə xarici iqtisadi fəaliyyətlə daimi olaraq tutuşdurmaq. Xarici iqtisadi əlaqələr iştirakçılarının sayı tədricən artır və onların qarşısında çox da asan olmayan məsələ – dünya əmək bölgüsü sistemində öz iqtisadi yerini tapmaq dayanır. Əsasında xarici ticarət dayanan əməkdaşlıq modeli bazarın uyğun malla doldurulacaq sahəsini təyin edirdisə, indi (dünya təsərrüfat əlaqələri sisteminə daxil olarkən) xidmət və malların beynəlxalq bazarda *birgə istehsalı və birgə satışı* üçün adekvat təsərrüfat-iqtisadi strukturlarının axtarışı gedir, yəni, qlobal ölçüdə ictimai əmək bölgüsü başqa cür anlanır;
- *iki əks istiqamətli prosesin dialektik birliyini* nəzərə almaq. Bir tərəfdən ictimai istehsalın *beynəlmilləşməsinin artımı*, digər tərəfdən - *ictimai əmək bölgüsünün dərinləşməsi*. Başqa sözlə desək, malların satışının şərt olan əmək bölgüsü və təsərrüfatların “həmcinslik” əsasında birləşməsi eyni zaman və məkan kəsiyində mövcuddur (şəkil 3). Bu birliyin nəzərə alınmasının vacibliyini bəzən hətta çox unikal mal istehsal edərək onun yad mühitə daxil ola bilməməsi səbəbindən (iqtisadi, istehsal, texnoloji, informasiya, normativhüquqi, mədəni və s.) dünya bazarında realizə edilə bilinməməsi

halları da təsdiq edir;



Şəkil 1. Geoiqtisadiyyatın ümumi-nəzəri panoramı

Bundan başqa ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyinin elmi nəzəri əsaslarında nəqliyyat faktorunu ayrıca analiz etsek deyə bilərik ki, nəqliyyat İnfrastrukturunun inkişafı- XX əsrdən formalaşmağa başlamışdır. Texnologiyaların təkmilləşdirilməsi prosesində XX əsrin ikinci yarısında nəqliyyatın inkişafında tarixə “nəqliyyat inqilabı” adı ilə düşən 60-70-ci illərin elmi-texniki inqilabı dövründəki sürətli texnoloji proses həlledici əhəmiyyəti artırmışdır. “Nəqliyyat inqilabı”nın tərkibində “konteyner inqilabı” xüsusi hadisə kimi qəbul edilmiş və bu, nəqliyyatın bütün

növlərinin və hətta onun hüdudlarından kənarda gələcək sürətli inkişafı üçün hesablama nöqtəsinə çevrilmişdir.

Dünya ölkələri arasında Regional xüsusiyyətlər əks etdirsək deyə bilərik Nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunu qloballaşma prosesində hakim funksiyanı yerinə yetirir.

Bu işdə beynəlxalq təşkilatların rolu daha da böyükdür. Bu proseslər öz növbəsində beynəlxalq əlaqələrin TRANSMİLLİ əlaqələrə keçid almasına imkan yaratdı.³ Müasir dünya ölkələrinin

Geosiyasi və geoiqtisadi inkişaf amillərinə görə nəqliyyatın konseptual əsasında Müəyyən ölkədə və ya regionda nəqliyyatın inkişafı tempinə əsasən üç amil təsir edir:

- *Ölkələrin məkan faktoru, yəni ərazinin xarakteristikası təsvir edilməsi (əsas beynəlxalq yük və sərnişin axınlarına nisbətə coğrafi yerləşmə);*
- *Dünya ölkələrinin (regionun) özünün yük və sərnişin axınları potensialı müəyyən edilməsi (sosial-iqtisadi potensial anlayışının müəyyən hissəsi);*
- *ölkənin (və ya bir qrup ölkənin) həyata keçirdiyi nəqliyyat siyasətinin adekvatlığı.*⁴

Ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyinin analizi nöqtəyi nəzərdən yanaşsaq qeyd etmək olar ki, XXI yüzilliyin bu üç faktorla bütövlükdə nəqliyyat sferasında ABŞ, AB və Yaponiya liderlik edir.

Dövlət ümumi iştirakını həm də ayrı-ayrı sahələrdə həyata keçirdiyi siyasətlə əlaqələndirir. Bu da dövlətin konkret maraqlarını formalaşdırır. Məsələn, dövlətin konvensiyalara qoşulması (bununla dövlət beynəlxalq münasibətlərdə çoxtərəfli-çoxlu sayda dövlətlərlə birlikdə iştirak edir) və ikitərəfli qaydada hər hansısa bir sahədə sənədlər qəbul etməsi ümumi və konkret maraqların təmin edilməsi istəyindən irəli gəlir. Geosiyasət düşüncələrdə, təsəvvürlərdə eninə (ətarflara yayılma), dünya düzəni (burada həm də beynəlxalq münasibətlər düzəni) isə vahid bir forma daxilində aşağıdan yuxarıya, eləcə də əks istiqamətə doğru hərəkətlərdə başa düşülə bilən bir

³ Hikmət Babaoglu. Dünya siyasəti və Beynəlxalq münasibətlər, DƏRSLİK. 2009

⁴ iqtisadiyyat.com/az/pages/8/information/4896

anlayışdır. Geosiyasət iki və ya çoxlu sayda dövlət arasında daxili məzmun etibarilə, həmçinin forma baxımından idarəçiliyi meydana gətirir. İdarəçilik də geosiyasəti yaradır. İdarəçilik sahəsində dövlətin canlı qurum kimi bütün orqanları hərəkətdə olur. (Burada idarəçilik dedikdə, tərəflər arasında qarşılıqlı təsir və təzyiqlərdən ortaya çıxan üst və alt vəziyyətlər, həmçinin bir çox məsələlərdə böyük dövlətlərdən asılı qalmaq halları kimi də başa düşülməlidir. Digər tərəfdən də dövlətlər beynəlxalq əlaqələri formalaşdırmaq və razılıqları həyata keçirmək üçün qaydalar yaradırlar və qaydalara əməl etməklə özləri-özlərini idarə edirlər). İdarəçilik sistemli qaydada tənzimləyici proses olaraq özü ilə geosiyasi maraqları formalaşdıran elementləri daşıyır. Məsələn, xarici sərmayələr təsir vasitələri baxımından tərəflər arasında elə bir dövlətin digər dövlət üzərində müəyyən qədər idarəçiliyini yaradır. Bununla yanaşı, nəzərə almaq lazımdır ki, iqtisadi, siyasi maraqları qorumaq üçün bir dövlətin digər dövlətdəki hərbi bazaları da idarəçilik və geosiyasət elementləridir. Burada həm geosiyasət, həm də idarəetmə daxili bütövlük, vahidlik yaradaraq dünya düzənini meydana gətirir. Dünya düzəni dünyanın ayrı-ayrı regionları üzrə (burada məkan, geosiyasət) vahid kompleksi təşkil edən bir bütövə və onun tərkibi olan yarımbütövə çevrilir. Bütöv və yarımbütövlər də sistemlər olaraq idarəçiliklə formalaşır. Dünya düzəni və geosiyasət formalaşır: maraq təminatı üçün xarici siyasət fəaliyyətindən-beynəlxalq münasibətlərdəcoğrafi regionlar üzrə beynəlxalq münasibətlər yaratmaq üçün müəyyən hərəkətlərdən. Xarici siyasət həm dövləti digər dövlətdən qorumaq üçün həyata keçirilir, həm də dövlətin daxili ehtiyaclarını ödəmək məqsədilə reallaşdırılır. Bu iki səbəb və istiqamət də əslində bir-birindən doğur və biri digərini şərtləndirir.⁵

Postsovet məkanının, Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın müasir geosiyasi xarakteristikasını, region ölkələrinin inkişaf tendensiyalarını və perspektivlərini qiymətləndirən əksər ekspertlər:

- əlverişli coğrafi, geosiyasi, geoiqtisadi, hərbi-geostrateji mövqelərini;

⁵ E.M.Nəsimov. Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların əsasları. Ümumi hissə. I kitab. Bakı, "Elm və təhsil" nəşriyyatı, 2013, 544 səh.

- yürütdüyü müstəqil daxili və xarici siyasətini;
- zəngin təbii ehtiyatlarını, maddi, mənəvi, əmək və insan resurslarını,
- Şərq-Qərb alternativ nəqliyyat-kommunikasiya, tranzit və enerji dəhlizlərinin yaradılması sahəsində yürütdüyü transmilli siyasəti və tutduğu düzgün mövqeyini;
- daxili ictimai-siyasi sabitliyi təmin etməsini, demokratik dövlət, vətəndaş cəmiyyəti, bazar iqtisadiyyatı quruculuğu prinsiplərini rəhbər tutmasını;
- son on ildə nail olduğu dinamik sosial-iqtisadi inkişafı

Gələcək inkişaf potensialını nəzərə alaraq Azərbaycan Respublikasını *bölgənin geosiyasi cəhətdən ən əhəmiyyətli və perspektivli ölkəsi* hesab edirlər. Mütəxəssislərin fikrinə görə, geosiyasi xarakteristikanın əsas dəyər ölçüləri kimi çıxış edən həmin amillər ölkənin həm beynəlxalq aləm üçün tərəfdaşlıq dəyərini, həm də bugünkü dinamik inkişafını şərtləndirmişdir.

Digər *geosiyasi xarakteristikasına* - ərazisinin ölçülərinə, sərhədlərinin vəziyyəti və qonşularla münasibətlərinə, maddi və mənəvi resurslarından yararlanma əmsalı və s. görə də Azərbaycan Cənubi Qafqazın ən böyük və ən perspektivli dövləti hesab olunur. Ərazisinin təbii və coğrafi resurslarına onun:

- 86,6 min kvadrat km. quru və 80 min kvadrat km. Xəzər dənizindəki milli sektoru;
- Avropa və Asiyanı birləşdirən əlverişli coğrafi, geo-siyasi və geoiqtisadi vəziyyəti;
- avtomobil, dəmir yolu və su nəqliyyatı vasitəsilə Rusiya, Türkiyə, İran, Gürcüstan, Ermənistan, Orta Asiya və Qara dəniz bölgəsi ölkələri ilə nəqliyyat-kommunikasiya xətləri və s. daxildir.

Ölkənin geosiyasi dəyərinin artmasına və xarici ölkələrlə münasibətlərinin qurulmasına müsbət təsir göstərən *əsas amillərdən biri* onun əhəmiyyətli geosiyasi və coğrafi məkanda yerləşməsi hesab olunur. Ölkə dünyanın ən əhəmiyyətli regionlarından hesab olunan Avrasiyanın ortasında yerləşir, Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazda gedən əsas proseslərin və transmilli maraqların

mərkəzində dayanır.

- Azərbaycan Gürcüstanla birlikdə, Xəzər-Qara dəniz-ləri arasındakı mühüm əhəmiyyətli

Kontinental geosiyasi məkanının;

- Türkmənistan və Qazaxıstanla birlikdə Avropa- Cənub-Şərqi Asiyanın;
- Rusiya və İranla birlikdə Şimal-Cənub dəhlizinin;
- Şərqlə-Qərb arasındakı əksər transmilli nəqliyyat- kommunikasiya layihələrinin;

- NATO və KTMT kimi hərbi-strateji bloklaşmaların təmas xəttində yerləşir, həm Avropanın, həm Asiya- nın, həm də bəhs olunan sahələr üzrə Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional maraqlar mübarizəsində önəmli vəsilə kimi çıxış edir.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, Xəzərətrafi ölkələr içərisində ən əhəmiyyətli geosiyasi, geoiqtisadi və hərbi-geostrateji mövqe məhz Azərbaycana məxsusdur. Milli və regional təhlükəsizlik, regional və beynəlxalq integrasiya və s. geosiyasi, geoiqtisadi və geo- strateji məsələlərdə Azərbaycanın həm bölgə, həm də dünya ölkələri ilə üst-üstə düşən və düşməyən maraqları, fərqli fəaliyyət istiqamətləri mövcuddur ki, bu da rəsmi Bakının gələcək geosiyasi qərarlarına təsirsiz ötürməyəcəkdir. Lakin nəzərə almaq lazımdır ki, qloballaşma dövrünün müasir çağırışları fonunda bütün ölkələr, o cümlədən dünyanın aparıcı dövlətləri qlobal və regional çərçivədə, müəyyən proseslərin və hadisələrin təsiri altında, habelə qarşılıqlı maraqlar kontekstində tez-tez öz siyasətlərinə müəyyən düzəlişlər edirlər. Təbii olaraq, Azərbaycan da öz milli maraqlarının təmin edilməsinə istiqamətlənmiş siyasi kursuna, əlverişli coğrafi mövqeyinə və kəsb etdiyi transmilli geosiyasi əhəmiyyətinə uyğun olaraq bu və ya digər gedişlər edir və bundan sonra da edəcəkdir.

Geoiqtisadi dəyərinə görə Prezident Heydər Əliyevin 1994-cü ildə əsasını qoyduğu yeni neft strategiyası və digər transmilli enerji-nəqliyyat-kommunikasiya

layihələrin həyata keçirilməsi, sözün həqiqi mənasında, Azərbaycanı geoiqtisadi cəhətdən dünyanın aparıcı dövlətləri və şirkətləri üçün cəlbedici tərəfdaş etmişdir. Ölkənin əlverişli geoiqtisadi dəyəri həm də yalnız neft-qaz sektoru ilə məhdudlaşmamış, keçən illərdə yürüdülmən düzgün iqtisadi inkişaf strategiyası ümumilikdə Azərbaycanı Avrasiyanın iqtisadi, siyasi və sosial-mənəvi cəhətdən dinamik inkişaf edən bir ölkəsinə, dövlətlərarası əlaqələrdə ciddi geosiyasi aktora çevrilmişdir. Bununla yanaşı, Azərbaycan həm də hövzənin neft-qaz resurslarından istifadənin düzgün strategiyasını müəyyənləşdirməklə, beynəlxalq aləmin daim artan enerji ehtiyacı ilə ölkənin milli maraqlarını uzlaşdırmaqla və bu əsasda etibarlı tərəfdaş kimi tanınmaqla, milli iqtisadi və maliyyə dividendlərini gücləndirməklə beynəlxalq dəyərini artırmış və xarici aləmlə münasibətlərini intensivləşdirmək imkanı qazandırmışdır. Bu amilə təkcə təbii resurs mənbəyi və geoiqtisadi anlamında yanaşmaq düzgün olmazdı. Ölkənin bəhs olunan üstünlüklərindən, xüsusən də neft və qaz amilindən bacarıqla istifadə etməklə, müasir dünyanın aparıcı dövlətləri və güc mərkəzlərinin diqqətini özünün digər milli problemlərinə cəlb etməsi Azərbaycanın müasir dövrdə əsas milli geosiyasi vəzifələrindən biri hesab olunur. Bu üstünlüyün və imicin qorunması və düzgün istifadə olunması gələcəkdə də Azərbaycanın geosiyasi addımlarının və vəzifələrinin əsas müvəffəqiyyətini təşkil etməlidir.⁶

⁶ Həsənov Ə.M. **Azərbaycanın geosiyasəti**. Dərslik. Bakı, 2015. 1056 s.

1.2.Dünyanın əsas beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri və onların iqtisadi əhəmiyyəti

Bazar iqtisadiyyatı şəraitində istehsalın çoxsahəli inkişafında, məhsuldar qüvvələrin ərazi təşkilində, daxili və xarici iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri mühüm əhəmiyyət kəsb etməklə yanaşı, öz aktuallığı ilə diqqət mərkəzində olmuşdur. Ümumiyyətlə, qloballaşan iqtisadi şəraitdə ticarətin inkişafında və digər xüsusiyyətlərə görə dünya ölkələri arasında nəqliyyat dəhlizlərinin rolu böyükdür. Qloballaşma proseslərinin təsiri altında dünya inkişafının indiki inkişaf etməkdə olan ölkələrin mövqeyini gücləndirmək istəyən bir mühitdə dünya siyasətinin dövlət təsiri böyük amil üçün dünya hərbi və siyasi potensialı ilə yanaşı, iqtisadi amillər irəli sürülür əsas iqtisadi resurslar təsiri arasında nəqliyyat sisteminin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin böyük rolu vardır. nəqliyyat dəhlizlərində sahiblik dövlət siyasəti üçün yeni imkanlar yaradır və onların rəqabət üstünlükləri inkişaf edir.

Bu, daxili tranzit inkişafı ilə əlaqədar olaraq qeyd etmək lazımdır ki beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi dəniz nəqliyyatından fərqli olaraq dövlətlərarası əməkdaşlıq tələb edir Belə tədbirlər planı gömrük maneələri aradan qaldırır, iqtisadi əməkdaşlığı stimullaşdırır daha təhlükəsiz şəkildə nəqliyyatı tranzit ölkələr arasında, və integrasiya proseslərinin inkişafı üçün zəmin yaradır. Dünyada geniş miqyasda regional nəqliyyat şəbəkələrinin integrasiya müşahidə şəbəkələri çərçivəsində əsas bazarları və mərkəzləri birləşdirən regionlararası miqyaslı tranzit potensialı (sərnisin və yük daşıma) vardır⁷.

Müasir nəqliyyat dəhlizləri sisteminin bütün dünya üzrə aktiv inkişafı 1970-ci illərdən inkişaf etməyə başlamışdır. Nəqliyyat dəhlizləri global iqtisadiyyatın özəyini təşkil edir. Beynəlxalq nəqliyyat və logistika sisteminin inkişaf etməsi və infrastrukturunun ticari və iqtisadi olaraq rolunun artmasında beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyəti böyükdür. Nəqliyyat dəhlizinin iki növü vardır. Milli və beynəlxalq.

⁷ http://mgimo.ru/files2/y02_2015/267918/Podberezkina-thesis.pdf

Beynəlxalq Nəqliyyat dəhlizləri -ayrı-ayrı coğrafi ərazilərdə yerləşən dövlət arasında əhəmiyyət yük və sərnişin daşımalarını təmin edən milli və beynəlxalq səviyyədə nəqliyyat sisteminin bir hissəsidir. Buraya nəqliyyat kompleksinə aid olan nəqliyyatın bütün növləri, stasionar qurğular, eləcə də texnoloji, təşkilatı və bir sıra başqa strukturlar daxildir. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində geoiqtisadi cəhətdən məkan paradigması əsas götürülür. Buna görə də tənzimlənən nəqliyyat sisteminin hüquq qüvvəsinə riayət etmək önəmlidir. Həmçinin beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi iki və daha ölkələrin sərhədindən keçməklə su və quru yolla yüklərin və sərnişinlərin daşınmasıdır.

Ümumiyyətlə, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin iqtisadi fəaliyyətinin tranzit xüsusiyyəti kimi 3 növü vardır.

1. Tranzit dəhlizi (transit corridor)

2. Ticarət dəhlizi (trade corridor)

3. İnkişaf əsaslı (development corridor)

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri məsafə olaraq ölkələr arasında iqtisadi ticari əlaqələrin genişləndirilməsində müstəsna rol oynayır. Magistral yollarla əhatə olunan nəqliyyat dəhlizlərində yüklərin sərnişinlərin ən sərfəli yollarla mənzil başına çatdırılması beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin mövcudluğu üçün əsas amillərdən biridir. Coğrafi atlası nəzər saldıqda ümumi olaraq əsas ŞİMAL-CƏNUB və ŞƏRQ-QƏRB beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri mövcuddur. Burada əsas Avropa-Qafqaz-Asiya (TRACECA) və digər nəqliyyat dəhlizləri ölkələri iqtisadi cəhətdən bir-birinə bağlayır. Əlbəttə ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin mövcud olması iqtisadi cəhətdən ölkənin nüfusunun artmasına, ölkələr arasında əməkdaşlığın layihələr çərçivəsində artması, əldə olunan gəlirlərin büdcə artımına müsbət təsiri ə əsası isə tranzit mövqeyi əlverişli olan ərazilərdə üçüncü ölkələrə yüklərin, sərnişinlərin dəmir yolu və nəqliyyatın digər növlərindən keçməklə ölkəyə əlavə gəlirlər qazandırır. Əldə olunan iqtisadi mənfəətlər ölkənin milli və beynəlxalq səviyyədə potensialının artmasına, infrastruktur

yaradılmasına, nəqliyyat sisteminin təkmilləşməsinə yönəlməsi və digər sosial iqtisadi məqsədlərlə istifadə olunur. Bundan başqa beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə ölkələr arasında rəqabətqabiliyyətlik artır hansı ki buda qlobal iqtisadi dövrdə hərtərəfli müsbət təsirə malikdir.

Dünya üzrə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri intensivliyinə və bölgüsünə görə aşağıdakı kimi təsnifatlandırılır.

- Avropa İttifaqı çərçivəsində (TRANSEUROPEAN NETWORK-Transport)
- PanAvropa tranzit koridorı sistemi (xüsusilə Mərkəzi və Şərqi Avropa daxil olmaqla)
- Şərq-Qərb (Avropa-Qafqaz-Asiya—TRACECA)
- NAFTA çərçivəsində (Simali Amerika, Meksika, Kanada)
- Simal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri

Simali Amerika əsasən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində fəaliyyətini Kanada Amerika Birləşmiş Ştatları və Meksika dövlətləri NAFTA andlaşması şəkilində edir.⁸

Qeyd olunan bütün bu beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri fəaliyyətinin ayrı-ayrı materiklər ölkələr arasında layihələr şəkilində nizama salırlar..

Bundan başqa milli nəqliyyat dəhlizində isə nəqliyyat fəaliyyət bir ölkəyə yaxın şəhərlərdə yaranır Məsələn, Boston -Vaşinqton ilə (Amerikada) və yaxud yaponiyadakı TOKAYDA dəhlizi.

TACİS—Avropa əttifaqının əsasən infrastrukturunun (o cümlədən, kommunikasiya xarakterli) inkişafında yönəldilmiş Proqramı;

TRACECA - 1993-cü ildən etibarət regionun tranzit funksiyasının gerçəkləşməsinə yönəldilən əsas proqramı. Məqsəd «Avrasiya koridoru» yaratmaqdan ibarətdir. İNOGATE əslində TRACECA –nın bir qolu olmaqla enerji daşıyıcılarının Avropaya

⁸ yberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-i-integratsiya-stran-shos

nəqlini həyata keçirəcək boru xətləri sisteminin yaradılmasını nəzərdə tutur (1997-ci ildən fəaliyyətdədir).

-EATKK - Avrasiya nəqliyyat-kommunikasiya koridorunun ümumikonseptual proqramını həyata keçirməklə regionun tranzit funksiyasının gerçəkləşməsinə xidmət edir.

İnfrastruktur layihələri kimi hər ölkədə nəqliyat sistemi kimi formalasan brynəlxalq nəqliyyat dəklizi iqtisadi əhəmiyyəti olduqca böyükdür. Beləki investiya yönümlü digər ölkələrə nəqliiay infrastruktur layihələri işlənin hazırlanmaqa əməkdaşlıq artır yeni yeni dəmiryollar zavodlar salınır istər quru istərsə də su sahələrdə yeni yeni iqtisadi mənfəətlər gətirən sistemlər formalaşır.

Müasir nəqliyyat dəhlizlərinin əsas funksiyaları - qısa marşrut üzrə malların və mümkün qədər tez çatdırılması prosesidir. Eyni zamanda, belə bir nəqliyyat, rəftar, qablaşdırma, çeşidlənməsi bir rejimi kimi daşınma əməliyyatları yerinə yetirilməsidir.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri anlayışı sərnəşin və yükü sürətli və təhlükəsiz inkişaf etdirməsini təşkil edir. Bu onun əsas hissəsi kimi sadələşdirilmiş qaydaları və gömrük, sanitariya faktiki proseduru və sərnəşinlərin və malların digər sərhəd rəsmiləşdirilməsi hərəkət zaman, xüsusilə də əldə edilir; gömrük xidmətlərin və haqları bütün növləri üçün tətbiqi güzəştli (25-50% azalma) dərəcələrinə malikdir. Nəqliyyat dəhlizləri malların mövcudluğu barədə mühüm məlumat toplayır xüsusilə məlumat infrastrukturunun inkişafında əhəmiyyətli rol oynayır , nəqliyyat vasitələri üçün ehtiyac , mal və onların təhlükəsizliyi keçid nəzarət etməyə imkan verir .

"Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizi (INSTC)

Bu əsasən Şimal və Cənub ölkələri arasında əsas tranzit dəhlizlərindən biridir. Bu xüsusi ticarət yolu da adlanır. "Şimal-Cənub" Transit dəhlizi İran ərazisindən keçməklə və Fars körfəzi, Hind okeanı və Cənub-Şərqi Asiya ölkələri ilə şimal Avropa, Skandinaviya və Rusiya ölkələri birləşdirir.

- *"Şimal-Cənub" Dəhlizinə üzv olan ölkələri (INSTC)*

İran, Rusiya, Hindistan, Oman, Ukrayna, Bolqarıstan, Qırğızıstan, Belarus, Qazaxıstan, Tacikistan, Suriya, Azərbaycan, Ermənistan.

"Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlükləri:

- Süveyş kanalı vasitəsilə marşrutu ilə müqayisədə 40% malların daşınması qısaldılması;
- Nəqliyyatın 30% xərclərini Azaltmaq;
 - Regionda yeni iqtisadi və ticarət mərkəzlərinin yaradılması

TRACECA beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi

"Şərq-Qərb" beynəlxalq Nəqliyyat dəhlizi Avropa və Mərkəzi Asiyanı birləşdirən, Qara dəniz, Qafqaz Respublika, Xəzər dənizi və Mərkəzi Asiyadan keçir. Bu marşrut ən azı vaxt və material xərcləri Mərkəzi Asiya respublikaları üçün qlobal bazar və Avropa limanlarına çıxışı təmin edir.

"TRACECA " Dəhlizinə üzv ölkələr:

Ermənistan, Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan, Bolqarıstan, Moldova, Monqolustan, Rumıniya, Türkiyə və Ukrayna.⁹

Dünya nəqliyyatı dasıdığı yüklərin, sərnisinlərin kəmiyyət-keyfiyyət göstəricilərinə görə region və ölkələr üzrə fərqlənir. Belə hal "Simal" yarım sistemə daxil olan EÖ-lərlə "Cənub" yarım sistemə daxil olan əEOÖ-lər arasında daha tez nəzərə çarpır. əEOÖ-lərdə yük daşıma ən çox, texniki təminat və əlaqələr səviyyəsinin yüksəkliyi ilə seçilir. "Simal" ölkələrində dünya nəqliyyatının ümumi uzunlunun, yük və sərnisin dövriyyəsinin-80%-i həyata keçirilir. Dünya üzrə avtomobil parkının 80%-ə qədər, bütün növ limanların (dəniz, təyyarə)-60%-ə qədər bu ölkələrə məxsusdur.

Azərbaycan faktiki olaraq iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinin kəsismə nöqtəsində yerləşir. Bu dəhlizlərdə iştirak edən Azərbaycan iqtisadi müstəqilliyini artırmaqla yanaşı, Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları ilə çıxmaq imkanı qazanır. Bütün bunlar göstərir ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin

⁹ <http://amirabadport.pmo.ir/ru/introduction/corridors>

kəsiməsində yerləşən Azərbaycan hər növ nəqliyyat dasımaları üçün əhəmiyyətli strateji mərkəzdir. Respublikamız çox qütblü nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsi formalasdırmaqla, özünün geosiyasi mövqelərini daha da gücləndirir

1.3. Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat koridoru - TRACECA

Qafqaz regionu dünyada strateji, geoiqtisadi, geosiyasi mövqeyinə görə əhəmiyyətli rola malikdir. Bu region Qərblə Şərq, Cənubla Şimal arasında körpü rolunu oynayır. Lakin bununla belə regionda mövcud olan separatçı münaqişə ocaqları həm region dövlətləri, həm də regionla əlaqədə olan dünya ölkələri üçün ciddi təhlükə yaradır, davamlı sülhə, milli təhlükəsizliyə, xalqlar və dövlətlər arasında sosial-iqtisadi və mədəni inteqrasiyaya maneçilik törədir. Bütün bu problemləri həll etmək üçün bu regionda yerləşən ölkələrin öz aralarında eləcə də dünya ölkələri ilə qarşılıqlı əməkdaşlığı məqsəduyğundur.

Hal-hazırda reallaşmaqda olan bir sıra beynəlxalq layihələr region ölkələri ilə Şərq və Qərb ölkələri arasında əməkdaşlığa, böyük gələcəyi olan perspektivlərlə hesablanmışdır. Belə ki, böyük İpək Yolunun bərpası, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin – **TRASEKA** proqramının həyata keçirilməsi, Xəzərin enerji ehtiyatlarından birgə istifadəyə dair “Əsrin müqaviləsi (24 sentyabr 1994) ünvanı almış neft kontraktlarının “Bakı-Tbilisi-Ceyhan” əsas ixrac neft kəməri, “Bakı-Tbilisi-Ərzurum” qaz kəməri layihələrinin əsas məqsədi Qafqazın, o cümlədən Azərbaycanın milli təhlükəsizliyinin qorunması və regionda sülhün, sabitliyin möhkəmlənməsinə nail olmaq və iqtisadi inteqrasiya proseslərində daha fəal iştirak etməkdən ibarətdir. Azərbaycan Respublikasının dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası ölkənin iqtisadi inkişafında həlledici rol oynayır. Bu istiqamətdə atılmış ilk addım 1993-cü ilin mayında Brüsseldə Avropa İttifaqı ilə Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya ölkələrinin nəqliyyat nazirləri arasında keçirilmiş görüş idi. Bu görüşdə

Avropa-Asiya nəqliyyat dəhlizi-zinin yaradılması üçün TRASEKA proqramının təklif edildi. Qeyd etmək lazımdır ki, TRASEKA proqramında 35 ölkənin iştirak etməsi iştirakçı ölkələrin integrasiya proseslərində böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu proqramın keçid dövrü şəraitində respublika üçün əhəmiyyətini göstərməklə, qeyd etməkdir ki, respublikaya göstərilən bütün texniki yardımların və köməyin əsas hissəsi TASI xətti ilə həyata keçirilmişdir və bu proqram Aİ-nin Şərqi Avropa, Qafqaz və Orta Asiya ölkələri ilə iqtisadi və siyasi əlaqələrinin ardıcıl inkişaf etdirilməsi üçün təmənnasız maliyyələşdirmə yolu ilə reallaşdırılmışdır.

TRASEKA proqramı üzv ölkələrin siyasi və iqtisadi müstəqilliyini onların Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları vasitəsilə çıxmaq imkanlarını genişləndirmək yolu ilə dəstəkləyir. Bu proqram regional əməkdaşlığın genişlənməsinə kömək edir, beynəlxalq maliyyə qurumlarının və özəl sərmayədarların yardımını təşiq edir. TRASEKA proqramının əsas məqsədi müasir nəqliyyat sistemi, infrastruktur və daşınma sistemləri yaradılmasından, bu sistemləri Transavropa şəbəkələri ilə birləşdirməkdən ibarətdir. Bu proqram Avropa İttifaqı komissiyasının fəal köməyi sayəsində üzv ölkələrdə kommunikasiya obyektlərinin modernləşdirilməsini və tikintisini, müvafiq qanunvericilik aktlarının hazırlanmasını, gömrük və tarif siya- sətlərinin təkmilləşdirilməsini, kadrların hazırlanmasını nəzərdə tutur. TRASEKA-nın qəbul edilməsindən keçən dövr ərzində sadaladığımız istiqamətlərdə bir sıra işlər görülmüş və proqram Aİ-nin ən müvəffəqiyyətli proqramlarından birinə çevrilmişdir. Bu müvəffəqiyyət həyata keçirilən konkret investisiya və texniki yardım layihələrində öz əksini tapır. Hazırda bu proqramın çərçivəsində 20-dən artıq layihə həyata keçirilir. Bunlara kadrların təlimi, nəqliyyat qanunvericiliyin hazırlanması, avtomobil yollarının yaxşılaşdırılması, regional hərəkətin proqnozlaşdırılması, multimodal nəqliyyat sistemləri və s. aiddir.

Belə ki, TRASEKA nəqliyyat dəhlizi üzrə yük axınının artırılması üçün son illər ərzində nəqliyyat sektorunun texniki təchizatının yaxşılaşdırılması sahəsində bir sıra tədbirlər görülmüş, avtomobil magistrallarının, dəmir yolu xətlərinin və körpülərin bərpası və tikintisi, dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin, gəmilərin, bərələrin, liman

qurğularının təmiri üzrə müəyyən işlər görülmüşdür.

Azərbaycan Respublikasının Xarici İşlər Nazirliyi TRASEKA Proqramının məqsədlərinin reallaşdırılmasını yaxından izləyir və bu prosesdə fəal iştirak etməkdədir. XİN-in bu sahədə fəaliyyəti iki istiqamətdə həyata keçirilir:

- Əsas Çoxtərəfli Sazişin Depozitoru funksiyalarını yerinə yetirərək Xarici İşlər Nazirliyi Üzv- Dövlətlərlə Sazişin işi ilə bağlı yazışma aparır, iştirakçıları Sazişə aidiyyətli olan sənədlər, məlumatlar və bildirişlər haqqında xəbərdar edir;

Azərbaycan Respublikasının Diplomatik Xidmət haqqında Qanununa uyğun olaraq, ölkəmizi digər dövlətlərlə və beynəlxalq təşkilatlarla münasibətlərdə təmsil etmə funksiyasını həyata keçirən Xarici İşlər Nazirliyi tərəfindən TRASEKA Proqramının inkişaf etdirilməsi ilə bağlı məsələlər xarici siyasətin prioritet istiqamətlərindən biri kimi əsas tutulur, aparılan görüşlər və danışıqlar zamanı, ikitərəfli əlaqələr səviyyəsində və beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində TRASEKA-nın maraqlarının müdafiə edilməsi istiqamətində iş aparılır, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətinin yaxşılaşdırılmasına yönəlmiş təkliflər irəli sürülür.

Azərbaycan Respublikasında və Əsas Çoxtərəfli Sazişin başqa Üzv-Dövlətlərində TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin cəlbədiciliyinin artırılması istiqamətində son illər ərzində görülən işlərin nəticəsində gözə çarpan nailiyyətlər əldə edilmiş, marşrut üzrə yük daşımalarının həcmi xeyli artmışdır.

TRASEKA proqramının səmərəliliyinin artırılmasında Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistan arasında tranzit daşımalarının tənzimlənməsi haqqında 1996-cı ilin may ayında imzalanmış “Sərəxs sazişi” mühüm rol oynayır. Bu sazişin nəticəsində həm Transqafqaz dəhlizi vasitəsilə Avropa və Asiya arasında mal mübadiləsinin həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır.

TASİS proqramı çərçivəsində hazırlanan layihələr əsasən struktur islahatlarına, dövlət idarəetmə sistemiminin təkmilləşdirilməsinə, kiçik və orta sahibkarlığın kreditləşdirilməsinə, infrastrukturun inkişafına və idarəetmənin yaxşılaşdırılmasına, telekommunikasiya sahələrinə, kənd təsərrüfatının kreditləşdirilməsinə

yönəldilmişdir. Göstərilən istiqamətdə keçid dövrü ərzində respublikaya 100 mln. avro məbləğindən çox vəsait ayrılmışdır.

Azərbaycanın TASIŞ proqramı vasitəsilə həyata keçirdiyi ən mühüm və əhəmiyyətli layihə yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi TRASEKA (Böyük İpək Yolu bərpası) layihəsidir. Hazırda bərpa edilməkdə olan Böyük İpək Yolu Londondan başlayıb, Paris, Roma, İstanbul, Tbilisi, Bakı, Aşqabad, Daşkənd, Alma-Ata, Pekindən keçib Tokioda başa çatmalıdır. 34-dən çox dövlətin ərazisindən keçməklə Avropa və Asiyanı birləşdirən Böyük İpək Yolu-nun iqtisadi, siyasi və sosial baxımdan əhəmiyyətlidir. Qafqazın həm Asiya, həm də Avropa ölkələri ilə iqtisadi və mədəni əməkdaşlığının artmasında TRASEKA proqramının əhəmiyyəti böyükdür. Dənizə çıxışı olmayan ölkələrə doğru və bu ölkələrdən yeni nəqliyyat marşrutları, xüsusən neft və qaz üçün, habelə digər növ xammal və hazır məhsullar üçün marşrutlar nəqliyyat və ticarətin mövcud olan kanallarına çox dəyərli alternativ olacaqdır. Bundan başqa bu layihə nəqliyyat sistemləri ilə yanaşı nəqliyyata xidmət edən infrastruktur sahələrinin də inkişaf etdirilməsi nəzərdə tutur.¹⁰

TRASEKA proqramının inkişafında 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakıda tarixi İpək Yolunun bərpası üzrə keçirilən beynəlxalq konfransın böyük rolu olmuşdur. Konfransda 32 dövlət və 15 beynəlxalq təşkilatın nümayəndəliyi iştirak etmişdir. Konfransda “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişaf etdirilməsi üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında çotərəfli əsas saziş”, beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı, beynəlxalq dəmir yolu nəqliyyatı, beynəlxalq ticarət gəmiçiliyi, gömük proseduru və sənədlərin işlənməsi üzrə sazişə texniki əlavələr və “Bakı bəyannaməsi” qəbul edilmişdir. Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Özbəkistan, Tacikistan, Ukrayna, Moldova, Bolqarıstan, Rumıniya və Türkiyə) tərəfindən imzalanmış “Əsas Sazişin” məqsədi aşağıdakılardır: Avropa, Qafqaz, Asiya, Qara dəniz və Xəzər bölgələrində iqtisadi münasibətlərin, ticarət və nəqliyyatın inkişaf etdirilməsi; beynəlxalq avtomobil, hava, su və dəmir yol

¹⁰ www.azerbaijan.az/_Economy.

nəqliyyatına çıxışa kömək edilməsi; yük və sərnişin daşımalarına, karbohidrogen məhsullarının nəqlinə yardım edilməsi; hərəkətin təhlükəsizliyinin, yüklərin bütövlüyünün və ətraf mühitin mühafizəsinin təmin edilməsi; nəqliyyat qanunvericiliklərinin uyğunlaşdırılması; nəqliyyat növləri arasında rəqabət üçün şərait yaradılması və s.

Bu proqrama iştirakçı dövlətlərin marağının artmasına təsir edən səbəblər kimi aşağıdakılar göstərilə bilər:

Birincisi, dünya ölkələrində istehsalın həcmi ildən-ilə artır, təbii sərvətlərin dövriyyəyə cəlb edilməsi getdikcə sürətlənir və nəticədə yükdaşımalara və nəqliyyat vasitələrinə tələbat güclənir. Bu da hər bir dövlət üçün daha yaxın və ucuz başa gələn yol tələbedir.

Daha bir səbəb odur ki, BİY-nun bərpası 1000 km məsafəyə, böyük vaxta, böyük həcmdə daşınma xərclərinə qənaət edəcəkdir. Bu yolun bərpası Çindən Avropaya yüklərin daşınmasında 8000 km, Yaponiyada 10000 km-ə qədər yolu qısaltmağa imkan verir.

Nəhayət, TRASEKA proqramının iştirakçısı olan bütün dövlətlərin infrastrukturunu inkişaf edəcək, dünya standartlarına uyğunlaşdırılacaq, əhəlinin mədii həyat səviyyəsi yüksələcək, qarçılıqlı ticarət-iqtisadi əlaqələr möhkəmləncək, işçi qüvvəsinin beynəlxalq miqrasiyası artacaq və elmi-mədəni əlaqələri yaxşılaşacaqdır.

Layihənin iqtisadi səmərəliliyi şübhəsizdir, necə ki, onu 1000 km. qısaltmağa imkan verir, uyğun olaraq təchizat müddəti də qısalar, dövriyyə vəsaitlərinin dövriyyəsi yüksəlir. Al mütəxəssislərinin fikrincə Böyük İpək Yolunun yenidən bərpası yüklərin 2 dəfə tez və 30% ucuz daşınmasına imkan verəcək.

TRASEKA proqramının başlıca stateji məqsədləri aşağıdakılardır:

1. Asiya-Avropa arasında alternativ nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə Orta Asiya və Cənubi Qafqaz dövlətlərinin Qərb bazarlarına çıxışını təmin etmək və bu yolla onlarən iqtisadi, siyasi, mədəni inkişafəna dəstək vermək;
2. Müstəqil Cənubi Qafqaz və Orta Asiya dövlətləri arasında regional əməkdaşlığa

təkan vermək;

3. Beynəlxalq maliyyə qurumlarını həmin müstəqil dövlətlərə maliyyə yardımına cəlb etmək; Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizini Transavropa nəqliyyat şəbəkəsi ilə birləşdirmək və s.

Azərbaycan coğrafi mövqeyi onun tarixən Avropa və Asiya ölkələri arasında nəqliyyat dəhlizi olmasına şərait yaratmışdır və bu baxımdan Azərbaycanı TRASEKA layihəsindən çox böyük mənfəətlər gözləyir ki, onları da aşağıdakı kimi qruplaşdırmaq olar:

İqtisadi mənfəətlər–İpək Yolunun keçdiyi ölkələr üzrə mal və xidmətlər dövriyyəsinin artımı nəticəsində ümumi yükdaşımaların həcmnin artması, nəqliyyat və kommunikasiya şəbəkəsinin əlaqəli şəkildə güclü inkişafı, infrastrukturun yaxşılaşdırılması və s.;

Sosial mənfəətlər – işsizlik probleminin qismən də olsa həlli, informasiya mübadiləsinin güclənməsi, əhalinin pul gəlirlərinin artması və s.;

Siyasi mənfəətlər – Azərbaycanın dünyanın iri ölkələrinin geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən diqqət mərkəzində olması, Azərbaycan gerçəkliyinin dünya ictimaiyyətinə çatdırılmasında birbaşa fəaliyyət, layihənin çoxlu sayda ölkələrin əməkdaşlığa cəlb etməsi nəticəsində sağlam beynəlxalq iqlimin bərqərar olması, layihə iştirakçıları arasında mənafə birliyinə nail olunması, təhlükəsizliyin və siyasi sabitliyin təmin olunması və s.¹¹

TRASEKA-nın iqtisadi səmərəliliyinin yüksəldilməsində şübhəsiz ki, bu layihə çərçivəsində yükdaşımaların həcmnin artırılması ciddi əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə yükdaşımaların həcmi 1996- cı ildə 650 min tondan, 1999-cu illərdə müvafiq olaraq 24 mln tona, 2001-ci ildə 32 mln tona, 2003-cü ildə isə 40 mln tona, 2005-ci ildə 46 mln tona qədər artmışdır. 1999-cu ildə yükdaşıma- lardan əldə olunan gəlir 87,7 mln man, 2002-ci ildə 149 mln man, 2005-ci ildə 191 mln man olmuşdur. Eyni zamanda bu dövrdə Bolqarıstan, Rumıniya,

¹¹ Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya, iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər ,II Beynəlxalq Konqres materialları, Qafqaz Universiteti, Bakı. 2007

Polşa, Moldova, Monqolustan və Türkiyə proqramın üzvü olmuşlar, bundan əlavə Çin, Cənubi Koreya və Avropanın 25 ölkəsi bu proqrama xüsusi maraq göstərmişlər. Avropa Komissiyası 2006-cı ildə Avropa- Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafı üzrə TRASEKA layihələrinin icrası üçün 13,5 mln. avro ayrılması haqda qərar qəbul edib. AB tərəfindən planlaşdırılan subsidiyanın (maddi yardım) həcmi 6 mln. avro təşkil edib. TRASEKA Hökumətlərarası Komissiyanın Daimi Katibliyinin Kiyevdə keçirilən ikigünlük iclasında prioritet proqramların təsdiqi diqqət mərkəzində olmuşdur. TRASEKA-ya üzv ölkələr öz regional layihələrini təqdim etmişlər. Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Moldova, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Özbəkistan, Ukrayna, Rumıniya və Türkiyədən 58 layihə təqdim olunub. İclas iştirakçıları ekspertlər səviyyəsində və Avropa Komissiyasının köməkliyi ilə hazırlanmış 2015-ci il müddətində "TRASEKA"-nın İnkişaf Strategiyası layihəsini müzakirə edərək razılaşdırmışlar. Qeyd etmək lazımdır ki, bu proqramın çərçivəsində artıq 100 mln. avrodan çox dəyəri olan 13 investisiya və 33 texniki layihə həyata keçirilib.

Bütün bunlarla qeyd etmək vacibdir ki, TRASEKA layihəsi çərçivəsində yükdaşımaların səviyyəsi hələ lazım olduğu səviyyədən xeyli aşağıdır. Bunun həm obyektiv, həm də subyektiv səbəbləri vardır ki, bunlar arasında da ən mühümü TRASEKA layihəsinin Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin (Çimali Avropa – Rusiya – İran – İran körfəzi – Cənubi Asiya) əsas rəqibi kimi çıxış etməsidir.

TRASEKA layihəsindən kənarda qalan Rusiya və İran bu layihəyə alternativ olan yeni nəqliyyat dəhlizinin yaradılması üzərində işləmiş və artıq 2000-ci ilin avqustunda Sankt-Peterburq- da Rusiya, Hindistan və İran Cənubi Asiya və İran körfəzi ölkələrini Avropa ölkələri ilə birləşdirəcək Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında müqavilə imzalanmışdır.

Maraqlıdır ki, ilkin olaraq Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin ancaq Xəzərin Şərq hissəsi, yəni Qazaxıstan və Türkmənistan ərazisi vasitəsilə və həmçinin Xəzər dənizinin özü ilə keçirilməsi nəzərdə tutulurdu. Azərbaycanın quru ərazisindən və ümumiyyətlə, respublikamızın bu layihədə iştirakından söhbət getmirdi ki, bunun

da yeganə səbəbi siyasi amillər, Rusiya və İranın Azərbaycan`na qarşı yeritdiyi geosiyasi və iqtisadi iddialarla izah oluna bilərdi. Lakin 2001-ci ildən etibarən bu ölkələr arasında siyasi münasibətlərdə müşahidə edilən yaxınlaşmalar həmin məsələyə də öz müsbət təsirini göstərdi. Belə ki, hazırda Şimal-Cənub dəhlizinin genişləndirilməsi üçün məqsədəuyğun istiqamətlərdən biri də Rusiya-Azərbaycan-İran dəmir yolu marşrutunun inkişaf etdirilməsidir. Qeyd edək ki, bu 3 ölkənin dəmir yolu xətlərinin birləşdirilməsi üçün Astara-Rəşt dəmir yolu xəttinin çəkilməsi zəruridir.

Keçən dövrlərdə də Respublikamızda TRASEKA Proqramı çərçivəsində Əsas Çoxtərəfli Sazişin şərtlərinin həyata keçirilməsi məqsədilə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı istiqamətində əhəmiyyətli işlər həyata keçirilmişdir.

Belə ki, TRASEKA nəqliyyat dəhlizi üzrə yük axınının artırılması üçün son illər ərzində nəqliyyat sektorunun texniki təchizatının yaxşılaşdırılması sahəsində bir sıra tədbirlər həyata keçirilmiş, avtomobil magistrallarının, dəmir yolu xətlərinin və körpülərin bərpası və yenidən tikintisi, dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin, gəmilərin, bərələrin, liman qurğularının təmiri üzrə işlərin icrası baş tutmuşdur. Bakı şəhərində ildə 10 milyon ton neft məhsullarının boşaldılıb yüklənməsinə imkan verən neft boşaltma limanı istifadəsi həyata keçirilmişdir . Bundan başqa Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının bərə terminalında yenidənqurma işləri artıq başa çatmışdır.

Ümumiyyətlə,Avropa İttifaqı tərəfindən Proqramın reallaşdığı dövr ərzində Azərbaycan Respublikasına investisiya layihələrinin maliyyələşdirilməsi üçün təqribən 16 milyon avro həcmində vəsait ayrılmışdır. TRASEKA Proqramının bu layihələrinin həyata keçirilməsi məqsədilə Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat-yol kompleksi üçün müxtəlif maliyyə institutlarından (Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, Küveyt İqtisadi İnkişaf Fondu, İslam İnkişaf Bankı, Dünya Bankı və s.) 255 milyon ABŞ dolları həcmində kreditlər alınmışdır.

TRASEKA proqramının inkişafında Avropa Komissiyasının fəal rolu olmaqla ötən 15 il müddətində bu qurum tərəfindən ümumi büdcəsi 157 milyon avro təşkil edən investisiya və texniki yönümlü 76 layihənin həyata keçirildiyini xatırlatmışdır. Ölkəmiz Azərbaycan Respublikasının TRASEKA Proqramında iştirakı ölkəmiz üçün strateji əhəmiyyəti vardır və Azərbaycanın Avropa ilə iqtisadi əlaqələrinin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına integrasiyası və beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi üçün böyük əhəmiyyət daşımaqla strateji şərait yaradır. Qeyd etmək lazımdır ki, ötən dövr ərzində TRASEKA Proqramı çərçivəsində “Nəqliyyatın idarə edilməsinin treyninqi”, “Nəqliyyatın hüquqi və tənzimləyici çərçivəsi”, “TRASEKA nəqliyyat dəhlizində vahid tarif siyasətinin tətbiqi”, “Sərhəd-keçid proseduraların sadələşdirilməsi”, “Qafqaz dəmir yollarının bərpası” və onlarla digər texniki yardım və investisiya layihələrinin icrası baş tutmuşdur.

Cədvəl 1.1. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində), 2010-2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Yük daşınmışdır, min ton	51,688	53,913	56,869	59,041	58,191	52,240
Dəmir yolu	20,578	20,139	21,332	21,370	19,890	15,521
Dəniz	9,370	10,317	10,367	10,236	9,302	6,067
Avtomobil	21,740	23,457	25,170	27,435	28,999	30,652
Tranzit yük daşınmışdır, min ton	15,971	16,234	15,719	14,757	12,771	9494,0
Dəmir yolu	8,253	7,870	7,393	6,632	4,502	3,927
Dəniz	7,718	8,364	8,326	8,125	8,269	5,567
Avtomobil	...	...	...	...	...	...
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	13,222	13,594	13,883	13,987	13,216	10,956
Dəmir yolu	6,874	6,640	6,719	6,361	5,676	4,557
Dəniz	3,672	4,061	4,057	4,013	3,717	2,354
Avtomobil	2,676	2,893	3,107	3,613	3,823	4,045
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km	7,120	7,850	6,938	6,511	5,647	

Dəmir yolu	4,040	3,807	3,633	3,297	2,330	
Dəniz	3,080	4,043	3,305	3,214	3,317	
Avtomobil	...	...	...	...	...	...
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	223,175	241,528	260,873	285,176	307,281	331,118
Dəmir yolu	4,011	2,854	2,152	1,882	1,890	
Dəniz	12	17	17	14	15	
Avtomobil	219,152	238,657	258,704	283,280	305,376	
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	4,674	4,860	5,225	5,698	6,164	6,628
Dəmir yolu	621	447	399	382	375	
Dəniz	4	7	6	5	5	
Avtomobil	4,049	4,406	4,820	5,311	5,784	
Yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	322,276	381,729	443,165	476,360	531,003	545,265
Dəmir yolu	131,635	153,645	183,221	189,675	204,807	
Dəniz	75,778	80,485	87,548	81,534	86,170	
Avtomobil	114,863	147,599	172,396	205,151	240,026	
Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	61,542	82,954	91,954	106,452	120,365	137,187
Dəmir yolu	1,651	2,310	2,646	3,008	2,721	
Dəniz	1,158	4,173	1,520	1,259	1,051	
Avtomobil	58,733	76,471	87,788	102,185	116,593	

Mənbə: Statistika Komitesi, <http://www.stat.gov.az/source/transport/>

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyətini Azərbaycan hissəsində 2015 ci illər üzrə analiz etdikdə görürük ki, tranzit yük daşımaları son 5 ildə azalaraq 9490,0 min ton olmuşdur. Bununla yanaşı, cədvəldən də göründüyü kimi tranzit yüklərin dövriyyəsi də ildən ilə azalmaqdadır. 2014 ci ildə 5.647 milyon ton km dir.

Beləliklə, Azərbaycanın geoiqtisadi mövqeyi ona həm Şərq Qərb, həm də Şimal Cənub əlaqələrində körpü əhəmiyyətli ölkələrdən biri kimi çıxış etməyə imkan verir

ki, bu da öz növbəsində respublikanın beynəlxalq əmək bölgüsündə və dünya təsərrüfat əlaqələri sistemində iştirakını əhəmiyyətli dərəcədə genişləndirməyə imkan verəcəkdir. Bunun üçün ölkəmiz əhəmiyyətli transit potensialına malikdir.

1.4. Transzit daşımalarını tənzimləyən sazişlər və beynəlxalq konvensiyalar

Çoxsaylı biznes əməliyyatları içərisində beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları daxili bazardakı əməliyyatlarla müqayisədə öz mürəkkəbliyi ilə fərqlənir. Bu, məsafələrin böyüklüyü, beynəlxalq daşımalara daha çox subyektin cəlb olunması və yükdaşımanın özünəməxsus, spesifik amillər və şərtlərinin mövcudluğu ilə izah olunur. Beynəlxalq tranzit əməliyyatlarının nəqliyyat təminatının spesifik xüsusiyyətlərinə aşağıdakıları göstərmək olar:

- Nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi dünya bazarında alqı- satqı obyektini kimi çıxış etdiyindən o da beynəlxalq ticarətin inkişafına təsir edən amillərin təsirinə məruz qalır.

- Nəqliyyat xidmətləri bazarında bu xidmətlərin qiymətlərində əks olunan nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyəti xüsusilə kəskin ifadə olunur.

- Biznes əməliyyatlarına beynəlxalq nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi haqda qərar bilavasitə daşıma prosesinin faktiki başlanmasına qədər qəbul olunmalıdır. Bu, yüklərin beynəlxalq daşınması zamanı tərəflərin öhdəlikləri və müvafiq xərclərin dəqiq bölüşdürülməsini tələb edir.

Müasir nəqliyyat növləri və telekommunikasiya sistemlərinin inkişafı dünya iqtisadiyyatı və o cümlədən beynəlxalq ticarətin xarakterini köklü olaraq dəyişdi və yeni əmtəə və maliyyə bazarlarının yaranmasına, beynəlxalq əmək bölgüsünün istifadəsindən daha rəşional istifadə olunmasına, beynəlxalq inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə şərait yarandı.

Nəqliyyat xidmətləri bazarının spesifik xüsusiyyəti ondan ibarətdir ki, maddi formaya malik olan əmtəələr bazarından fərqli olaraq burada hələ istehsal olunmamış və istehsal olunduğu anda istehlak olunacaq məhsulla sövdələşmə bağlanır.

Nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsi XİF-in mühüm istiqamətlərindən biri olub dünya üzrə ümumi xidmətlər ixracının 20%-dən çoxunu təşkil edir. Bu onunla əlaqədardır ki, XİƏ-in nəqliyyat təminatı bu əlaqələrin effektiv reallaşmasının ən mühüm şərtlərindən biridir.

Beynəlxalq ticarətdə aşağıdakı nəqliyyat növlərindən istifadə olunur:

- dəniz nəqliyyatı,
- hava nəqliyyatı,
- avtomobil nəqliyyatı,
- dəmir yol nəqliyyatı,
- daxili su (çay) nəqliyyatı,
- boru kəməri nəqliyyatı.

Nəqliyyat növü seçilərkən mal sahibi bir çox amilləri ,o cümlədən hər bir nəqliyyat növünün imkanları, üstün cəhətləri və nöqsanları nəzərə almalıdır, belə ki, hər bir nəqliyyat növünün spesifik xarakteristikaları vardır.

Son dövrlərdə beynəlxalq daşımaların texnologiyasında yük terminalları və terminal kompleksləri geniş istifadə olunur. Bu cür daşımalar terminal daşımaları adlanır.

Beynəlxalq daşımaların tənzimlənməsi ilk növbədə istifadə olunan nəqliyyat növündən asılıdır. ona görə də ayrı-ayrı nəqliyyat növlərindən istifadə olunmaqla daşımalar və bu halda tənzimlənmənin xüsusiyyətləri ilə ətraflı tanış olaq.

Dəniz daşımalarının tənzimlənməsi.

Hüquqi rəqlamentləşdirmə nöqtəyi – nəzərindən yüklərin dənizlə daşınması ən mürəkkəb daşıma növünə aiddir. Bu ilk növbədə tənzimləmə predmeti olan münasibətlərin böyük rəngarəngliyi və eləcə də tənzimləmə mənbələrinin çoxsaylı

olması ilə əlaqədardır. Bu mənbələrə milli və beynəlxalq dəniz hüquq normalarından başqa həm də, çoxsaylı dəniz adətləri də aiddir.

Beynəlxalq dəniz daşımalarını rəqlamentləşdirən əsas sənədlərə aşağıdakılar daxildir:

- Konosament haqda bəzi qaydaların unifikasiyası haqda 1924-cü il *Brüssel Konvensiyası* (Haaqa qaydaları) – 1931-ci ildən qüvvədədir.
- Haaqa – Visbi qaydaları. Bu sənəd Haaqa qaydalarına əlavə protokol kimi 1968-ci ildə qəbul olunub və 1978-ci ildə qüvvəyə minib.
- BMT-nin yüklərin dənizlə daşınması haqda Konvensiyası (Hamburq qaydaları) 1978-ci ildə qəbul olunub və 1992-ci ildə qüvvəyə minib.

Beynəlxalq dəniz daşımalarının tənzimlənməsində iki beynəlxalq təşkilat – Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (İMO) və Baltik və Beynəlxalq Dəniz Şurası mühüm rol oynayır. Beynəlxalq Dəniz Təşkilatı (İMO) 1958-ci ildə yaradılıb və 129 üzvü var. Təşkilatın məqsədi dənizdə insan həyatı və əmlakın təhlükəsizliyini təmin edən optimal standart və normaların işlənməsi istiqamətində ölkələr arasında əməkdaşlıq mexanizminin yaradılmasıdır.

Təşkilatın fəaliyyəti ərzində dənizdə insan həyatının müdafiəsi, dəniz gəmiçiliyinin təhlükəsizliyi, dənizin çirklənməsinin qarşısının alınması sahəsində 20 konvensiya və bu konvensiyaların müvafiq normalarının inkişafına yönəlmiş 500-ə qədər texniki – hüquqi sənəd işlənmişdir.

İMO tərəfindən işlənmiş əsas konvensiyalar aşağıdakılardır:

- Dənizdə insan həyatının müdafiəsi üzrə Konvensiya (COLAS -74),
- Yük markaları haqda Konvensiya,
- Dənizdə gəmilərin toqquşmasının qarşısının alınması qaydaları,
- Xüsusi daşımalar həyata keçirən sərnixin gəmiləri üzrə Saziş,
- Balıqçılıq gəmilərinin təhlükəsizliyi üzrə Konvensiya,
- Diplomlu dənizçilərin hazırlanması haqda Beynəlxalq Konvensiya və s.

Haaqa qaydaları konosamentin beynəlxalq statusunu müəyyən edən ilk hüquqi aktdır. Qaydaların əsa müddəalarından birinə görə : “ yükü qəbul etdikdən sonra daşıyıcı ,kapitan və ya daşıyıcının agentı göndərən tələbi ilə konosament adlanan nəqliyyat sənədi verməlidir.”

- Fraxtın məbləği və ödəniş forması,
- Konosamentin verilmiş surətlərinin sayı,
- Konosamentin verilmə tarixi.

Konosament gəmi kapitanı və ya gəmiçiliyin agentı tərəfindən imzalanır və gəmi möhürü ilə möhürlənir.

Konosamentin aşağıdakı növlərini fərqləndirirlər:

Beynəlxalq dəniz daşımaları dəniz daşıma müqavilələri əsasında həyata keçirilir.Dəniz daşıma müqaviləsinin iki növünü fərqləndirirlər:

- Konosament əsasında müqavilə ,
- Çarterdə ifadə olunmuş müqavilə.

Beynəlxalq aviadaşımaların tənzimlənməsi.

Beynəlxalq Mülki Aviasiya üzrə Çikaqo Konvensiyasına görə - beynəlxalq aviadaşımalar dedikdə hava gəmiləri ilə təkrar yükləmə , və ya daşımada fasilə olub olmamasından asılı olmayaraq yola düşmə və təyinat məntəqələri müxtəlif ölkələrdə yerləşməklə, yaxud eyni ölkədə yerləşib hava gəmisinin başqa ölkədə dayanacaq etməsi ilə həyata keçirilən istənilən daşıma başa düşülür.

Hava daşımaları ən bahalı və ən yüksək sürətli daşıma növüdür.Dünya üzrə ümumi daşımalarda hava daşımalarının payı 0,2 % təşkil edir və yanacağın qiymətinin artmasına baxmayaraq bu rəqəm durmadan artmaqdadır. Bu üsul əsas etibarilə bahalı yüklərin və vaxtında çatdırılmasından istehsal prosesinin asılı olduğu komplektləşdirici məhsulların daşınmasında istifadə olunur. Müntəzəm yük və

sərnişin daşımalarının əksər hissəsi İKAO üzvü olan 157 ölkənin aviaşirkətləri tərəfindən həyata keçirilir.

Beynəlxalq hava daşımalarının hüquqi tənzimlənməsinin xüsusiyyətləri uçuşun və bu uçuşa , ona xidmət göstərən orqanlar tərəfindən nəzarətin həyata keçirildiyi hava məkanının hüquqi təbiəti ilə müəyyən olunur.Öz təbiətinə görə hava məkanı konkret ölkələrin suveren hava məkanlarına və beynəlxalq hava məkanına bölünür.(Çikaqo Konvensiyası 1-ci maddə)

Suveren hava məkanı dedikdə ölkənin suverenliyi altında olan ümumi quru ərazisi, daxili və məhəlli suları üzərindəki hava məkanı başa düşülür. Suveren hava məkanında hər bir ölkə öz qaydalarını tətbiq edə bilər.Beynəlxalq hava məkanında isə uçuşların təhlükəsizliyi Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatı (İCAO) –nın qaydaları ilə tənzimlənir.Bu qaydalara görə beynəlxalq hava məkanı uçuş informasiyası rayonlarına bölünür.

Uçuş informasiyası rayonu – naviqasiya və hava uçuşlarına nəzarət vasitələrinin imkanlarına uyğun olaraq müəyyən edilmiş sərhədlərdəki hava məkanıdır.Buraya uçuşlara xidmət götürülməsinin təmin olunduğu hava yolları hava gəmilərinin uçuş trayektoriyaları və zonaları daxildir.

Yüklərin beynəlxalq hava daşımalarının tənzimlənməsi üzrə əsas saziş – “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üzrə *Varşava Konvensiyası*”dır (1929 –cu il). Sonralar bu konvensiya 1955-ci ildə Haaqa, 1971-ci ildə Qvatemala və 1975 –ci ildə Monreal protokolları ilə əhəmiyyətli dərəcədə təkmilləşdirildi. Varşava Konvensiyasında 100-dən artıq ölkə iştirak edir.

Konvensiyada daşıma sənədlərinə əsas tələblər, göndərən yolboyu mal üzərində sərəncam vermə hüquqları, təyinat nöqtəsində yükün verilməsi qaydaları,daşıyıcının sərnişinlər və yük sahibləri qarşısındakı məsuliyyəti müəyyən olunur.

Qeyri müntəzəm (çarter) reyslərində hava daşımaları haqda müqavilənin hüquqi əsası – “Beynəlxalq hava daşımalarına aid bəzi qaydaların unifikasiyası üzrə *Qvadalaxara Konvensiyası*”dır.

Ölkələr arasında beynəlxalq yük daşımalarının birbaşa tənzimlənməsi yüklərin beynəlxalq hava daşımalarının tənzimlənməsi üzrə hökumətlərarası ikitərəfli müqavilələr əsasında həyata keçirilir.

Bu müqavilələr arasında :

- hava nəqliyyatı üzrə hökumətlərarası sazişlər,
- razılaşdırılmış hava xətlərinin istismarı ilə məşğul olan aviaşirkətlər arasında sazişlər,
- kommersiya sazişləri xüsusi yer tutur.

Beynəlxalq hava xətlərində müntəzəm reyslər yalnız hava nəqliyyatı haqda hökumətlərarası sazişlər əsasında həyata keçirilir.

Çarter reysləri isə , hər bir konkret halda hökumət orqanlarının diplomatik kanallarla , yaxud dispetçer kanalları ilə alınan xüsusi icazəsi əsasında yerinə yetirilir.

İstənilən hökumətlərarası sazişin əsas məzmununu saziş bağlayan ölkələrin bir-birinə verdiyi hüquqlar təşkil edir.Bu , ilk növbədə . sazişlə müəyyən olunan və qarşı tərəfin aviaşirkətinə verilən müəyyən hava xəttində uçuş hüququ, bu xətlə daşımaları həyata keçirmə hüququdur.

Danışılmış xətlərin istismarı üzrə aviaşirkətlər arasında bağlanan sazişlərin əsas növləri – qarşılıqlı xidmətlərin göstərilməsi haqda sazişlər, baş agent haqda sazişlər və digər sazişlərdir.

Bu sazişlərdə təqdim olunmuş hüquqlardan istifadə, daşımaların həcmi,uçuşların qrafiki,tariflər,texniki və kommersiya xidmətlərinin göstərilməsi məntəqələri,hesablaşmalar və s. kimi məsələlərin geniş dairəsi müəyyən olunur.

Kommersiya sazişlərində aviaşirkətlər və onların agentləri arasında aviadaşımaların həyata keçirilməsi üzrə iqtisadi münasibətlər tənzimlənir. Bu sazişlərə kommersiya əməkdaşlığı, aviadaşımaların rəsmiləşdirilməsi, yük haqda sazişlər aiddir.

Hava nəqliyyatının inzibati problemləri “Beynəlxalq Mülki Aviasiya haqda **Çikaqi Konvensiyası**” ilə rəqlamentləşdirilir. Bu konvensiyanın müddələrinin rellaşmasına BMAT (İCAO) nəzarət edir.

Konvensiya 7 dekabr 1944-cü ildə Çikaqoda 52 ölkə tərəfindən imzalanıb və 5 mart 1947 –ci ildə qüvvəyə minib. Konvensiya ilə beynəlxalq aviasiyanın fəaliyyətinin aşağıdakı qaydaları müəyyən olunub:

- üzv ölkələrin ərazisi üzərindən uçuş qaydaları,
- hava gəmilərinin milli mənsubiyyəti prinsipi,
- beynəlxalq uçuşların asanlaşdırılması,
- beynəlxalq standartlar və tövsiyyə olunan praktika.

Konvensiyada həmçinin BMAT-nın (İCAO) təsis olunması haqda maddə əks olunub.

Konvensiyaya görə üzv ölkələr hava gəmiləri, personal, hava xətləri və yardımçı xidmətlərə aid standart, qayda, prinsiplər və təşkilatların mümkün qədər yaxınlaşdırılmasını təmin etmək üçün əməkdaşlıq etməyi öhdələrinə götürürlər.

Təhlükəsiz, müntəzəm və qənaətli hava nəqliyyatının inkişafına yardım göstərmək, aviamüəssisələrin kommersiya fəaliyyətini həvəsləndirmək, onların fəaliyyətinin iqtisadi nəticələrini yaxşılaşdırmaq və bununla əlaqədar problemləri öyrənmək məqsədi ilə 1945 –ci ildə beynəlxalq qeyri – hökumət təşkilatı- Beynəlxalq hava nəqliyyatı Assosiasiyası yaradılmışdır. Qeyri hökumət təşkilatı olaraq İATA əsas etibarını ilə aviaşirkətlərin fəaliyyətinin kommersiya məsələləri ilə məşğul olur. İATA

sərnişin, baqaj və yüklərin avadşınması üzrə tariflərin səviyyəsi, quruluşu və tətbiqi qaydaları haqda tövsiyələr hazırlayır, aviadaşımaların vahid qaydaların təsdiq edir.

Yüklərin hava nəqliyyatı vasitəsi ilə daşınması zamanı istifadə olunan əsas sənəd –avia yük qaiməsidir (AWB- air Way Bill). Bu sənəd yük göndərən tərəfindən və ya onun adından yazılır və yük göndərənlə daşıyıcı arasında hava xətti ilə yük daşınması haqda müqavilə bağlanmasını təsdiq edir.

Yüklərin beynəlxalq dəmir yol daşımaları

Beynəlxalq dəmir yol daşımaları yüklərin, sərnişinlərin və baqajın dəmir yol nəqliyyatı vasitəsi ilə iki və daha çox ölkə arasında daşınmasıdır.

Dəmir yol daşımaları yüklərin böyük miqdarlarının yaxşı inkişaf etmiş dəmir yol şəbəkəsi olan rayonlarda uzun məsafələrə daşınması üçün istifadə olunur. Bu gün dünyada dəmir yolların ümumi uzunluğu 900000 km-dən çoxdur. İl ərzində daşınan yüklərin miqdarı 54 mlrd ton təşkil edir. Onu da qeyd etmək lazımdır ki, bu nəqliyyat növü ilə yüklərin daşınmasında azalma müşahidə olunur. XX əsrin son on ilində Avropa, Asiya, Şimali və Cənubi Amerikanın 67 ölkəsi üzrə aparılan tədqiqatlar dəmir yolla yük daşımaların 7 % azaldığını göstərir. Dəmir yol nəqliyyatı ilə yüklərin daşınmasının tənzimlənməsi sahəsində ən universal ***çaxtərəfli saziş “Yüklərin dəmir yolla daşınması üzrə beynəlxalq Konvensiya”-dır.*** Bu sənəd 1890-cı ildə Berndə imzalanıb və Bern Konvensiyası da adlanır. Konvensiyada 33 dövlət iştirak edir. 1980-cı ildə Bern Konvensiyasına yenidən baxılması üzrə konfransda yeni “Beynəlxalq dəmir yol daşımaları haqda Saziş” imzalandı. (Convention concerning International Carriage by Rail)- KOTİF. Bu sazişə A əlavəsi sərnişinlərin beynəlxalq daşımaları şərtlərindən (SBD- nın vahid qaydaları) və B əlavəsi - yüklərin beynəlxalq daşınması şərtlərindən (YBD –nın vahid qaydaları) ibarətdir.

Dəmir yol daşımalarında daşıma haqqı milli və beynəlxalq tariflərlə müəyyən olunur. Saziş həmçinin, daşınan yüklərin zədələnməsi və ya itkisinə görə dəmir yolun məsuliyyətinin maksimum həddini də müəyyən edir. (16 sentyabr 1998-ci il) SSRİ

Bern Konvensiyası və KOTİF-in üzvü deyildi və avropa və asiyanın sosialist ölkələri ilə “Beynəlxalq yük daşımaları haqda Saziş” və “ Beynəlxalq sənişin daşımaları haqda Saziş” imzalamışdı.Bu sazişlər iştirakçı ölkələrin dəmir yolları arasındakı qarşılıqlı münasibətləri tənzimləyirdi.

SSRİ dağıldıqdan sonra isə bu ölkələr arasında yük və sənişinlərin dəmir yolla daşınması haqda müxtəlif sazişlər imzalandı.1993-cü ildə Azərbaycan, Gürcüstan, Latviya, Litva v. Estoniya arasında “SSRİ yollar nazirliyinin yük vaqonları və konteyner inventar parkının bölüşdürülməsi və onların sonrakı birgə istifadəsi haqda Saziş” və “ Yük vaqonları və konteynerlərdən birgə istifadə haqda Saziş” imzalandı.

1992-ci ildə MDB- yə üzv ölkələr “Birlik üzvü olan ölkələrin dəmir yol nəqliyyatı üzrə Şurası” yaradıldı.Şuranın əsas vəzifəsi dövlətlər arası səviyyədə və üçüncü ölkələrlə dəmir yol sahəsində fəaliyyətin koordinasiyası, MDB ölkələri arasında vahid iqtisadi məkan çərçivəsində dəmir yol nəqliyyatının razılaşdırılmış iş prinsipləri və şəraitinin işlənməsidir.Bu məqsədlə aşağıdakı normativ sənədlər qəbul olunub:

- “ MDB-yə üzv ölkələrdə dəmir yol nəqliyyatında vahid razılaşdırılmış tarif siyasətinin müəyyən olunması konsepsiyası haqda”- MDB hökumət başçıları Şurasının qərarı , (8 oktyabr 1996 il).

- “Dəmir yolla daşınan malların gömrük rəsmiləşdirilməsi və nəzarəti zamanı MDB üzv dövlətlərin dəmir yol idarələri və gömrük orqanlarının vahid qarşılıqlı təsir texnologiyasının təsdiqi haqda” MDB üzv ölkələrin gömrük xidməti rəhbərləri Şurasının 1/20 sayılı qərarı.

Razılaşdırılmış tarif siyasətinin təmin edilməsi üçün 1993-cü ildə Baltıqyanı ölkələr və MDB ölkələrinin dəmir yol idarələri arasında daimi fəaliyyət göstərən orqan kimi Tarif Konfransı yaradıldı.Tarif Konfransının qərarı ilə dəmir yol idarələri tərəfindən yük sahibləri ilə münasibətləri tənzimləyən tarif razılaşması imzalanıb.

Yüklərin beynəlxalq avtomobil daşınması

Beynəlxalq avtomobil daşımaları – yük və ya sərnişinlərin ikidən artıq ölkə ərazisindən daşınmasıdır. Avtomobil nəqliyyatı dəniz və daxili su daşımalarından yüksək effektivliyi ilə fərqlənir. Bu nəqliyyat növü yüklərin “qapıdan- qapıya” daşınmasına imkan verir. Son illərdə dünyada avtomobil daşımalarının həcmi sürətlə artır. Yüksək inkişaf etmiş ölkələrdə avtomobil nəqliyyatında inkişaf əsasən nəqliyyat vasitələrinin keyfiyyətə təkmilləşməsində, yüksək ekoloji effektiv həll üsullarının tətbiqində, modellərin tez tez dəyişməsində özünü göstərir.

Perspektivdə ekoloji təmiz yanacaq növlərinin və hətta günəş enerjisi ilə işləyən batareyaların tətbiqi gözlənilir. Avtomobil nəqliyyatının təkmilləşməsinin digər istiqamətləri yolların keyfiyyətinin yüksəldilməsi, buraxılış qabiliyyətinin artırılması, təhlükəsizliyin yüksəldilməsidir.

Beynəlxalq səviyyədə yol hərəkət qaydaları “ *Yol hərəkəti haqda Konvensiya* ” və “ *Yol işarələri və siqnallar haqda Protokol* ”la müəyyən olunmuşdur. (1949-cu il)

Beynəlxalq avtomobil daşımalarının tənzimlənməsində həmçinin aşağıdakı təşkilatlar mühüm rol oynayır:

- Yol Hadisələrinin Qarşısının Alınması Üzrə Beynəlxalq Təşkilat - MOP DP (YHQBT, 1901-

Cİ il);

-Beynəlxalq Avtoyol Federasiyası - FİA (BAF, 1904-cü il);

-Yol Konqreslərinin Daimi Beynəlxalq Assosiasiyası- PMADK (YKDBA, 1909-cu il);

-Beynəlxalq Avtonəqliyyat Federasiyası - MAF (BNF, 1948-cİ il);

-Beynəlxalq Avtomobil Nəqliyyatı İttifaqı - IRU (BANİ, 1948-cİ il);

-Tez Korlanan Məhsullarının Nəzarət Edilən Temperatur Şəraitində Daşınması Üzrə

Beynəlxalq Təşkilat- TRANSFİQORUT Avropa (TMDBT, 1955-cİ il);

-Uzaq Reys Yük Avtomobilləri Sürücülərinin Beynəlxalq İttifaqı (USBİ, 1957-cİ il);

-BMT Avropa İqtisadi Komissiyasının Daxili Nəqliyyat Üzrə Komitəsi (DNK);
-Avropa İqtisadi Birliyinin Nəqliyyat Üzrə Komissiyası (ANK);
-Beynəlxalq Ekspeditor Assosiasiyaları Federasiyası - FIATA (BEAF, 1926-cı il). BEAF-də bütün texniki işləri üç institut yerinə yetirir:

-Avtodaşımalar İnstitutu - AFI (ADI),
- Yerüstü Nəqliyyat İnstitutu - STİ (YNI), Multimodal Daşımalar İnstitutu - MTİ (MDİ);

-Azərbaycan Beynəlxalq Avtomobil Daşıyıcıları Assosiasiyası - (ABADA, 1993-cü il) və s.

Beynəlxalq avtomobil daşımalarını tənzimləyən beynəlxalq normativ sənədlər içərisində :

“Yüklərin beynəlxalq daşınması haqda gömrük Konvensiyası (1959 cu il, 1978 il redaksiyasında) və

“*Yüklərin beynəlxalq yol daşımaları müqaviləsi haqda Konvensiya*” (BYD Konvensiyası) – mühüm əhəmiyyətə malikdir.

BYD Konvensiyası BMT Avropa İqtisadi Komissiyasının daxili nəqliyyat üzrə komissiyası çərçivəsində işlənib və 1961-ci ildə Cenevrədə imzalanıb.

Konvensiya beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri sferasında tətbiq olunan və daha rəşional və effektiv beynəlxalq avtomobil daşımalarının həyata keçirilməsinə yardım göstərən hüquqi mexanizmləri müəyyən edir.

BYD Konvensiyası yüklərin avtomobil daşımalarının tənzimlənməsi zamanı yüksək hüquqi qüvvəyə malik olan beynəlxalq sazişdir.Konvensiyanın fəaliyyət dairəsinə aşağıdakılar daxildir:

- daşıyıcının məsuliyyəti,
- daşıma müqaviləsinin bağlanması və icrası,
- müqavilə bağlamış daşıyıcı və yük göndərəninin qarşılıqlı münasibətləri,
- bir neçə daşıyıcı ilə daşımaların təşkili,

- yükün daşımaya qəbul olunması və təyinat məntəqəsində verilməsi qaydaları.

BYD Konvensiyasına görə bu sənədi müddəaları yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımaıları haqda o müqavilələrə aid edilir ki, yükün göndərmə və təyinat məntəqələrinin yerləşdiyi iki ölkədən heç olmasa biri konvensiya üzvüdür. Bu halda qaimədə daşımanın konvensiyanın müddəaları əsasında həyata keçirildiyi göstərilməlidir. Konvensiya qaimənin formasını müəyyən etmir. Bu forma Beynəlxalq avtomobil nəqliyyatı Assosiasiyası tərəfindən işlənmişdir.

Konvensiyada göndərən və alanın yükə sərəncam vermə üzrə hüquqları, eləcə də yükün daşınması və verilməsində maneələr yarandıqda necə hərəkət etmək lazım olduğu ətraflı müəyyən olunub. Müqavilə üzrə götürülmüş öhdəliklərə görə tərəflər konvensiya ilə müəyyən olunmuş həcmdə məsuliyyət daşıyırlar. Məsuliyyətin hər hansı artırılmasına və ya azaldılmasına yol verilmir.

Konvensiyanın müddəaları o şərtlə tətbiq olunur ki, avtonəqliyyat vasitələri və konteynerlər konvensiyada müəyyən olunmuş tələblərə cavab verir və daşımaya buraxılır. Bu halda avtonəqliyyat vasitəsinə “TİR” yazılmış metal lövhə vurulur. Plomblanmış avtonəqliyyat vasitəsi ilə BYD konvensiyasına əsasən daşınan yüklər bir qayda olaraq aralıq tranzit ölkələrdə gömrük nəzarətindən azad olunurlar. Hər bir avtonəqliyyat vasitəsinə bir BYD kitabçası tərtib olunur.

Yüklərin daşımaya qəbul olunduğu andan təhvil verilənə qədər onların salamatlığına görə daşıyıcı məsuliyyət daşıyır. Yük çatdırılmalı olduğu gündən sonra 30 gün ərzində , yaxud çatdırılma müddəti göstərilmədikdə yola salındıqdan 60 gün sonra çatdırılmadıqda yük alan yükün itirildiyini hesab edərək itkilərin ödənilməsini tələb edə bilər. Ödəniləcək zərər yük itirildikdə yükün dəyəri qədər, yük zədələndikdə isə malın qiymətinin düşdüyü məbləğ həcmində müəyyən olunur. Bundan başqa daşımaya, gömrük rüsum və yığımlarına ödənilən məbləğ və digər xərclər də qaytarılmalıdır.

Avtomobil nəqliyyatı beynəlxalq ittifaqı tərəfindən yüklərin avtomobil nəqliyyatı ilə daşınması üçün beynəlxalq mal – nəqliyyat qaiməsinin (CMR) standart forması işlənib.

Konteyner daşımalarının tənzimlənməsi

Konteyner daşımaları ixtisaslaşmış nəqliyyat zəncirləri vasitəsi ilə daşımaların təşkili zamanı tətbiq olunur. Bu üsul əsasən tez xarab olan məhsulların, qiymətli malların daşınması zamanı və eləcə də kombinə olunmuş dəmir yol – avtomobil daşımaları zamanı tətbiq olunur.

Konteyner – daimi xarakterli, çoxdəfəlik istifadə üçün kifayət qədər davamlı, yüklərin bir və ya bir neçə nəqliyyat növü ilə yenidən yükləmə olmadan daşınmasını asanlaşdırmaq üçün istifadə olunan nəqliyyat avadanlığıdır.

Yüklərin konteynerlərlə daşınması “qapıdan – qapıya” prinsipi ilə həyata keçirilir və yüksək effektivliyi ilə fərqlənir.

Konteyner daşımalarının tənzimlənməsində əsas normativ sənəd – “Təhlükəsiz konteynerlər üzrə Beynəlxalq Konvensiya”dır. (1987-ci il) Konvensiyada konteynerlərin konstruksiyasına və istismarına verilən beynəlxalq tələblər ifadə olunub. Konvensiyanın tələbləri aviadaşımalarda istifadə olunan konteynerlər istisna olmaqla mövcud olan və yeni konteynerlərə tətbiq olunur.

Konteyner daşımalarının beynəlxalq tənzimlənməsində “*Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyası*” (1972-ci il) da mühüm rol oynayır. Konvensiyaya görə gömrük plomb və möhürləri altında daşımaya buraxılması üçün konteynerlər aşağıdakı tələblərə cavab verməlidirlər:

- gömrük plomb və möhürlərini zədələmədən ondan malları götürmək və ya ona malları qoymaq mümkün olmamalıdır,
- yüklərin gizlədilməsi üçün gizli saxlanma yerləri olmamalıdır,
- konteynerin istənilən yeri gömrük orqanları tərəfindən asan yoxlanıla bilməlidir,

- konteynerə asan və sadə plomb qoymaq və onu möhürləmək mümkün olmalıdır

Azərbaycan Respublikası nəqliyyat sahəsinin bütün növləri üzrə BMT Avropa İqtisadi Komissiyası, MDB, beynəlxalq təşkilatlar çərçivəsində sazlərə və konvensiyalara qoşulmuşdur.

II FƏSİL. AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT INFRASTRUKTURU VƏ TRANZIT POTENSIALININ QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ

2.1. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunu kompleksi və texniki-iqtisadi dəyərləndirilməsi

Hər bir müstəqil dövlətin milli iqtisadiyyatının ən aparıcı infrastruktur sahələrindən biri də nəqliyyat kompleksi sahəsidir. Ümumiyyətlə, Nəqliyyat sistemi istər ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinin etibarlı təminatının yaradılmasında, istərsə də ölkənin ümumdaxili məhsulun (ÜDM) formalaşmasında böyük əhəmiyyəti vardır. Dünya Bankının qiymətləndirmələrinə əsasən nəqliyyat kompleksi sektoru dünya üzrə ÜDM-in 3-5 faizini formalaşdırır ki, bunun da orta hesabla, 2-2,5 faizini dövlət investisiyaları təşkil edir. O cümlədən, dəmir yolu, avtomobil, dəniz, hava nəqliyyat növlərini əhatə edən nəqliyyat sistemi dünya iqtisadiyyatında mövcud iş yerlərinin 5-8 faizini formalaşdırır. Bundan başqa, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri və bir çox ölkələrin valyuta daxil olmalarında da əsas mənbələrdən birini təşkil edir.¹²

Hazırda əldə olunmuş nailiyyətlərin daha da möhkəmləndirilməsi üçün qarşıda duran əsas vəzifə isə ölkədə dünya standartlarına cavab verən nəqliyyat şəbəkəsinin, nəqliyyat xidmətlərinin inkişafının davamlığını təmin edəcək fəaliyyətlərin gücləndirilməsindən və tranzit potensialından daha da səmərəli istifadəni təşkil etməkdən ibarətdir. Bunun üçün isə nəqliyyat şəbəkəsinin beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya istiqamətindəki fəaliyyətlərin gücləndirilməsi istiqamətində təsirli tədbirlərin görülməsi tələb olunur. Bu bir həqiqətdir ki, nəqliyyat təkcə yük və sərnişin daşınması əməliyyatlarını yerinə yetirmir, eyni zamana təbii və əmək resurslarının istehsal dövrüyyəsinə cəlb olunmasında, məhsuldar qüvvələrin inkişafında, istehsal sahələrinin ərazi üzrə səmərəli təşkilində, əhəlinin məskunlaşmasında, şəhər və kəndlərin əmələ gəlməsində əsas faktor rolunu oynayır.

¹² www.xalqqazeti.com/az/news/economy/66959

Sadalandan bu nəqliyyat növlərinin hər biri özünün yaranma və inkişaf tarixi, tətbiq miqyası və logistik yük vahidlərinin daşınması üzrə texnologiyaya malikdir.

Azərbaycanın nəqliyyat sektoru dedikdə ölkə daxilində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sahələrinin qarşılıqlı fəaliyyəti nəzərdə tutur.

Müasir bazar iqtisadi şəraitində istər daxili, istərsə də dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafında nəqliyyat sektorunda inkişaf getdikcə yeni forma və məzmun alır. Yəni ölkələrin **aciq qapi** nəzəriyyəsinə əsaslanaraq iqtisadi əlaqələrdə iştirakı ölkələrin nəqliyyat sistemini formalasmasına təkan verir.¹³

Müxtəlif nəqliyyat növləri nəqliyyat kompleksini təşkil edir. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat kompleksi bütün növ nəqliyyat vasitələrində daşıma, nəql etmə və nəqliyyat ekspedisiya fəaliyyətini həyata keçirən, avtomobil və dəmir yolları, eləcə də onlara xidmət edən qurğuların layihələşdirilməsi, tikilməsi, təmiri və saxlanması ilə məşğul olan; boru kəməri və su nəqliyyatı üzrə hidrotexniki qurğulara xidmət göstərilməsi ilə əlaqədar işləri yerinə yetirən; nəqliyyat vasitələri istehsal edən, nəqliyyat müəssisələri sistemində ilkin və peşəkar kadrlar hazırlayan və elmi – tədqiqat işləri aparan, habelə nəqliyyat prosesi ilə bağlı sair işlərin yerinə yetirilməsini təşkil edən sahibkarlardan - bu ərazidə qeydiyyatla alınmış, fiziki və hüquqi şəxslərdən ibarətdir.

Bundan başqa iqtisadiyyatda nəqliyyat sektoru anlayışından da istifadə olunur. Respublika Statistika Komitəsinin müəyyən etdiyi təsnifat əlamətinə uyğun olaraq nəqliyyat sektoru adı altında - mülkiyyət və təşkilatı – hüquqi formasından asılı olmayaraq əsas fəaliyyət növü nəqliyyat işi olan hüquqi şəxslərin – müəssisələrin, habelə avtomobil nəqliyyatı sahəsində fəaliyyət göstərən fiziki şəxslərin fəaliyyəti başa düşülür. Ölkə iqtisadiyyatının infrastruktur sahələri olan enerji, rabitə, təhsil, səhiyyə ilə yanaşı, nəqliyyat cəmiyyətin həyat fəaliyyətinin ilkin tələbatını təmin etməklə sosial, iqtisadi, xarici siyasət və digər dövlət prioritetlərinə nail olmaq üçün mühüm rol oynayır.

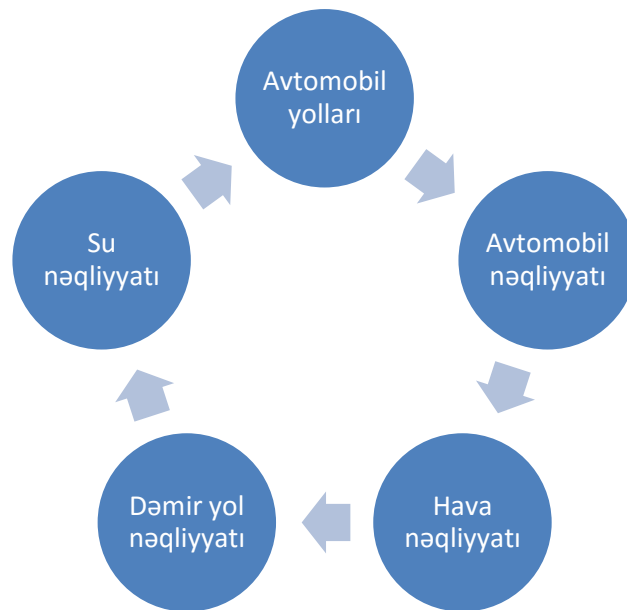
¹³ .Məmmədov.Z.S. XXI :İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru.Bakı 2002.386 səh.

Azərbaycan Respublikasında iqtisadi reformaların aparılması, əmtəə bazarının aktiv formalaşması, iqtisadiyyatın yenidən qurulması və özəlləşdirmə prosesinin həyata keçirilməsi, habelə ölkəmizin tranzit potensialının verdiyi imkanlardan istifadə edilməsi, yeni, müasir ipək yolunun bərpası nəqliyyat xidməti bazarının formalaşmasına, nəqliyyat sferasında qarşılıqlı fəaliyyətə yeni keyfiyyət xarakteristikalarının verilməsinə, nəqliyyatda əmək bölgüsü sahəsində dəyişikliklərin əmələ gəlməsinə və tarif siyasətinin əsaslı şəkildə yenidən qurulmasına gətirib çıxardı.

Bir sistem kimi nəqliyyat iki alt sistemdən: ümumi istifadə də olan və ümumi istifadədə olmayan nəqliyyat sistemlərinə bölünür.

Ümumi istifadədə olan nəqliyyat – milli iqtisadiyyatın müstəqil sahəsi olmaqla ayrı - ayrı təsərrüfat sahələrinin və əhalinin yük və sərnişin daşıymalarla bağlı tələbatının dolğun ödənilməsinə xidmət göstərir. Bu alt sistemə məxsus olan nəqliyyat vasitələri mübadilə sferasına və əhaliyə xidmət göstərir. Bu xarakterik xüsusiyyətinə görə onu əksər hallarda magistral nəqliyyatda adlandırırlar. Magistral nəqliyyat anlayışı dəmir yolu, su (dəniz və çay) avtomobil, hava və boru kəmərləri nəqliyyatını əhatə edir. Müxtəlif nəqliyyat növlərinin yük və sərnişin daşıymalarda iştirakı bir – birindən kəskin sürətdə fərqlənir. Bu ayrı – ayrı nəqliyyat növlərinin texniki - iqtisadi xüsusiyyətlərindən, həm də yük alan və göndərən müəssisə və təşkilatların ərazicə yerləşdirilməsindən, daşıma prosesinin təşkili qaydasından, iş şəraitindən və s. asılıdır.

Ölkəmizin əsas nəqliyyat-yol kompleksinə avtomobil yolları, avtomobil nəqliyyatı, hava nəqliyyatı, dəmir yol nəqliyyatı və su nəqliyyatı daxildir.



Sxem 1.Nəqliyyat-Yol kompleksinin növləri

Ayrı –ayrı qeyd olunan nəqliyyat növlərinin qloballaşan iqtisadi şəraitdə ölkəmiz üçün iqtisadi, texniki sosial və başqa cəhətlərdən müsbət nəticələri və iqtisadi səmərəliliyi vardır. Beləki, nəqliyyat sektorunun tarixi inkişafına nəzər saldıqda deyə bilərik ki,

Dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələri Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun (ADDY) struktur vahidləri kimi dəmir yolunun tərkibinə daxildir. Bu müəssisələrtəsərrüfat hesablı müəssisələr olub, yük, baqaj və sərnisinlərin daşınması üzrə xidmətlər göstərirlər. Dəmir yolu nəqliyyatı müəssisələrinin isinə və fəaliyyətinə ADDY rəhbərlik edir. ADDY dövlət təşkilatı olub, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinə tabədir. O, müvafiq əsasnamə üzrə fəaliyyət göstərir.

Hüquqi şəxs statuslu ADDY-nin əsas vəzifələri aşağıdakılardan ibarətdir:

- dəmir yolunda yük, sərnisin, baqaj və poçtun daşınması, beynəlxalq əlaqədə dəmir yolu daşınmasının inkişaf etdirilməsi;
- yüklərin marşrut üzrə daşınmasının təmin edilməsi;
- daşınan yük, sərnisin, baqaj və poçtun vaxtında və təhlükəsiz daşınmasının

təmin edilməsi;

- dəmir yolunun yük və kommersiya isinin təskili və ona rəhbərlik edilməsi, ümumi istifadə yerlərində dəmir yolu vəsaitləri ilə yükləmə və boşaltma işlərinin təşkil edilməsi, yükləndirən və yüklənənlərə nəqliyyat-ekspedisiya xidmətinin göstərilməsi;*
- dəmir yolu müəssisələrində dövlət əmlakının mühafizəsinin təmin edilməsi.*

ADDY-nin əmlakı dövlət əmlakı hesab edilir. Bu əmlak tam təsərrüfatçılıq səlahiyyəti-məhdud əşya hüququ əsasında ona məxsusdur. ADDY bu əmlak üzərində qanunvericiliklə müəyyən edilmiş qaydada və hədudlarda sahiblik, istifadə etmək və sərəncam vermək səlahiyyətlərini həyata keçirir. Hava nəqliyyatı müəssisələri hava yolu ilə yük, sərnisin və baqaj daşımalarını həyata keçirir. Bu müəssisələr «Azərbaycan Hava Yolları» (AZAL) Dövlət Konserninin tərkibinə daxildir. «AZAL» Dövlət Konserni Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 7 aprel 1992-ci il tarixli fərmanı ilə keçmiş SSRə Mülki Aviasiya Nazirliyinin «Azərbaycan Aviasiyası» Konserninin bazası əsasında yaraldılmış və 2008-ci ilin aprel ayında «Azərbaycan Hava Yolları» Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinə çevrilmişdir. Cəmiyyət müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərir. «AZAL» Azərbaycan Respublikasının hava nəqliyyatına, aviasiya daşımaları ilə məsgul olan hava nəqliyyatı müəssisələrinin fəaliyyətinə edilən rəhbərliyi həyata keçirir. Cəmiyyətin əsas fəaliyyət predmeti də məhz onun tərkibinə daxil olan bu cür müəssisələrin vasitəsi ilə sərnisin, yük, baqaj və poçtun daxili və beynəlxalq hava xətləri üzrə daşımalarını həyata keçirməkdən ibarətdir.

«AZAL» sərnisin, yük, baqaj və poçt hava daşımaları üzrə tarifləri qanunvericiliyə uyğun şəkildə müəyyən edir, bu tariflərin tətbiq olunma qaydalarını təsdiqləyir, habelə hava daşımalarında güzəştli biletlərin verilmə qaydalarını müəyyənləşdirir. O, vahid qiymət və tarif siyasətini həyata keçirir. Bundan əlavə, Cəmiyyətin dasıdığı digər vəzifələrə aşağıdakılar aiddir:

- mülki aviasiyanın hərtərəfli inkişafını və təkmilləşdirilməsini təmin etmək;*

- *mülki aviasiya*nın *inkisafı sahəsində vahid elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək*;
- *hava gəmilərinin müntəzəm uçuşlarını və təhlükəsizliyini təmin etmək*;
- *beynəlxalq hava daşımalarının həyata keçirilməsinə və inkisafına, habelə mülki aviasiya sahəsində bərabər hüquqlu və qarşılıqlı fayda prinsipləri əsasında beynəlxalq elmi-texniki əməkdaşlığa yönələn tədbirlər görmək və s.*

Avtomobil nəqliyyatı müəssisələri «Azəravtonəqliyyat» Dövlət Konserni-nin tərkibinə daxil olan müəssisələr idi. Konsern müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərirdi, onun əsas vəzifə və funksiyaları bunlar idi:

iqtisadiyyatın və əhəlinin avtonəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının təmin edilməsinə, istehsal potensialından və əmək ehtiyatlarından tam istifadə olunmasına yönələn tədbirlər görmək üçün proqram və iqtisadi mexanizmlər işləyib hazırlamaq;

- avtonəqliyyatın inkisafı sahəsində vahid elmi-texniki siyasəti həyata keçirmək;
- avtonəqliyyat xidmətlərinin azad və rəqabətə əsaslanan bazarının təsəkkülü üçün şərait yaratmaq və s.

Hal-hazırda bu funksiyaları Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyi həyata keçirir

Dəniz nəqliyyatı müəssisələri Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi daxildir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsi, habelə ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyalar və müvafiq Nizamnamə əsasında fəaliyyət göstərən dövlət təşkilatıdır. Hüquqi şəxs statusuna malik olan Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinə tabedir.

Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bir sıra əsas vəzifələr daşıyır:

- başqa sahibkarlardan icarəyə götürülmüş gəmilər, o cümlədən kirayə edilmiş xarici tonnaj və öz donanması vasitəsilə Azərbaycan Respublikası limanları ilə xarici

limanlar arasında, həmçinin xarici limanlar arasında yüklərin və sərnisinlərin dasınmasının həyata keçirilməsi;

- əmək kollektivinin sosial məsələlərinin həllinə yönəldilən Azərbaycan Respublikası qanunvericiliyi ilə nəzərdə tutulmuş istehsal, kommertiya və xarici iqtisadi fəaliyyətin həyata keçirilməsi;

- dəniz səfərləri təhlükəsizliyinin, donanmada qəza hallarının maksimum azaldılmasının, yüklərin mühafizəsinin və vaxtında yerinə çatdırılmasının, habelə sərnisinlərin təhlükəsizliyinin və onlara göstərilən mədəni xidmətin səviyyəsinin yüksəldilməsinin təmin olunması sahəsində tədbirlərin işlənilib hazırlanması, həyata keçirilməsi və s. Dəniz nəqliyyatı müəssisələri arasında Azərbaycan Respublikası Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı mühüm rol oynayır. Hüquqi şəxs statusuna malik olan bu dövlət müəssisəsi, Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinə tabədir. O, öz fəaliyyətində Azərbaycan Respublikası Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsini, ticarət dənizçiliyi üzrə beynəlxalq konvensiyaları, həmçinin müvafiq Nizamnaməni rəhbər tutur.

Dəniz nəqliyyatının məhsula, işə və xidmətə olan ictimai ehtiyaclarının ödənilməsinə xidmət etmək Ticarət Limanının əsas və başlıca vəzifəsini təşkil edir. Qarşıya qoyulmuş digər vəzifələri yerinə yetirmək üçün o, aşağıdakı işləri yerinə yetirməyə borcludur:

- gəmiləri yükləmək və boşaltmaq, onlara xidmət etmək;
- yükləri başqa nəqliyyat vasitələrindən dəniz nəqliyyatına və əksinə yükləmək;
- dəniz nəqliyyatı gəmiləri ilə kabotaj və xarici yük, sərnisin və poçt dasınmasına xidmət etmək, yedək əməliyyatları aparmaq;
- liman akvatoriyasında gəmilərin üzməsinin təhlükəsizliyini təmin etmək;
- görülən işlərə və göstərilən xidmətlərə görə müqavilələr və ya təsdiq olunmuş tariflər əsasında hesablaşma aparmaq;
- gəmilərin limana gəlişi və gedisi cədvəlini tərtib etmək və s.

Dəniz qanunvericiliyi dəniz hüququnun əsas və başlıca mənbə növü sayılır.

Dəniz qanunvericiliyinə işə aşağıdakılar daxildir:

- Azərbaycan Respublikasının qanunları (qanunvericilik aktları);
- qanunqüvvəli aktlar.

Dəniz limanında nəzarət funksiyasını dəniz limanı kapitanı həyata keçirir. O, limanda mühafizə qaydalarına və hərəkətin təhlükəsizliyinə aid məcburi göstərişlər vermək hüququna malikdir. Müəyyən əsaslar olduqda, dəniz limanı kapitanı gəmini yoxlaya bilər.

Aeroportlar, prinsip etibarı ilə, dəniz limanları kimi eyni vəzifələri yerinə yetirirlər. Amma onların yerinə yetirdikləri kommersiya əməliyyatlarının dairəsi nisbətən məhduddur. Aeroportlar limanlardan fərqli olaraq daşıma fəaliyyəti ilə məşğul olurlar. Onların bəziləri müstəqil kommersiya təşkilatı hesab olunur. Respublikanın əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi başqa nəqliyyat sahələrikimi hava nəqliyyatının inkişafına da təsir göstərmişdir. Azərbaycan ərazisində ilk təyyarə 1918–ci ildə uçuş etməklə hərbi xarakter daşımıdır. Respublik “Zaqafqaziya” aksionerinin yaranmasından sonra hava nəqliyyatının inkişaf dövrü başlanmış və birinci dəfə poçt və sərnişin daşınması Bakı–Tiflisi arasında 8 yanvar 1924–cü ildə həyata keçirilmişdir. 1931–ci ildə Bakıda ilk yeni hava limanının tikintisinə başlandı və 1933–cü ildə Yevlaxda 2–ci hərbi xarakter daşıyan hava limanının tikintisi başa çatdırıldı.

Beləliklə, Azərbaycan şəraitində hava nəqliyyatı ilə sərnişin və xalq təsərrüfatı yüklərinin daşınması 3 istiqamətdə inkişaf etmişdir.

- 1) *Respublikanın daxili iqtisadi rayonları ilə;*
- 2) *MDB üzvü olan respublikaların şəhər və rayonları ilə;*
- 3) *Beynəlxalq və yaxud xarici ölkələrlə olan əlaqələri;*

Azərbaycan Respublikası üçün nəqliyyat, o cümlədən də aviasiya nəqliyyatı sahəsində ayrı-ayrı dövlətlərlə və ya beynəlxalq təşkilatlarla daha sıx əməkdaşlıq həm nəqliyyat bazarlarının açılması, həm də müasir dövlətlərin bazar iqtisadiyyatı prinsiplərinin inkişafı üçün çox mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Regionlar səviyyəsində bu məsələlər son illərdə keçirilmiş ayrı-ayrı beynəlxalq nəqliyyat konfranslarında,

məsələn: Nəqliyyata dair ümumavropa konfransının (Krit, mart 1994–cü il; Helsinki, iyun 1997–ci il), BMT Avropa əqtisadi Komissiyası (AƏK) nəqliyyat və ətraf mühitə dair konfransının (Vyana, noyabr 1997–ci il) Bəyannamələrində; ənfrastruktur məsələləri üzrə nazirlər səviyyəsində konfransın (Nyu–Dehli, oktyabr 1996–cı il) və 1997–2006-cı illər üçün Asiya–Sakit okean regionunda infrastrukturun inkisafı üzrə hərəkətlər planı haqqında Dehli konfransının, “Avropa–Qafqaz–Asiya” dəhlizinin inkisafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında sazisın imzalanması ilə basa çatan tarixi əpək yolunun bərpası üzrə Bakı Beynəlxalq konfransının (sentyabr, 1998–ci il) qərarlarında; “Avropa–Qafqaz–Asiya nəqliyyat dəhlizi”nin yaranması üçün təsis olunmuş və qəbul olunmuş müxtəlif beynəlxalq–hüquqi sənədlərdə öz əksini tapmış və təsbit edilmişdir.

2015-ci il ərzində 524,4 km uzunluğunda ümumi istifadədə olan yeni avtomobil yolları tikilmiş, yenidən qurulmuş, təmir olunmuş, 12 ədəd yeni avtomobil körpüsü tikilmiş, 2 ədədi təmir edilmiş, 2 ədəd tunel və 7 ədəd piyada keçidi istismara verilmişdir. O cümlədən, regionlar üzrə ümumi istifadədə olan 213,3 km respublika əhəmiyyətli, 167,5 km yerli əhəmiyyətli olmaqla 380,8 km uzunluğunda avtomobil yolu tikilmiş, yenidən qurulmuş, təmir olunmuşdur. Ümumi istifadədə olan avtomobil yollarında 12 ədəd körpü tikilmiş, 2 ədədi təmir edilmişdir. Bakı şəhəri üzrə isə 144,1 km uzunluğunda avtomobil yolu, prospekt və küçə tikilmiş, yenidən qurulmuş, təmir olunmuş, 3 ədəd yol ötürücüsü, 2 ədəd tunel, 9 ədəd piyada keçidi istismara verilmişdir. Bu dövr ərzində ümumilikdə 702,1 min ton asfalt-beton istehsal edilmiş, 38,6 min ton bitum və 2 508 ton mazut istifadə edilmişdir

Hazırda Azərbaycan Respublikasında dəmir yollarının uzunluğu 2944, km. istismar uzunluğu isə 2122 km təşkil edir. Dəmir yolu xəttinin daha intensiv sahələri, yəni 1277,1 km-i elektricləşdirilmişdir ki, bu da ümumi uzunluğunun 60%-nı təşkil edir. Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolunun (ADDY) tərkibində Daşıma Prosesləri İdarəetmə Birliyi, Sərnişin Daşıma İstehsalat Birliyi, “Lokomotiv İstehsalat” Birliyi, “Vaqon Servis” İstehsalat Birliyi, Yol istehsalat birliyi, Elektrik Təchizatı İstehsalat Birliyi,

İşarəvermə və Rabitə İstehsalat Birliyi, Hərbiləşdirilmiş Mühafizə Təsərrüfatı, Naxçıvan hissəsi və s. müəssisələr fəaliyyət göstərir.

Boru-kəmərlər nəqliyyatı-Neft və təbii qazla əlaqədar olaraq Azərbaycanda boru kəməri nəqliyyatı xeyli inkişaf etmişdir. Neftin istər respublika daxilində, istərsə də xaricə səmərəli yollarla daşınması boru kəməri nəqliyyatının bütün illərdə inkişaf etdirilməsini tələb edir. Respublikada neftin hasilatı ilə əlaqədar olaraq ilk dəfə neft kəməri Abşeron rayonu ərazisində formalaşmışdır. Neft kəmərinin ümumi uzunluğu 1500 km-dən çoxdur. Neft boru kəmərinin 80 %-i Abşeron iqtisadi rayonu ərazisində cəmlənmişdir.

Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin 2015-ci ilin nəqliyyat kompleksinin statistik göstəricilərinə nəzər saldıqda deyə bilərik ki, nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən təsərrüfat subyektləri tərəfindən 222.4 milyon ton və ya 0.2 faiz çox yük daşınmışdır. Nəqliyyat vasitələri ilə daşınmış yüklərin 61.9 faizi avtomobil, 27.4 faizi boru kəməri, 7.7 faizi dəmir yolu, 3.0 faizi dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilmişdir. Qeyri-neft yüklərinin həcmi 1.6 faiz artaraq 161.6 milyon tona çatmışdır.

Ötən ildə qeyri-dövlət sektorunda yük daşınması 5.3 faiz artmış, bu sektora məxsus nəqliyyat vasitələri ilə yük daşınmasının payı daşımaların ümumi həcmində 80.3 faiz təşkil etmişdir.

Nəqliyyatçılar 1891.9 milyon sərnəşinə və ya 2014-cü illə müqayisədə 3.5 faiz çox sərnəşinə xidmət göstərmişlər. Sərnəşinlərin 88.1 faizi avtomobil, 11.7 faizi metro nəqliyyatının xidmətlərindən istifadə etmişdir.

Dəmir yolu nəqliyyatı ilə yük daşınması 2015-ci ildə 17.1 milyon ton yük, 1.9 milyon sərnəşin daşınmış, 2014-cü illə müqayisədə müvafiq olaraq 21.6 faiz və 25.1 faiz azalma müşahidə olunmuşdur. İl ərzində orta hesabla sutkada 374 vaqon yüklənmiş, 466 vaqon boşaldılmışdır. Sutka ərzində dəmir yolunun Şimal istiqaməti üzrə 15.3 min ton, Qərb istiqaməti üzrə 4.2 min ton və Cənub istiqamətləri üzrə 1.8 min ton yüklənmə işi yerinə yetirilmişdir.

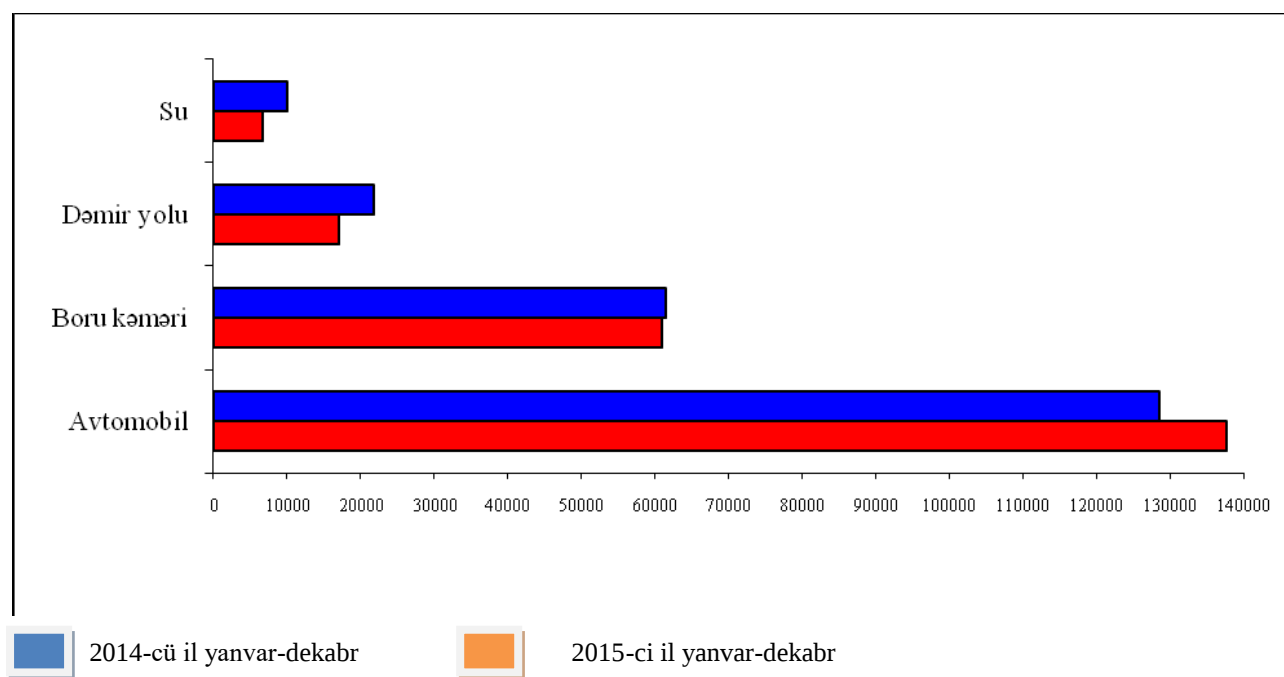
Dəniz nəqliyyatında daşınmış yüklərin həcmi 6.6 milyon ton təşkil etmiş, əvvəlki

illə müqayisədə 33.3 faiz azalmışdır. Yüklərin 64.9 faizini neft yükləri təşkil etmidir. İl ərzində **dəniz limanlarında** 8.55 milyon ton yükləmə-boşaltma işləri həyata keçirilmişdir. İşlənmiş yüklərin 94.3 faizini beynəlxalq tranzit yüklər təşkil etmişdir. 2016-cı ilin yanvar ayının 1-i vəziyyətinə limanlarda göndərilmək üçün 132.4 min ton idxal yüklərin qalığı olmuşdur.

Avtomobil nəqliyyatı-ilə 137.6 milyon ton yük, 1666.2 milyon sərnişin daşınmış və əvvəlki illə müqayisədə müvafiq olaraq

7.0 faiz və 3.6 faiz artmışdır. Sərnişinlərin 96.2 faizi avtobus, 3.8 faizi isə minik taksilərinin xidmətlərindən istifadə etmişlər. Yük dövriyyəsi 7.0 faiz, sərnişindövriyyəsi isə 3.6 faiz artmışdır.

Cədvəl2.1 Nəqliyyat sektorunda yük daşınması, min ton 2015



Mənbə: Azərbaycan Statistika komitəsi

Metro nəqliyyatının xidmətlərindən il ərzində istifadə etmiş sərnişinlərin sayı 222.0 milyon nəfər olaraq 3.0 faiz artmışdır.

Hava nəqliyyatı ilə 1.8 milyon və ya 1.8 faiz çox sərnişin daşınmış, daşımanın 99.5 faizi dövlət bölməsinə, 0.5 faizi isə özəl müəssisələrə məxsus hava gəmiləri ilə

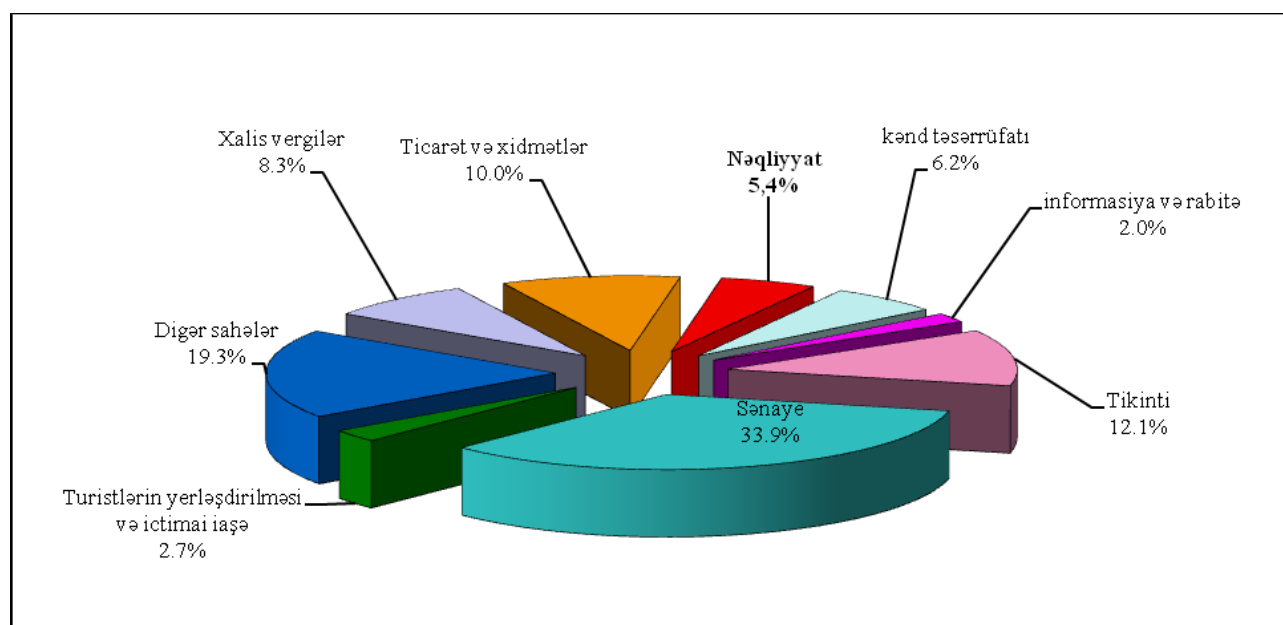
həyata keçirilmişdir. Bu nəqliyyat növü ilə daşınmış yüklərin həcmi 3.3 faiz artaraq 127.9 min tona çatmışdır.

Magistral neft kəmərləri ilə 45.7 milyon ton neft nəql edilmişdir. Nəql etmənin 76.2 faizi ölkənin əsas nəqliyyat infrastrukturlarından olan H. Əliyev adına BTC neft ixrac kəməri ilə həyata keçirilmiş və il ərzində bu kəmər vasitəsilə 34.81 milyon ton neft ötürülmüşdür. Dövr ərzində BTC kəməri ilə 5.5 milyon ton tranzit nefti nəql edilmişdir.

Magistral qaz kəmərləri ilə 21.2 milyard kub-metr qaz nəql edilmişdir. Nəql edilmiş qazın 31.4 faizi Bakı-Tbilisi-Ərzurum Cənubi Qafqaz boru kəməri vasitəsilə həyata keçirilmiş və 6.65 milyard kub-metr qaz ötürülmüşdür.

Ümumiyyətlə, 2015 statistik göstəricilərində baxanda demək olar ki, ümumi daxili məhsulun strukturunda nəqliyyat sektoru da önəmli yer tutur.

Sxem 2. 2015-ci ilin yanvar-dekabr aylarında ümumi daxili məhsulun strukturu



Mənbə: Azərbaycan Statistika komitəsi

2.2.Azərbaycanın tranzit potensialı və onun qiymətləndirilməsi

İqtisadiyyatın şaxələndirilməsi və qeyri-neft sektorunun inkişafı Azərbaycan Respublikasının social iqtisadi prioritet istiqamətidir. Azərbaycan “2020 Gələcəyə baxış ” İnkişaf konsepsiyasında da 2020 ci ilədək iqtisadiyyatda rolunu daha da artırır. Hazırda ölkə iqtisadiyyatının 70 faizi qeyri-neft sektorunun payına düşür. Qeyd etmək lazımdır ki, qeyri-neft sektorunda transit yükdaşımaları mühüm əhəmiyyət kəsb edir və bu sahənin gələcək inkişafı üçün perspektivləri vardır. Ölkənin transit potensialının reallaşdırılması siyasəti Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilir.

“Azərbaycan Asiyanı Avropa ilə birləşdirən körpüdür. Biz indi öz nəqliyyat infrastrukturumuzu möhkəmləndiririk. Bizim dəniz nəqliyyatına, dəmir yoluna böyük investisiyalar qoyulur. Bir sözlə, nəqliyyat sektorugələcəkdə böyük rol oynayacaqdır. Regionda digər mühüm işlər də məhz bununla bağlıdır”.

Azərbaycanın beynəlxalq nüfuzu getdikcə artır və mövqeyi möhkəmlənir. Azərbaycanda qlobal nəqliyyat layihələrinin icra edildiyini vurğulayan dövlət başçısı cənab İlham Əliyev bildirib ki, ölkəmizdə bu sahəyə böyük önəm verilir.

Bu gün ölkəmizdə nəqliyyat və tranzit potensialının genişləndirilməsi məqsədilə regional və yerli əhəmiyyətli iri infrastruktur layihələri reallaşdırılır. Regionun ən böyük nəqliyyat sistemi layihələrindən biri olaraq Avropa və Asiya arasında Azərbaycan ərazisindən keçməklə daha etibarlı nəqliyyat bağlantısını təmin edən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə yanaşı, Ələt qəsəbəsində bu bağlantının tərkib hissəsi olan Yeni Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin tikintisi sürətlə davam etdirilir. Uzunluğu 7,5 kilometr, dərinliyi 7 metr və eni 165 metr olan kanal açılmışdı. Hazırda bərə və quru yük terminallarında işlər sürətlə aparılır. Bərə terminalı cari ildə istismara hazırlanacaq. Bundan əlavə, limanın magistral avtomobil və dəmir yollarına bağlantısı üzrə işlərinə yetirilir. Bakı-Tbilisi-Qars

dəmir yolu istifadəyə veriləndən sonra dünya miqyasında yeni bir dəhliz olacaqdır . BTQ dəmir yolu xətti üzrə beynəlxalq layihənin həyata keçirilməsi və Bosfor boğazında dəmir yolu tunelinin inşası Transavropa və Transasiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsi, yük və sərnişinlərin birbaşa Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə Avropa və Asiyaya çıxarılmasını təmin etməklə yanaşı, region ölkələrinin tranzit potensialının artırılmasına, Avropaya inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə və əməkdaşlığın daha da inkişafının, habelə ölkəmizin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsinə xidmət edəcəkdir. Ölkəmiz əlverişli geosiyasi mövqe ilə yanaşı, zəngin yeraltı və yerüstü ehtiyatlara, yüksək insan potensialına, rəngarəng təbii-iqlim imkanlarına malikdir. Bütün bunları artıq dünya alimləri, aparıcı şirkətlər də açıq şəkildə etiraf edirlər. Eləcə də inkişaf etmiş ölkələr tərəfindən Azərbaycan dünyanın ən mühüm və böyük yolayrıcı kimi qəbul olunur. Bu baxımdan da, “yolayrıcı”nın yaratdığı imkanlardan səmərəli istifadəni təmin etməklə tranzit xidmətlərini büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirmək qarşıda duran başlıca vəzifələrdən biridir. Son dövrlər qəbul edilən qərarlar, atılan addımlar nəqliyyat-tranzit sisteminin əhəmiyyətini bir daha təsdiq edir və daha da artırır. 2015-ci ilin ikinci yarısından etibarən isə Azərbaycanın tranzit imkanlarını genişləndirmək üçün çox əlamətdar hadisələr baş vermiş, avqust ayında Çindən Qazaxıstan ərazisindən keçməklə Azərbaycana birinci konteyner qatarı gəlmişdir. Eyni zamanda, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi ilə bağlı ciddi addımlar atılır. Ölkə Prezidenti cənab İlham Əliyev Çinə səfəri zamanı demişdir: “Ölkə iqtisadiyyatı üçün çox böyük əhəmiyyət kəsb edən sahə nəqliyyat sektorudur. Bildiyiniz kimi, son illər ərzində bu sektora bəlkə də bütün infrastruktur layihələri arasında ən böyük vəsait ayrılmışdır. Çünki bizim coğrafi vəziyyətimiz diktə edir ki, burada - həm ölkə daxilində müasir nəqliyyat infrastrukturunu yaradılmalı, həm də tranzit imkanlarımız genişlənməli, bizə daha da böyük həcmdə siyasi və iqtisadi dividendlər gətirməlidir.”

Bildiyimiz kimi, Azərbaycanın tranzit layihələrdə rolu daha da artmaqdadır. Hətta inkişaf etmiş dövlətlərin, həmçinin beynəlxalq təşkilatların rəsmiləri ilə ölkəmizi təmsil edən səlahiyyətli nümayəndələr arasında baş tutan görüşlər zamanı

Azərbaycanın böyük tranzit imkanları müzakirə edilib. Şimal- Cənub nəqliyyat dəhlizi, “Bakı-Tiflis-Qars” dəmir yolu, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı və sair iri layihələrin ölkəmizin tranzit potensialının artırılmasında böyük rolu vardır.

Tranzit potensialı iqtisadiyyatının inkişafı ilə bağlı proseslərin dövlət tənzimlənməsini həyata keçirmək məqsədilə ölkə prezidenti İlham Əliyevin 21 oktyabr 2015-ci il tarixli fərmanı ilə Tranzit Yükdaşımlar üzrə Koordinasiya Şurası (TYKŞ) yaradılıb. Özünün əlverişli coğrafi mövqeyinə və infrastrukturuna görə Azərbaycan tranzit yükdaşımları üzrə yüksək gəlir əldə etmək imkanına malik olan ölkələrdən biridir. Ancaq bununla belə, respublikamız tranzit potensialından lazımı səviyyədə istifadə edə bilmir. «Qərblə Şərq arasında yerləşməsi, son illərdə infrastrukturun yüksək sürətlə inkişaf etməsi nəqliyyat sektorunun canlanmasına, yəni nəqliyyat imkanlarının genişləndirilməsinə gətirib çıxarıb. Xüsusilə də “Bakı-Tiflis-Qars” dəmir yolunun tikintisinin yekunlaşması ölkəmizin tranzit imkanlarını artırır. TYKŞ-in yaradılmasından sonra Azərbaycanda yükdaşımlarla bağlı əngəllər aradan qaldırılmaqdadır. Xüsusilə də elektron sənədləşmənin həyata keçirilməsi tranzit yükdaşımlarla məşğul olan nəqliyyat sahiblərinin və sürücülərin əlavə xərclərə düşməməsinə yardım edir: «Digər tərəfdən, haqqında bəhs edilən yeni şuranın qərarı ilə tariflərin müəyyən qədər endirilməsi də tranzit iqtisadiyyatının inkişafına sürətləndirir. Nəticə etibarilə, beynəlxalq yükdaşımlar sahəsi qeyri-neft sektorunda əsas istiqamətlərdən biri kimi potensialını artırır. Bu səbəbdən də yükdaşımlar üzrə tariflərin yenidən ucuzlaşdırılması, adıçəkilən koordinasiya şurasının fəaliyyəti, əhəmiyyətli qərarları qəbul etməsi və onların icrası beynəlxalq yükdaşımlar da gəlirlərimizi artıracaq».

Tranzit və yükdaşımlar sahəsində böyük potensiala malik olsa da, hazırda bu imkandan tam istifadə edə bilmir. 4200 kilometr uzunluğunda olan Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin mümkün tranzit müddəti 14 gündən azdır. Asiya və Avropa arasında ticarət əlaqələrinin genişlənməsi Azərbaycandan keçən Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafına böyük imkanlar yaradır. Bundan başqa, Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin mövcud

vəziyyəti və problemləri öyrənilir, bu dəhlizlərin potensialının artırılması, rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi imkanları axtarılıb araşdırılır. Koordinasiya Şurasının elektron portalının yaradılması istiqamətində də müvafiq işlər görülür. Portal ölkənin dəmir yolları, dəniz nəqliyyatı, limanları və terminalları vasitəsilə tranzit yükdaşımalar ilə bağlı vahid tarifləri, sərhədkeçmə prosedurlarını, yükdaşımalar üzrə daşıma qaydalarını, dövlət sərhədindən keçmə zamanı inzibati prosedurlara dair elektron müraciətlərin qəbulu və yüklərin daşınması sahəsində müqavilələrin elektron üsullarla bağlanması imkanlarını, yüklərin izlənməsi və daşınma prosesləri ilə əlaqədar digər məsələləri nümayiş etdirəcəkdir. Qeyd olunan işlərlə yanaşı, görülən işlərin beynəlxalq səviyyədə təşviqi üçün müvafiq tədbirlər zamanı dəhlizin üstünlükləri və tətbiq olunan yeniliklər barədə məlumatlandırma işləri həyata keçirilir.

İqtisadiyyatın şaxələndirilməsində və geniş fəaliyyət göstətməsində nəqliyyat sektorunun inkişafı məsələsi prioritet məsələlərdən hesab olunur. Buna görə də, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda son illər bir sıra irimiqyaslı infrastruktur layihələri həyata keçirilmişdir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin, müasir hava limanlarının, Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri istiqamətində beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yollarının tikintisi və dəmir yolu xətlərinin yenilənməsi ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsində əhəmiyyətli rol oynayır. “Dəmir İpək yolu” adlandırılan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin tikintisinin tamamlanma mərhələsinə qədəm qoyması Avropa və Asiya ölkələri arasında yüklərin daşınmasında Azərbaycanın tranzit ölkə kimi əhəmiyyətini daha da artıracağına şərait yaradır. “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin təsisçi ölkələri (Rusiya, İran, Hindistan) arasında ticarət əlaqələrinin geniş potensiala malik olması, bu dəhlizin iştirakçısı qismində Azərbaycan Respublikasının əlverişli tranzit imkanlarından geniş istifadəni, habelə, Azərbaycan dəmir yollarının İran dəmir yolları şəbəkəsi ilə əlaqələndirilməsi üçün təxirəsalınmaz tədbirlərin görülməsinin vacibliyi əks olunur. 2020-ci ilə Azərbaycanın tranzit potensialı 600-700 milyon dollara və ya 300 min konteynerə çatacaq.

III Fəsil

AZƏRBAYCANIN TRANZIT POTENSIALININ REALLAŞDIRILMASI: BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİ SISTEMINDƏ ƏMƏKDAŞLIQ VƏ RƏQABƏT

3.1.Müasir Böyük İpək Yolu konsepsiyası: Avropa-Asiya nəqliyyat əlaqələrinin genişləndirilməsində Bakı-Tibilis Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin əhəmiyyəti

Artıq bütün dünyaya məlumdur ki,« İpək yolu» strategiyası dövlət müstəqilliyimizin məhsulu, Ümummilli lider Heydər Əliyevin uzaq görən, uğurlu iqtisadi siyasətinin bir sömucüdür. Məlumdur ki,Müstəqilliyin ilk illərində yaranmış ağır sosial-iqtisadi vəziyyət, nəqliyyat-iqtisadi blokadanın davam etməsi, keçmiş təsərrüfat əlaqələrinin qırılması, Avropa və Dünya bazarına çıxışın olmaması dövlət müstəqilliyimiz üçün ciddi təhlükə yaradırdı. Belə bir şəraitdə Avropa Komissiyasının müstəqillik əldə etmiş ölkələr üçün hazırladığı TRASEKA layihəsi və ölkə rəhbərliyinin bu layihəni qətiyyətlə dəstəkləməsi, dövlətçiliyimizin qorunması və onun iqtisadi və siyasi cəhətdən möhkəmləndirilməsi üçün geniş uğurlu prinsipləri ilə dövlətin dəstəyinə hərtərəfli təkan verdi. Hələ İpək Yolunun yenidən bərpa edilməsinə dair ilk addımlar 1991-ci ildə atılmışdı. Belə ki, həmin ildə Avropa Şurası tərəfindən TASİS – yardım proqramı qəbul edilmiş və bu proqramda yeni müstəqil dövlətlərdə demokratik islahatların keçirilməsini sürətləndirmək, milli dövlətlərdə bazar iqtisadiyyatı sistemini formalaşdırmaq, xüsusilə iqtisadi əlaqələrin genişlənməsinə xidmət edən yeni nəqliyyat dəhlizi layihələrinin yaradılması və həyata keçirilməsinə kömək göstərmək üçün öz əksini tapmışdır.

Tarixi İpək Yolunun bərpası milli neft biznesinə alternativdə ölkəmizin XXI əsrdə siyasi çəkisini və iqtisadi qüdrətini artıran yeni reallıqdır. Parisdən Şanxayacan bir nəqliyyat oxunda düzlənən çoxsaylı ölkələr içərisində öz geopolitik və geostrateji

mövqeyi ilə seçilən respublikamızın bu yolun ən məhsuldar hissəsinə çevrilməsi imkanları daha şanslı görünür. Burada təkcə təbii amillər deyil, həm də texniki imkanlar, formalaşan çoxşaxəli, ənənəvi nəqliyyat infrastrukturunu öz əhəmiyyətini nümayiş etdirir. Məhz buna görə də söylərimizi neft strategiyasının gerçəkləşməsinə səfərbər etdiyimiz indiki məqamda, eyni ehtirasla da gücümüzü bu mühüm nəqliyyat prospektindən səmərəli istifadəyə yönəltməliyik. Zənnimizcə, Avropa İttifaqının TRASEKA layihəsi müvafiq investisiya prosesində aparıcı mövqedə durmasına baxmayaraq nəqliyyat dəhlizindən rəşional istifadədə Azərbaycan özünün fərdi proqramı ilə çıxış etməlidir. Nəqliyyat potensialının, onun perspektiv imkanlarının geniş tətbiqinə əsaslanan proqram özəyini daha çox daxili resurslar, təkrar istehsal kapitalından qanaqlandırılmalı və müvafiq məqsədləri ifadə edəcək mərkəzi fondan koordinasiya olunmalıdır. Dinamizmlə xarakterizə olunan dünya nəqliyyat sferasının ayrı-ayrı sahələrində struktur dəyişiklikləri baş verir. Son onilliklərdə dəmir yolu şəbəkəsində sabitləşmə prosesi, avtonəqliyyatda isə yüksəlmiş müşahidə edilir. Gəndərişlərdə differensasiya artıq, daha çox kiçik partiyalarla daşınmalara meyli olunur. Bu meyil yeni az enerjitutumlu avtomatınlarının istehsalında, bərk örtüklü yolların inşasında daha çox əksini tapır. İnnovasiya-texniki amillər, elmi-texniki tərəqqi inkişafa təsir edir, nəqliyyat dünya təsərrüfatında yeni təsisatlara uyğunlaşır. İnformatika, rabitə, telekommunikasiyanın sürətli inkişafı işgüzar və məişət səfərlərinə tələbi azaldır. Lakin turizmdə isə əks proseslər gedir ki, bu da daha təhlükəsiz, rahat, ekoloji təminatlı yolların tikintisini gücləndirir. Bu əsnada nəzərə alınmalı ki, bərpası reallaşan Böyük İpək Yolu təkcə bir hərəkət trayektoriyası olmaqla yanaşı, həm də bəşəri tələblərə cavab verməli, xidmətin yüksəkliyi ilə seçilməlidir. Burada isə əsas iştirakçılar yol boyunca yeniləşən məntəqələr, ərazi vahidləri olacaqdır. Ona görə də müvafiq ərazilərdə məskun əhalinin yoldan faydalanmaq imkanları daha çox stimullaşdırılmalıdır. Servis təminatçısı olmaqla yanaşı tarif strategiyasında da regional subyektlər müvafiq pay iştirakçısına çevrilməlidirlər. Azərbaycanın turizm potensialı bu aspektdə sənişin daşınmaya geniş imkanlar açır. Dünya əmtəə bazarında daşınmalara olan tələbin

genişləndirilməsi nəqliyyatda istehsak güclərinin sürətli yüksəlişində əks olunur. Bu inkişaf həm də resursların manevr azadlığının artımına yönəlir. Genişfüzelyajlı təyyarələrin, aerobus və laynerlərin istismara verilməsi güzəştli, azkomfortlu çarter reyslərini artıraraq əhalinin orta təbəqədən olan hissəsinin də turist səyahətlərindən istifadədə yeni imkanlar yaratmışdır. Böyük yüktutumlu və azsürətli təyyarələrin istismarında isə müvafiq inkişaf daşınma xərclərinə təsir edərək məhsulun maya dəyərini 2 dəfə azaltmışdır. Beləliklə, sənişin hava yolu dəmir yolunu ötüb keçmişdir. Bu perspektivdən bizim faydalanmaq imkanlarımız da yetərli sayıla bilər. Azərbaycanın hava nəqliyyatında indiki məqamda inkişaf templəri səngisə də, bu sahədə yaxın illərdə yüksəlişin olacağı şəksizdir. Böyük işlərin təməli elə indidən qoyula bilər. Respublikanın hava nəqliyyatında yeni, daha mobil infrastrukturun ərsəyə gətirilməsi Böyük İpək Yolunun əsas məntəqələrindən biri kimi Şərqi qapısı sayılan Bakı körpü şəhərinə, dünyəvi iri nəqliyyat qovşağına, xüsusi-nəqliyyat-bölüşdürüsü mərkəzə çevirə bilər. Dəniz nəqliyyatı ilə dəmir yolunu kombinasiya edən Xəzərin ən böyük liman şəhəri Bakı bu aspektdə həm də bütün nəqliyyat sistemini özündə birləşdirən effektiv məkan-fider şəbəkəsində ehtiva olunur. Çoxsaylı nəqliyyat, ekspedisiya-bölüşdürücü müəssisələrin təşkili, servis və texniki xidmətin yaxşılaşdırılması nəzərdə tutulan işlərin uğurlu həllinə yeni impuls verir. Transqafqaz dəhlizinin mühüm hissəsi olan respublikamız yalnız hava, su, quru, dəmir yolu, rabitə və elektrik enerjisi kommunikasiyalarının məkanı deyildir. Azərbaycanın neft-qaz nəql etmə şəbəkəsinin potensial imkanları dünya standartlarına müvafiqdir. Bakı-Ceyhan neft, Xəzəraşırı qaz kəmərlərinin reallaşan inşası bu sahədə göstəriciləri daha da cəlbədicə edəcəkdir, Şimala, Qərbə uzanan neft-qaz nəqliyyat kəməri Şərqi, ehtimal ki, yaxın məqamlarda neftin təmsalında Cənuba da istiqamət alacaqdır. Böyük İpək Yolunun bərpası şübhəsiz ki, neft biznesinin inkişafında da əhəmiyyətinin nümayiş etdirəcəkdir, öz sanbalını biruzə verəcəkdir. Beynəlxalq bazara daha əlverişli çıxışı təmin edən bu yolda neft-qaz birjasının yaradılması yeni gəlir mənbəyi ola bilər.

Daha çox rəqabət üstünlüyünə rəğmən etibarlı maye, quru, konteyner, rezervasiya obyektlərinin və terminalların inşa edilməsi görülmək böyük işlərin tərkib hissəsi kimigündəməgəlidir.

Nəqliyyat əməyin coğrafi bölgüsünün ünsürü olmaqla, həm də integrasiya amili kimi qloballaşdırma regionalaşdırmanı qaynaqladılan, transmilli korporasiyaların nüfuz sahəsini artıran mühüm vasitədir. Bu kontekstdə Böyük İpək Yolunun bərpası mühüm sosial nəticələrə, məşğulluq probleminin həllinə, investisiya axınının sürətlənməsinə yardımçı olacaq, eyni zamanda respublikaya siyasi-iqtisadi təsirlərə mülayimlik gətirəcək, gizli blokada və embarqoları təcrid edəcəkdir. Azərbaycanın sosial-iqtisadi həyatına yeni reallıqlara rəvac verən bu nəqliyyat dəhlizi yol kənarı ticarətin inkişafına, yeni istehsal və xidmət sahələrinin yaranışına da təkan olacaqdır. Bu təmasda daha çox fərqlənmək üstün milli mədəni gerçəklikləri nümayiş etdirmək, əznəbi yolçunun zövqünü ekzotik görünən sənət nümunələrinə, Azərbaycan təbiətinin bəxş etdiyi nemətlərə cəzb etmək imkanlarından da istifadə olunması strateji planda durmalıdır.

Erkən sivilizasiya dövründən min illər mövcud olmuş qədim İpək Yolu öz xətti boyunca düzlənən məmləkətləri, mədəniyyətləri birləşdirmişdir. Bu yol həm də möhtəşəm dövlətlərin, qüdrətli sərkərdələrin - İsgəndər şahın, Çingiz xanın, Teymurləngin siyasi-iqtisadi maraqlarının, ehtiraslarının toqquşduğu, böyük orduların keçdiyi ərazi olmuşdur. İpəyin, sənətkarlıq əşyalarının ticarət məkanı XVəsrə yeni dəniz yollarının kəşfi ilə əzəli əhəmiyyətini itirsə də, 5 əsr ötdükdən sonra güclənən integrasiya proseslər 1993-cü ildə Brüssel konfrasında bu tarixi yolun bərpasına yeni nəfəs gətirmişdir. Böyük İpək Yolunun mərkəzi qərargah şəhəri kimi Bakının seçilməsi isə Azərbaycanı daha uğurlu müstəviyə qovuşdurmuşdur.¹⁴

Ümumiyyətlə, İpək yolunun Azərbaycan Respublikası üçün əhəmiyyəti aşağıdakı kimidir.

¹⁴ **Böyük İpək Yolu və sosial-iqtisadi yüksəlişin stimullaşdırılması aspektləri.** Müasir mərhələdə Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafının əsas meyilləri. Azərbaycan Elmlər Akademiyası İqtisadiyyat İnstitutu. /məqalələr toplusu/ VI cild. Bakı. Elm. 2000. 0,2 ç.v.

- 1. Bölgədə yerləşən ölkələrin ticarət-iqtisadi əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi;*
- 2. Nəqliyyat əlaqələrinin inkişaf etdirilməsi, yük və sərnişinlərin beynəlxalq daşınmasının həyata keçirilməsi;*
- 3. Tranzit daşımaları üçün əlverişli şəraitin yaradılması;*
- 4. Yükdaşıma müddətinin qısaldılması;*
- 5. Nəqliyyat sahəsində müvafiq siyasətin hazırlanması;*
- 6. Daşıma tarifləri və güzəştlərin müəyyən edilməsi;*
- 7. Müxtəlif nəqliyyat növləri arasında əlaqələrin tənzimlənməsi;*
- 8. Yük və sərnişin daşımaları üzrə beynəlxalq və daxili tariflər sahəsində uyğunlaşdırılmış siyasətin aparılması;*
- 9. Çoxmodallı(birləşmiş) daşımaların təşkil olunması üzrə uyğunlaşdırılmış fəaliyyət proqramının işlənilib hazırlanması.¹⁵*

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti Avropa ilə Asiya arasında daşınmalarda yekun bənd kimi çıxış edir. Bu layihənin tarixi İpək yolu üzərində qurulması region ölkələri üçün onun cəlbədiciliyini artırır. Belə ki, əlverişli multimodal infrastruktura malik TRASEKA məkanı çərçivəsində üzv ölkələrinin artıq baş vermiş təcrübəyə əsasən bu istiqamətdə mənfəətlərinin artırılması ilə bağlı xüsusi tariflər qəbul etməsi sahəsində asan razılaşmaları ola bilər. Asiyada yüklərin əsas yaranış ölkəsi Çinin də bu layihənin gerçəkləşməsinə marağı yüksəkdir. Bu məkanda Əfqanıstanın da imkanları unudulmamalıdır. Yaxın illərdə NATO buradan 130 min TEU-konteyner və 60 min ədəd nəqliyyat vasitəsini çıxarmağı planlaşdırır ki, bu istiqamətdə də TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin əlverişliliyi baxımından alternativ yoxdur. Eyni zamanda Amerika geoloqlarının Əfqanıstanda ehtimal olunan faydalı qazıntılar barədə

¹⁵ iqtisadiyyat.com

fikirlərinə də diqqət yetirilməlidir. Belə ki, bir neçə il öncə onlar tərəfindən bu ölkədə nəhəng həcmdə, ümumi dəyəri bir trilyon dollara bərabər dəmir, qızıl, mis, kobalt və molibden ehtiyatları aşkarlanmışdır. Bu amili belə istisna etdikdə, dəhlizin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin inşası ilə bağlı effektivliyi yenə də qiymətli qalır. Statistika göstərir ki, hazırda dəmir yolu ilə daşınan yüklər ümumilikdə TRASEKA dəhlizilə daşınan yüklərin 55%-ni təşkil edir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşməsində çatışmayan bağlantı olaraq 102,3 km-i əhatə edir. Bu xəttin 26,3 km-i Gürcüstanın, 76 km-i Türkiyə ərazisinin payına düşür. Bununla belə, layihənin reallaşması üçün Gürcüstan ərazisində Marabda-Axalkalaki stansiyaları arasındakı 154 km yolda reabilitasiya, tikinti-rekonstruksiya işləri aparılmalıdır. Bu layihəyə həmçinin Gürcüstanın Axalkalaki stansiyasında vağzal və təkər arabacıqlarının dəyişdirilməsi kompleksinin tikintisi də daxildir. Eyni zamanda layihə çərçivəsində çoxsaylı stansiya, körpü və yol ötürücülərinin, Türkiyə-Gürcüstan sərhəddində 4350 m uzunluğunda tunnelin tikilməsi də nəzərdə tutulub. Qeyd olunmalıdır ki, yeni dəmir yolu xəttinin Qars-Axalkalaki hissəsinin inşası və Axalkalaki-Marabda hissəsinin reabilitasiya-rekonstruksiyası Beynəlxalq Dəmir Yolu İttifaqının (UIC) standartlarına uyğun həyata keçiriləcəkdir. Layihənin maliyyə tutumu 1,1\$ trilyondan artıqdır. Onun 775\$ milyonu Azərbaycan tərəfinin sərmayələri ilə Gürcüstanın, 345\$ milyonu isə Türkiyənin payına düşür.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti marşrutunun ümumi uzunluğu 825,0 km təşkil edir. Burada 503 km Azərbaycanın, 244,5 km Gürcüstanın və 77,5 km Türkiyənin payına düşür. Dəmir yolu xətti tam istismara verildikdən sonra burada maksimal sürətin 120 km/s olacağı gözlənilir. Marşrut üzrə dəmir yolunda magistral rabitə xətti optik-lifli qurulacaq, dartmanın növü (*elektrovozların qəbul etdiyi gərginliyin növü*) isə dəyişən elektrik cərəyanı ilə təmin olunacaqdır.

Dəmir yolu ilə bir günə Qarsa və iki gün yarımaya İstanbula getmək mümkün olacaqdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti istismara veriləndən sonra ilkin dövrdə bu xətt vasitəsilə ildə 1 milyon səfərin və 6,5 milyon ton yük, 2034-cü ildə isə 3 milyon

sərnişin və 17 milyon ton yük daşınacağı ehtimal olunur. Yük daşımaları həcmi 3-cü istismar ilində 3-5 milyon ton, 5-ci istismar ilində 6-8 milyon ton, 10-cu istismar ilində isə 10 milyon ton və çox proqnozlaşdırılır.

Azərbaycanın ilk illərdə tranzitdən minimal illik gəliri 50\$ milyon təşkil edəcəkdir. Bu isə “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin lokomotiv və vaqon parkının adekvat olaraq yeniləşməsini şərtləndirir. Hesablamalara görə daşımalar ildə 5 milyon ton olduqda, Bakı-Böyük Kəsik yol mənzilində tələb olunan lokomotivlərin orta sayı 70 ədəd olmalı və əlavə 50 yeni lokomotiv alınmalıdır. Həmin yol mənzilində tələb olunan yük vaqonlarının orta sayı 1500 ədəd olmalı, əlavə olaraq 30 ədəd sərnişin vaqonu alınmalıdır.

Layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, alternativ marşrut və dövriyyənin qısaltılması, sürət və vaxt tezliyi, etibarlılıq və təhlükəsizlik baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edəcəkdir. Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə konteyner və intermodal (*bir neçə nəqliyyat növündən istifadə etmə ilə yük daşıma*) daşımalarının həcmi artıracaqdır.

Aşağıdakı cədvəldə Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu layihəsi üzrə əsas texniki-iqtisadi parametrlər əksini tapmışdır:

Cədvəl 3.1

Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu layihəsi üzrə göstəricilər

№	Göstəricilər	Parametrlər
1	BTQ marşrutunun uzunluğu	825,0 km
1.1	Azərbaycan	503 km
1.2	Gürcüstan	244,5 km
1.3	Türkiyə	77,5 km
	BTQ layihəsinin texniki	
2	parametrləri:	
2.1	Marabda-Axalkalaki (reabilitasiya, 153,0 km	

	<i>tikinti-rekonstruksiya)</i>	
	Axalkalaki-Türkiyə sərhədi	
	(Kartsaxi) ərazisində yeni yolun	
2.2	tikintisi	26,3 km
	Axalkalaki stansiyasının tikintisi,	
	vağzal, təkər arabacıqlarının	
2.3	dəyişdirilməsi	3,0 km
2.4	Layihədə maksimal sürət	120 km/s
	Relslərarası məsafə Azərbaycan-1520 mm/ 1435	
2.5	Gürcüstan / Türkiyə	mm
	Tariflər - (Əsas Çoxtərəfli Saziş -50%-ə qədər	
3	Bakı, 08.09.98)	güzəştin tətbiqi
4	Proqnoz yükdaşımlar	
4.1	3-cü istismar ilində	3-5 mln. ton;
4.2	5-ci istismar ilində	6-8 mln. ton;
		10 mln. tondan
4.3	8-ci istismar ilində isə	çox

Mənbə: <http://addy.gov.az>.

İlkin mərhələdə layihə üzrə tikinti işlərinin 2010-cu ildə bitməsi nəzərdə tutulmuşdu. Lakin 2008-ci ilin yayında baş vermiş Rusiya-Gürcüstan müharibəsi və qlobal maliyyə böhranı layihənin həyata keçirilməsini ləngitdi. Yeni hesablamalara görə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin 2014-cü ilin sonunda istismara verilməsi proqnozlaşdırılır.

Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu layihəsinin reallaşması Naxçıvan Muxtar Respublikasını blokadadan çıxararaq onun nəqliyyat müstəqilliyinin təmin edilməsində də vacib amillərdəndir. Belə ki, Ermənistanın Azərbaycana məlum təcavüzü nəticəsində paytaxt Bakını Naxçıvanla birləşdirən quru nəqliyyat

kommunikasiyaları bağlanmışdır. Sərnişin daşınmaları əsasən hava nəqliyyatının, yük daşınmaları İran və Türkiyədən keçməklə avtomobil nəqliyyatının üzərinə düşmüş, tarixi dəmir yolu xətti isə regional və tranzit daşınmalardan kənarda qalmışdır. Muxtar respublikanın dəmir yolu problemi Qarabağ probleminin həlledilməsinin spekulyasiya predmetinə çevrilmişdir. Belə hal isə hələ də uzunmüddətli danışıqların mövzusu olacaqdır. Ona görə də, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsi ilə bağlı növbəti plan Qarsdan Naxçıvana ayrıca bir dəmir yolu qolunun çəkilməsini də aktual bir məsələyə çevirir. Bununla da, Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat müstəqilliyi problemi tam təmin ediləcək və oradan da İrana keçid olan dəmir yolu xətti ilə bütün Yaxın Şərq regionuna çıxış əldə olunacaqdır.

Türkiyə tərəfindən Bosfor boğazında dəmir yolu tunelinin inşası isə Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsi istiqamətində Bakı-Tbilisi-Qars layihəsini bir qədər də müstəsna edəcəkdir. Bununla da, yük və sərnişinlərin birbaşa olaraq Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə Avropa və Asiyaya çıxarılması etibarlı təmin olunaraq region ölkələrinin də Avropaya integrasiyasının genişlənməsinə tökan verəcəkdir. Heç şübhə yoxdur ki, Avropa və Asiyayı birləşdirməklə alternativlərinə nisbətə ən azı 60 km qısa olacaq bu layihə digər ölkələrin də maraqlarına səbəb olacaqdır. Onun imkanlarından qonşu Rusiyanın da istifadə etməsi reallığa yaxın ehtimal ediləndir. Bu, ilk növbədə, Rusiya ilə Türkiyə arasında son zamanlar kəskin artan xarici ticarət dövriyyəsi ilə əlaqədardır. Məlumdur ki, hazırda Rusiya ilə Türkiyə arasında dəmir yolu bağlantısı yoxdur. Bu layihə isə həmin bağlantıları gerçəkləşdirə bilər.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun inşası Azərbaycan-Türkiyə iqtisadi və humanitar əlaqələrinin inkişafına da çox dəyərli əlavə stimullar verəcəkdir. Həm də qeyd olunmalıdır ki, bu layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə intermodal və konteyner daşımalarının həcmi artıracaqdır. Eyni zamanda, dəmir yolu xətti ilə yalnız yük qatarlarının deyil, sərnişin qatarlarının da

hərəkəti təmin olunacaqdır. Bütün bunlar isə öz növbəsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin çəkilişinin və onun Azərbaycan üçün nə qədər əhəmiyyəti olduğuna bir daha əsaslar gətirir.



Şəkil 2. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti marşrutunun xəritəsi

Mənbə: <http://www.mot.gov.az> - Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin saytı

Belə ki, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi region ölkələrinin tranzit potensialının artmasına, Avropaya integrasiya prosesinin sürətlənməsinə, Avropa Qonşuluq Siyasəti çərçivəsində əməkdaşlığın daha da inkişaf etdirilməsinə, ölkəmizin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsinə xidmət edəcək. Layihənin iqtisadi səmərəlilik və siyasi dividend, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq baxımından da böyük əhəmiyyəti var. Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə intermodal və konteyner

daşımalarının həcmi dərəcələrlə artıracığı da şübhəsizdir. Dəmir yolu ilə bir günə Qarsa və iki gün yarım İstanbula getmək mümkün olacaqdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti istismara verildəndən sonra ilkin dövrdə bu xətt vasitəsilə ildə 1 milyon sərnişin və 6,5 milyon ton yük, 2034-cü ildə isə 3 milyon sərnişin və 17 milyon ton yük daşınacağı ehtimal olunur. Yüklə daşımaları həcmi 3-cü istismar ilində 3-5 milyon ton, 5-ci istismar ilində 6-8 milyon ton, 10-cu istismar ilində isə 10 milyon ton və çox proqnozlaşdırılır.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti iqtisadi baxımdan səmərəli, dayanıqlı, təhlükəsiz və ekoloji normalara tam cavab verən bir layihədir. Bu dəmir yolu bağlantısı nəqliyyatın inkişafında yeni mərhələnin başlanması deməkdir. Həmin xətt öz növbəsində multimodal nəqliyyat imkanlarını genişləndirəcək, eləcə də sərnişin və yüklə daşımalarının həcmi artırılmasını təmin edəcəkdir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi nəinki region ölkələri, eyni zamanda, bu xəttə qoşulacaq digər ölkələr üçün də çox mühüm əhəmiyyətə malik layihə kimi dəyərləndirilir. Dəmir yolunun Asiya və Avropa arasında yüklə sərnişin axınının artmasına gətirib çıxaracağı, onun turizm potensialına əlavə töhfə verəcəyi, Xəzər və Qara dəniz arasında bağlantı təmin edəcəyi bildirilir. BTQ dəmir yolu xəttinin istismara verilməsi ilə həm bərə, həm də konteyner-vaqon daşımaları daha da inkişaf edəcək. Bu isə beynəlxalq daşımalarda mühüm rol oynayır. Bu layihənin əhəmiyyətinə yaxın zamanlarda Bosfor boğazı altı keçəcək dəmir yolu tuneli - "Mərməray" layihəsinin tam gücdə işə düşməsi daha bir effektivlik qatacaqdır. Bununla da, Asiyanın ən ucqar şərqindən dəmir relslər üzərindən Avropanın bütün nöqtələrinə yetişəcək tarixi bir nəqliyyat marşrutu gerçəkliyə çevriləcəkdir. Bu nəhəng layihənin reallaşması yaxınlaşdıqca potensial yüklə daşıyıcıların ona olan marağı da yüksəlməkdədir.

Cədvəl 3.3 Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin Azərbaycan tərəfindən maliyyələşdirdiyi kredit xətti

№	Kredit xətti	Xərclər (\$ milyon)
1	Kredit xətti - Cəmi	775,0
1.1	1. <i>Tranz A (25 il, 1%-lə)</i>	200,0
1.2	2. <i>Tranz B (25 il, 5%-lə)</i>	575,0
2	Layihə üzrə müqavilələrin ümumi dəyəri	721,2

Mənbə: www.elshanhajizadeh.com - prof. Elşən Hacızadənin saytı.

İndiyədək Azərbaycan dəmir yolunun Bakı-Gürcüstan sərhədi istiqamətində 347 kilometr dəmir yolu yenidən qurulub, Kür çayı üzərində ikinci yeni Poylu körpüsü inşa edilib və iki istiqamətli hərəkət təmin olunub. Əsaslı təmir edilən xətlərdə maksimal sürətin saatda 140 kilometrə çatdırılması nəzərdə tutulur. Dəyişən cərəyana keçidlə əlaqədar enerji və rabitə sisteminin tam yenilənməsi, yeni lokomotiv və vaqonların alınması, mərkəzi dispetçer idarəetmə sisteminin yaradılması istiqamətində işlər davam etdirilir.¹⁶ Beləliklə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin işə düşməsi Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin gücləndirilməsində, iqtisadi qüdrətinin artırılmasında yeni mühüm strateji amilə çevriləcəkdir. Bütün bu aktual səciyyə daşıyan real görüntülər, Bakı-Tbilisi-Qars kəmərinin siyasi qüdrəti, strateji dəyəri, iqtisadi şəmərəsi, onun Azərbaycanın, regionun, bütövlükdə dünya

¹⁶ ¹⁶ *Bakı-Tibilisi-Qars dəmir yolu xətti: iqtisadi dəyərləndirmələr və sosial effektlər. Avroasiyada yeni integrasiya təşəbbüsləri: Mövcud vəziyyət və gözləntilər. II Avroasiya Sosial elmlər forumunun materialları. Bakı: "İqtisad Universiteti" Nəşriyyatı.*

iqtisadiyyatının artım tempinə sosial-iqtisadi töhfəsi olacaqdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti Avropa ilə Asiya arasında daşınmalarda yekun bənd kimi çıxış edir. Bu layihənin tarixi İpək yolu üzərində qurulması region ölkələri üçün onun cəlbediciliyini artırır və eyni zamanda bu coğrafiyada yerləşən türkdilli ölkələrin integrasiyasında mühüm əhəmiyyət daşıyır.

3.2.”Şimal-Cənub” Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi və ondan istifadənin genişləndirilməsində Azərbaycanın iqtisadi mənfəətləri

Qloballaşan dünya sistemində və integrasiya proseslərinin geniş vüsət aldığı bir dövərdə əsas xarakterik səciyyəvi xüsusiyyətlərdən biri də tarixən mövcud olan tranzit marşrutlarının yenidən bərpası,restavrasiyayı və yenidən istifadəyə verilməsidir..Bununla əlaqədar olaraq ,Avrasiya materikində mövcud olan ölkələri birləşdirən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərdən olan “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi mühüm əhəmiyyətə malikdir. Əsasən TRASEKA proqramına alternativ i kimi dəyərləndirilən “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizindən istifadə Süveyş kanalından keçən yol ilə müqayisədə tranzit yük daşınmasını bir neçə dəfə tez çatmağına imkan verir, bununla yanaşı, Cənubi Qafqaz, Mərkəzi Asiya ölkələri və İran arasında iqtisadi və siyasi əlaqələrin daha da genişləndirilməsi üçün mühüm şəraitin yaradılmasına təkan verir.

Azərbaycan özünün coğrafi mövqeyinə görə iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinin kəsişdiyi məkanda yerləşir. Bu nəqliyyat xətlərinin tam miqyaslı işə düşməsi Azərbaycanın müstəqilliyinin gücləndirilməsində, iqtisadi qüdrətinin artırılmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edəcəkdir. Azərbaycandan keçən Şərq-Qərb dəhlizi - TRASEKA Avropa ilə Asiyayı birləşdirən ən kiçik marşrut hesab olunur. Artıq reallaşmaqda olan bu marşrut ilə hər il milyonlarla ton yük daşınacaqdır. Gələcəkdə isə onun rolu sərnəşin daşınmalarında da artacaqdır. Bununla belə, Azərbaycan üçün onun ərazisindən keçəcək digər bir global nəqliyyat xətti - Cənub-Simal dəhlizi də mühüm

əhəmiyyət kəsb edir. Bu marşrut İran və Rusiya ərazisindən keçməklə Yaxın Şərqdən və Cənub-Şərqi Asiyadan Avropaya daşınan yükdaşımalarda sürətini bir neçə dəfə artıracaqdır. O, Suveyş kanalı vasitəsi ilə Hindistandan Avropaya uzanan nəqliyyat xəttindən 3 dəfə qısaqdır. Dəmir yolu, su nəqliyyatı və avtomobil xətlərini ehtiva edən bu nəqliyyat marşrutunun işə düşəcəyi təqdirdə planetin Cənubundan Avropaya hər il orta hesabla 15-20 milyon ton yükün daşınacağı gözlənilir. Bu dəhlizin açılışı Fars Körfəzi ərəb ölkələrinin Avropa ilə əlaqəsində nəqliyyat alternativini təmin edərək zəvvarların İslamın müqəddəs yerlərinə, xüsusən də Məkkə və Mədinə şəhərlərinə səyahəti üçün əhəmiyyətli olacaq, ənənəvi marşrutlardan istifadə intensivliyini mülayimləşdirəcəkdir.

Cənub-Simal dəhlizinin açılışında Rusiya daha çox maraq nümayiş etdirir və onu reallaşmasını özünün nəqliyyat strategiyasının əsas prioritetləri sırasına qoyur. Bu məqsədlə Rusiya Azərbaycanın Astara şəhəri ilə İranın Ənzəli və Rəşt şəhərlərini birləşdirən 300 kilometrlik dəmir yolu xəttinin çəkilişində konsorsium yaraqtmaq niyyətindədir. İlkin olaraq bu layihə 600 milyon dollar civarında dəyərləndirilir. Rusiya bu xəttin sosial-iqtisadi əhəmiyyəti ilə yanaşı onun ölkələrarası qarşılıqlı etimadını artıracağı istiqamətində də əlverişli siyasi dividendlər gətirəcəyinə ümid bəsləyir. Bu baxımdan mühüm tranzit məkana çevrilmiş Azərbaycanın layihədə əsas fiqurantlardan biri kimi hərtərəfli iştirakı və onun reallaşmasında dəstəyi siyasi, sosial və iqtisadi cəhətdən geniş mənfəətli olacaqdır. ***Aparılan araşdırmalara görə, Azərbaycanın bu layihənin reallaşmasındakı əsas götürülən dividendləri:***

- *Nəqliyyat sisteminin global əhəmiyyətliliyinin artırılması və modernizasiyası;*
- *İslamın müqəddəs yerlərinə ziyarətin alternativ marşrutlarından biri kimi nəqliyyat infrastrukturunun mobilləşməsi;*
- *Turizm imkanlarının artırılması və əlverişliliyinin təminatı;*
- *Qonşu dövlətlərlə qarşılıqlı etimadın yüksəlişi;*

Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında Razılaşma Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan dövlətləri arasında 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində bağlanmış və bu razılaşma 21 may 2002-ci il tarixində qüvvəyə minmişdir. Qeyd olunan tarixdə Sankt-Peterburq şəhərində keçirilən Razılaşmaya uyğun olaraq üzv olan ölkələrin nəqliyyat nazirlərinin birgə görüşündə Koordinasiya Şurasının yaradılması haqqında Protokol imzalanmışdır. Şimal-Cənub dəhlizinin Katibliyi Tehran şəhərində yerləşir.

Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasından sonra bir çox ölkələrin diqqətini cəlb edərək bu dəhliz barədə maraq yaratdı. Bundan sonra əldə olunan Razılaşmaya Belarus Respublikası, Ermənistan, Qazaxıstan, Tacikistan, Qırğızıstan, Oman və Suriya dövlətlərdə qoşulmuşdur. Ölkəmiz Azərbaycan Respublikası həmin Razılaşmaya qoşulmaq üçün 2001-ci il 21 dekabr tarixində vermiş rəsmi notaya 2005-ci ildə müsbət cavab almış və nəhayət 2005-ci il sentyabr ayının 20-də imzalanmış 984-IIQ nömrəli Azərbaycan Respublikasının Qanuna müvafiq olaraq "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında" Sazişə qoşulmuşdur. Azərbaycan Respublikası Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Əlaqələndirmə Şurasının əsasında təsis olunduğu "Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında" Sazişə qoşulması ilə bağlı dövlətdaxili prosedurlar tamamlayaraq, oktyabr ayının 5-də həmin Sazişin depozitarisi olan İran İslam Respublikasına rəsmi bildirərər razılıq sənədini almışdır. Azərbaycan üçün olduqca vacib olan Saziş 30-cu gün qüvvəyə minmişdir.

"Şimal-Cənub" razılaşmasının ölkəmiz üçün əsas məqsədlərinə aşağıdakılar daxildir

¹⁷ **Cənub-Şimal nəqliyyat dəhlizi: inkişaf meyilləri və perspektivlər.** 2005-2006-cı illərdə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetində yerinə yetirilmiş büdcə təyinatlı elmi-tədqiqat işlərinin yekununa həsr edilmiş elmi-praktiki konfransın tezisləri. Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti. (A.F.Hacızadə ilə müştərək) Bakı. 2007. 0,1 ç.v.

- Tranzit yük və sərnişin daşımalarının təşkilində beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin səmərəliliyinin yüksəldilməsinə nail olmaq
- Dəhlizin üzv ölkələri arasında dəmir yolu, avtomobil, dəniz, çay və hava nəqliyyatı xidmətlərinin beynəlxalq bazara girişi üçün şəraitin yaradılması üçün çalışmaq
- Beynəlxalq tranzit daşımalarının həcmnin artırılmasına yardım göstərilməsi
- Nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin olunması
- Razılaşdırılmış və qəbul olunmuş nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsinə riayət olunması.

Bu Razılaşma nəqliyyatın bütün növlərinə:

Dəmir yolu, dəniz, avtomobil yolları, çay və hava nəqliyyatı ilə daşımaları təmin edən nəqliyyat infrastrukturuna və nəqliyyat vasitələrinə aiddir. Burada Hindistan istisnaqlıq təşkil edir, çünki onun yalnız dəniz marşrutları ilə iştirakı nəzərdə tutulur.

Ötən qısa müddət ərzində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin imzaladığı **“Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən hissəsində işlərin sürətləndirilməsi haqqında**” sərəncam imzalanmış və bu qeyd olunan nəqliyyat dəhlizi layihəsinin reallaşdırılması istiqamətində atılan əsas addım kimi dəyərləndirilir və bu işlərin sürətlənməsinə imkan yaradır .

Onu da Qeyd etmək lazımdır ki, nəqliyyat dəhlizi üzrə əsas daşımalar Rusiya ərazisində Buslovskaya - Sankt-Peterburq - Moskva - Ryazan - Koçetovka - Rtişevo - Saratov - Volqoqrad - Həştərxan istiqamətində dəmir yolu ilə buradan İrana qədər isə 3 əsas marşrut üzrə tranzit daşımaları çatdırılır.Yaxın gələcəkdə **“Şimal-Cənub”** Dəhlizin Transxəzər və Şərq marşrutu ilə yanaşı, Qərb marşrutu istiqamətində də yükdaşımaları həyata keçiriləcəkdir. Layihənin infrastrukturuna görə Qərb marşrutu Rusiya ərazisində Həştərxan və Mahaçqaladan keçməklə Azərbaycan ərazisi ilə Samurdan Astaraya, ordan da inşası davam etdirilən Astara - Rəşt - Qəzvin yeni

dəmir yolu vasitəsilə İran dəmir yollarına birləşir. Sözügedən hər üç marşrutun İran ərazisi ilə davam edərək, İran körfəzinə və Hindistana qədər uzanması layihənin geosiyasi və geoiqtisadi aspektdən əhəmiyyətinin daha da böyük olmasından xəbər verir.

Bu marşrutlar üzrə tranzit daşımalarının həcmnin son nəticədə ən sərfəli texniki, istismar, tarif və digər başqa şərtlərdən asılı olacağı müstəsnaqdır. Mütəxəssislər düşünürlər ki, “Şimal-Cənub” dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçməsi variantı daha cəlbedici hesab edirlər. Belə ki, burada məsafənin qısa olması, müxtəlif daşımalara daha az vaxtın sərf olunması, mövcud nəqliyyat infrastrukturunu və bir tranzit ölkənin olması əsas faktor rolunu oynayır. “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat Dəhlizinin Azərbaycan üzərindən keçən ümumi dəmir yolu xəttinin uzunluğu 511 kilometrə bərabərdir. Proqnozlaşdırılmalara görə tranzit yükdaşımalarının həcmnin birinci mərhələdə 3 milyon ton, ikinci mərhələdə 5-8 milyon ton, üçüncü mərhələdə isə 15 milyon ton olması gözlənilir. Respublikamız Azərbaycanın bu nüfuzlu layihədə iştirakının ölkəmiz üçün geoiqtisadi cəhətdən əhəmiyyətli olduğu, coğrafi və potensial tranzit ölkə kimi imkanları nəzərə alınaraq, mövcud nəqliyyat infrastrukturunun bərpası və inkişaf etdirilməsi işlərinə artıq başlanılmış və bu nöqteyi nəzərdən Prezident İlham Əliyevin imzaladığı son sərəncam aparılan işlərin daha da sürətlənməsinə sözsüz şərait yaradacaqdır.

Ümumiyyətlə, “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə Azərbaycan üzərindən yüklərin böyük əksəriyyətinin tranzit olaraq daşınmasında nəqliyyatın dəmir yolundan istifadəsi nəzərdə tutulur hansı ki, burada əsas amil kimi, yüklərin bir nəqliyyat növü ilə böyük həcmdə, tez bir zamanda, daha uzaq məsafəyə daşınması qeyd olunur. Elə buna görə də, beynəlxalq dəhliz vasitəsilə yük daşımalarına Azərbaycanın yol-nəqliyyat kompleksinin daha geniş cəlb edilməsi, xüsusən də, avtomobil nəqliyyatının və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin imkanlarından tam istifadə olunması üçün lazımlı işlər görülür layihələr hazırlanır və həyata keçirilir. *Mütəxəssislər vurğulayırlar ki, Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə qoşulması və dəhlizlə yük və sərnişin daşımalarında fəal iştirakı və ondan*

istifadənin genişləndirilməsində Azərbaycanın iqtisadi mənfəətləri kimi respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən,

- ✓ Tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunmasına
- ✓ Ümumi yük həcmnin çoxalmasına və gəlirlərinin artmasına,
- ✓ Ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına,
- ✓ Yeni iş yerlərinin açılmasına, öz növbəsində,
- ✓ Bir çox sosial problemlərin həllinə şərait yaradacaqdır.

Onu da vurğulamaq yerinə düşər ki, Çin və Hindistan kimi sürətlə inkişaf edən ölkələrin “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə maraq göstərmələri layihənin əhəmiyyətini artırılmasının əsas faktorudur. Artıq məlumdur ki, Hindistandan müxtəlif yüklərin daşınması üçün yeni marşrut Hindistanın Mumbay şəhərindən başlanğıc götürəcək İranın Bəndər-Abbas limanından keçməklə Rusiyanın Həştərxan limanına, yaxud Bakıya çatdırılacaqdır. Tranzit ölkəsi olaraq və iqtisadi əhəmiyyətin əsas faktorlarından olan bu məqam xüsusilə Azərbaycan üçün vacib amildir.

Əsaslı olaraq, Hindistan və Cənubi-Şərqi Asiya ölkələrindən gələn yüklərin İranın Bəndər-Abbas limanından Transxəzər marşrutu ilə Bakıya çatdırılması iqtisadi baxımından çox böyük əhəmiyyətə malikdir. Hesablamalara görə, bu marşrut üzrə ilə 10-15 milyon ton yük daşınması planlaşdırılır və Azərbaycan tranzitdən ildə 250-300 milyon dollar iqtisadi mənfəət əldə edə bilər. Bunun üçün Azərbaycanın hərtərəfli perspektivləri vardır. Dəhlizin Qərb marşrutu ilə Cənubi-Şərqi Asiyadan Avropaya yüklərin daşınmasının 10-15 faiz ucuz başa gələcəyi və yüklərin Süveyş kanalı vasitəsilə daşınmasından 800 kilometr daha az məsafə qət ediləcəyi gözlənilir. Bundan başqa, araşdırmalar göstərir ki, daşıma müddəti 20 gün azalacaq və bu da yüklərin daha etibarlı yolla mənzilbaşına çatdırılacağına şərait yaradılmasına təminat verəcəkdir. Bu cəhətdən Azərbaycan üçün “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinin Qərb marşrutunun fəaliyyət göstərməsi daha böyük strateji əhəmiyyət kəsb edir. Analitiklər əminliklə qeyd edirlər ki, “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinin Qərb marşrutunun açılması Azərbaycanın Avrasiyanın əsas tranzit-logistika mərkəzinə çevrilməsi

strategiyasının gerçəkləşməsi istiqamətində çox böyük addım olacaq. Bu da layihədə Azərbaycanın fəaliyyətinin genişləndirilməsinin iqtisadi mənfəətinin artırılmasına sözsüz əminlik yaradır.

Hal hazırda Xəzər dənizində Rusiya-İran, Azərbaycan-Türkmənistan-Qazaxıstan bərə xətlərinin fəaliyyət göstərməsi, burada zəruri infrastruktura malik dəniz limanlarının və dəmiryollarının mövcud olması “Şimal-Cənub” dəhlizi layihəsinin həyata keçirilməsini asanlaşdıran əsas Faktorlardan biridir. Belə desək, istər Cənubi Qafqaz, istərsə də Mərkəzi Asiya ölkələrinin zəngin təbii ehtiyatlara resurslara və geniş satış bazarlarına malik olmaları isə “Şimal-Cənub” dəhlizinin təkcə iqtisadi mənfəətini deyil, eləcə də siyasi əhəmiyyətini artırır. Qloballaşma dönməində meydana gələn, həm iqtisadi, həm də siyasi cəhətdən olduqca əhəmiyyətli olan bu layihənin reallaşması Azərbaycanın iqtisadi tranzit potensialını daha da artırmaqla yanaşı, Cənubi Qafqaz regionu da daxil olmaqla, Avrasiya materikində iqtisadi əlaqələrin daha da intensivləşməsinə və inetqrasiya proseslərinin qarşılıqlı artmasına gətirib çıxaracaqdır. Azərbaycanın bu layihədə iştirakının ölkəmiz üçün əhəmiyyətli olduğu, respublikamızın əlverişli coğrafi mövqeyini əks etdirən və tranzit potensialı ölkə kimi imkanlarını nəzərdə tutaraq, mövcud nəqliyyat infrastrukturunun bərpası və inkişaf etdirilməsi işlərinə önəmli təkan verəcəkdir. Dünya təcrübəsinə nəzər salsaq tranzit potensialı yalnız iqtisadi deyil, həm də dövlətin beynəlxalq aləmdə yerini müəyyənləsdirən siyasi amil kimi də qiymətləndirilir. Eyni zamanda, keyfiyyətli tranzit xidmətləri dövlət büdcəsinin formalasmasında da mühüm rol oynayan amillərdən sayılır. Aparılan arasdırmalar göstərir ki, dünyanın Avstriya, Almaniya, Səudiyyə Ərəbistanı, Baltikyanı dövlətlər və s. kimi bir sıra ölkələr öz əlverişli coğrafi mövqelərindən istifadə edərək tranziti milli büdcələrinin əsas əhəmiyyətli gəlir mənbəyinə çevirə bilmişdilər. Ümumiyyətlə, tranzit potensialına malik olmaq və bu potensialdan yararlanmaq istəyi müasir dünyada, demək olar ki, dinamik inkisaf edən hər bir dövlətin strateji məqsədlərinə aiddir. Ona görə ki, tranzit əməliyyatları valyuta gəlirlərinin artması ilə yanaşı, aşağıda göstərilən digər müsbət nəticələrin də əldə edilməsinə şərait yaradır və aşağıda göstərilən bu amillər ”Şimal-Cənub”

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi və ondan istifadənin genişləndirilməsində Azərbaycanın iqtisadi mənfəətləri artırmasının əsas səbəblərinə daxildir.

- ✓ siyasi nüfuzu və etibarının artması;
- ✓ ölkədə nəqliyyat sisteminin mövcud potensialından istifadə imkanlarının genişlənməsi;
- ✓ yeni iş yerlərinin açılması, investisiya qoyuluşları və ümummilli gəlirin
- ✓ Çoxalması
- ✓ ölkənin nəqliyyat sisteminin səmərəliliyinin artması;
- ✓ ölkədə nəqliyyat sahəsində yanasma tərzinin təkmilləşdirilməsi və icra sisteminin inkişaf etdirilməsi.

”Şimal-Cənub” Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi və ondan istifadənin genişləndirilməsində Azərbaycanın iqtisadi mənfəətləri olduqca çox olacaq qeyri neft sektorunun şaxəli inkişafına yol açacaq, yük daşımalardan əldə olunan daxilolmalarda gəlirləri artıracaq, geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən ölkəmizin beynəlxalq arenada mövqeyini gücləndirəcəkdir.

3.3. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivləri

İqtisadi dəhlizlərin qovuşduğu məkanda olan qloballaşan dünyanın yeni geoiqtisadi çağırışları kontekstində ölkəmizin bu sahədə bu tarixi rolu daha da artaraq, strateji əhəmiyyət kəsb edir. Avrasiya məkanının mühüm logistik mərkəzlərindən birinə çevrilən Azərbaycan həm də yeni təşəbüslərin müəllifidir.

İpək Yolu üzərində geniş iqtisadi zolağı yaradılmasının fəaldəstəkçisi olan respublikamız müxtəlif istiqamətlərə tranzit daşımalarının səmərəli təşkilinə də etibarlı

təminat verir.

Dünyanın əsas beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin *Azərbaycan ərazisindən keçən hissələrində, bütün əsaslı infrastruktur fəaliyyətlərinin təkmilləşdirilməsi, tranzit olaraq dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı üçün uzunmüddətli etibarlı bazarın formalaşmasında və fəaliyyət görsədilməsində, iqtisadi-ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsində, ümumilikdə yük daşımaları ilə bağlı infrastruktur sahələrinin inkişafında, yeni iş yerlərinin açılmasında faydası var və gələcəkdə də uğurlu siyasətin nəticəsində davam etdiriləcəkdir.* Nəqliyyat dəhlizlərinin potensialından səmərəli şəkildə hərtərəfli istifadə həmçinin, gələcəkdə bu sahənin qeyri-neft sektorunda xüsusi çəkisinin artacağını görsədəcək və müsbət uğur ilə nəticələnəcəkdir.

Aparılan uğurlu siyasətin nəticəsi olaraq son dövrlərdə respublikamızda, o cümlədən də paytaxt Bakı şəhərində nəqliyyat infrastrukturunun daha da təkmilləşdirilməsi və Azərbaycanın tranzit potensialının gücləndirilməsi ilə əlaqədar olaraq silsilə və kompleks tədbirlər həyata keçirilir hansı ki bu sosial iqtisadi inkişafa yol açacaq qarşılıqlı əməkdaşlığın artmasına gətirib çıxaracaqdır.

Artıq ölkəmiz Azərbaycan üçün yeni dövr - postneft dövrü başlayır. Respublikamızın gələcək inkişafında Neftdən asılılıq tamamilə aradan götürülməli Və gələcək naminə tranzit potensialı artırılması məsələsində ciddi addımlar atılmalı əzmlə çalışmaq lazımdır.

Bu gün İqtisadi sahədə ciddi islahatlar başlayıb və getdikcə daha da dərinləşməyə doğru gedir. Azərbaycan iqtisadiyyatı inkişaf etmiş ölkələrin iqtisadiyyatları səviyyəsində ön sıralarda məskunlaşıb. Təmali qoyulan bir sıra layihələr də Növbəti 2-3 il ərzində yeni iqtisadi model kimi artıq işləməyə başlayacaqdır. Əminliklə demək olar ki, Azərbaycan tranzit ölkə kimi artıq dünya miqyasında böyük hörmətə malikdir. Bildiyimiz kimi qloballan iqtisadi dövr innovasiya, intellektual inkişaf dövrüdür. Bunun üçün Azərbaycan nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşməsində və tranzit potensialının artırılması perspektivlərində qabaqcıl texnologiyalar gətirilməli

və kadr potensialı da hazırlanmalıdır ki, gələcəkdə texnoloji tərəqqidən kənarda qalmayaq.

Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivləri Azərbaycan respublikasının müasir qloballasma şəraitində ölkənin dayanıqlı inkişafında qarşısına qoyduğu əsas məqsədlərindən biridir. Bütün dünyada neft sektoru ilə yanaşı qeyri-neft sektorunun UDM də yerinin çox olması qarşılıqlı inteqrasiya proseslərinə imkan verir. Bugün Azərbaycan da nəqliyyat sektorunun imkanlarını genişləndirməklə kompleks tədbirlər və tədbirlər planı həyata keçirir, mövcud layihələrin potensialını artırmaqla həm regional həm də beynəlxalq səviyyədə qarşılıqlı əməkdaşlıq səviyyəsini artırır milli iqtisadiyyatın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üçün bütün imkanlardan istifadə edir.

Hazırda Ölkəmizin nəqliyyat kompleksi sözün həqiqi mənasında özünün ən dinamik cəhət yeniliklərə açıq sürətli inkişaf dövrünü yaşamaqdadır. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın nəqliyyat-yol kompleksinin müasir səviyyədə qurularaq istifadəyə verilməsi, bu sahədə islahatların aparılması, nəqliyyat qurumlarının fəaliyyətinin səmərəliliyinin yüksəldilməsi və effektivliyin artması ölkə iqtisadiyyatının və əhəlinin daşımalarına olan tələbatının yüksək səviyyədə ödənilməsi, nəqliyyat qanunvericiliyinin və tranzit potensialının təkmilləşdirilməsi, texniki yeniləşmə və müasir texnologiyaların tətbiqi üzrə kadrların hazırlığı və digər əsas faktorlar, müəyyənləşdirilmiş tədbirlər yasadigimiz illər ərzində ardıcıl olaraq davam etdirilmişdir. Azərbaycan artıq Cənubi Qafqazda mühüm nəqliyyat qovşağı və dəhlizlərin keçdiyi məkana çevirilib. Heç şübhəsiz bu da Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və tranzit potensialının artırılması perspektivlərinə əvəzsiz müsbət təsir edir. Belə şərh vermək olar ki, əgər neft sektoru dünyanın tam ehtiyacını ödəməzsə tranzit potensialından əldə olunan mənfəətlər və qarşıya qoyulan gələcək perspektivlər artıq ölkənin gələcəyə yönəlik inkişafında problem yaratmayacaqdır.

Bununla yanaşı, Avropa və Asiyanı birləşdirən dəmir yolu xəttinin çəkilməsi də Azərbaycanın regional əməkdaşlığı daha da sürətləndirilməsinə səbəb olur. Bu gün

nəqliyyat-yol kompleksinin effektiv fəaliyyətinin olması Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin məqsədyönlü siyasəti nəticəsində sürətlə inkişaf edən ölkə iqtisadiyyatının və əhalinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının ödənilməsinə, ölkəmizin tranzit potensialının artırılmasına, nəqliyyat infrastrukturunun və parkının yeniləşməsinə yönəldilərək həyata keçirilmişdir. Bütün növ nəqliyyat infrastrukturunun etibarlılığının təmin olunması və fəaliyyət göstərməsi, nəqliyyatın işinin səmərəli təşkili üçün zəruri, vacib tədbirlər görülmüş, nəzərdə tutulan infrastruktur layihələrinin vaxtında və keyfiyyətlə icra edilməsinə dövlət başçısının şəxsi dəstəyi sayəsində nail olunmuşdur.

Əsas ümummilli lider Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə başlanan, Prezident İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilən Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub beynəlxalq və regional nəqliyyat dəhlizləri reallaşandan sonra ölkə iqtisadiyyatı inkişafının yeni mərhələsində yeni səhifə açacaqdır. Əminliklə qeyd etmək lazımdır ki, dünyada istənilən dövlətin iqtisadi inkişafının və ümumi təhlükəsizliyinin fundamental şərtlərindən biri nəqliyyat dəhlizlərinin mövcudluğu və əsas nəqliyyat növlərinin bir neçəsinin vacib istiqamətlər üzrə hərəkətinin təmin olunmasına şərait yaradaraq hərtərəfli nəticə əldə etməkdir. Əks halda isə, hər hansı ciddi iqtisadi inkişafdan, ümumi təhlükəsizliyin təmin edilməsindən bəhs etmək olmaz. Hazırda ölkəmiz Azərbaycan bütün nəqliyyat vasitələri ilə- quru, hava, su, dəmir yolu vasitəsilə müxtəlif istiqamətlər üzrə dünyaya çıxış potensialına sahibdir. Bu da müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin qurulmasında, eləcə də idxal-ixrac əməliyyatlarının həyata keçirilməsinə geniş imkanlar yaradır və yaratmaqda davam edəcəkdir.

Ölkədaxili nəqliyyat –logistika infrastrukturunun müasir dünya standartlarına cavab verərək uyğunlaşdırılması, xarici iş adamlarının ölkəmizə sərmayə yatırmasında əhəmiyyətli rol oynayır. Bildiyimiz kimi, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə çıxış və daxili infrastrukturun mükəmməl olması xarici investorların maliyyə resurslarının özünə cəlb edən əsas şərtlərdən biridir və bu səbəbdən mükəmməl nəqliyyat-kommunikasiya sistemi olmayan ölkədə biznes sahəsində uğur qazanmaq, sadəcə,

asan deildir. Tarixi Müasir İpək yolunun bərpası Azərbaycan, eləcə də Avropa və Asiya ölkələri üçün böyük önəm daşıyan beynəlxalq layihələrdən biridir. Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizi olan – TRASEKA-nın keçdiyi dövlətlər içərisində ölkəmizin seçilən yeri potensial imkanları vardır. Təmali ulu öndər Heydər Əliyev tərəfindən qoyulan yol-nəqliyyat və digər infrastruktur layihələrinin icrası uğurla davam etdirilir və nailiyyətlər əldə olunur.

Ümumiyyətlə həyata keçirilən irimiqyaslı layihələr Azərbaycan, Türkiyə və digər ölkələrin enerji təhlükəsizliyi üçün böyük təminat verir gələcək üçün inkişaf perspektivlərin artmasına şərait yaradır.

Ölkənin tranzit potensialının gələcək perspektivləri yönündən Ticari – iqtisadi axınlar tranzit ölkəyə xalis formada deyil, mental-sivildəyərlərdə (əcnəbi-mənsəli) birlikdə daxil olurlar. Bu halda, söhbət artıq sivilizasiyalararası dialoqdan yox, bir sivilizasiyanın digərinə sistemli «təzyiqi»ndən gedir. Başqa, sözlə, sivil dəyərlərin qeyri-ekvivalent mübadiləsi bas verir. Tranzit funksiyası-öz-özleyəndə mənfi çalarlar dasımır. Tranzit ölkə olmaq –beynəlxalq iqtisadi münasibətlər sistemində strateji əhəmiyyət kəsb etməkdəmdir. Bunun üçün Azərbaycanın sosial coğrafi mövqeyi əsas verir. Yalnız o halda ki:

- 1) Ölkə (məkan) tranzit funksiyasına münasibətdə obyekt deyil, subyekt kimi yəni axınların təskili, tənzimlənməsi və istiqamətlərinin müəyyənəldirilməsində «söz sahibi» olan struktur kimi çıxış etməlidir. Bu baxımdan axınlar üzərində siyasi nəzarət tranzit ölkənin əlində cəmləsməlidir;
- 2) Tranzir resursların ölkədəxilində istifadəsi imkanlarına malik olmalıdır;
- 3) Nəqliyyat - kommunikasiya layihələrində dövlətin və milli kapitaklın investor kimi iştirakı zəruridir;
- 4) Milli resursların da tranzit funksiyası çərçivəsində ixracatını aparmaq, eləcə də tranzit axınların regional və beynəlxalq bazarlarda qiymət qoyma prosesində təsir etmə gücündə olmalıdır və s.
- 5) Artıq Azərbaycan Avropanın enerji təhlükəsizliyi sferasında əsas faktorlar sırasına daxil olmuşdur. Enerjidasıyıcılarının strateji mühümlüyü ölkəyə bir neçə

istiqamətdə geoistisadi üstünlüklər verir.

6) Azərbaycan –bütövlükdə Avrasiya məkanı üçün nəqliyyat-kommunikasiya və rabitə qovsagına çevrilmiş, iqtisadi axınların (tranzit xarakterli) əsasötürücülərində biri kimi fəaliyyət göstərməkdədir. Şərqi-Qərbi super informasiya kanalının fəaliyyətə başlaması ilə Azərbaycan güclü informasiya axını kanallarından biri keyfiyyətinə də yiyələnəcəkdir.Ortamüddətli dövrdə nəqliyyat sektorunun inkişaf siyasətinin prioritetlərinasagıdakılardan ibarət olacaqdır:

- *nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf etdirilməsi;*
- *nəqliyyat sektorunun, o cümlədən nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət mühitinin daha da təkmilləşdirilməsi;*
- *yol-kommunikasiya kompleksində müxtəlif nəqliyyat növlərinin ardıcıl inkişafı;*
- *ölkə ərazisində beynəlxalq və tranzit dəhliz və yolların, ebcə də ölkənin regionlararası, şəhər və rayondaxili yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı;*
- Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat-kommunikasiya trafikinin və əsas nəqliyyat vasitələrinin dünya standartlarına uyğun modernləşdirilməsi və müasirləşdirilməsi əsasında milli nəqliyyat-yol sisteminin dünya kommunikasiya məkanına inteqrasiyası;
- Xəzər dənizində etibarlı multimodal nəqliyyat sisteminin yaradılması, liman, dəniz ticarət donanması və dəmir yollarında güzəştli tariflər əsasında cəlbəedici loqistik sxemlərin və ən qısa transkontinental marsrutlarının tərtib edilməsi və tətbiqi;
- Azərbaycan ərazisində, xüsusilə limanlarda xüsusi iqtisadi zonaların yaradılması, burada yüksək informasiya-kommunikasiya təminatlı nəqliyyatloqistika mərkəzlərinin təşkili;
- Xəzər regionunda istehsal olunan karbohidrogenlərin dünya bazarlarına çatdırılması zamanı eneijidasiyıcıların beynəlxalq və tranzit nəql edilməsində Azərbaycanın apancı mövqeyinin saxlanması və gücləndirilməsidir.

Azərbaycan geoiqtisadi inkişaf modelinə keçici bir-biri ilə sıx bağlılıqla olan bir sıra vəzifələrin kompleks həllini tələb edir. Ölkənin nəqliyyat-rabitə xətlərinin, ticarət yollarının və informasiya axını kanallarının transregional qlobalqovsaqlarından birinə çevrilməsi yönündə beynəlxalq əhəmiyyətli infrastruktur layihələrin həyata keçirir.

Nəticə etibarilə bütün sahələrdə əldə edilən nailiyyətlər Heydər Əliyev siyasətinə alternativin olmadığını bir daha təsdiq edir. Bir zamanlar əlçatmaz olan, xəyal kimi görünən iri layihələrin real həyata vəsiqə alması, şəhərlərimizin, rayonlarımızın, hətta kəndlərimizin sürətlə abadlaşaraq göz oxşaması, insanların yaşayış səviyyəsinin ildən-ilə yaxşılaşdırılması çoxlarımız üçün qürur mənbəyinə çevrilib. Qeyd edildiyi kimi, Azərbaycanın tranzit və yükdaşıma potensialı geniş olması ilə seçilir. Əlverişli coğrafi mövqe, son illərnəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, həyata keçirilən irimiqyaslı layihələr Azərbaycanın tranzit və yükdaşıma potensialından daha səmərəli istifadə etməklə bu sahədən daxil olan gəlirlərin həcmnin artmasına geniş imkan yaradır.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Məlum olduğu kimi, nəqliyyat sektoru bəşər cəmiyyətinin inkisafında müstəsna rol oynayan amillərindən biridir. Əsrlərlə nəqliyyatın inkişafı cəmiyyətdə gedən proseslərlə yanaşı olmuş və onun istehsal sahələrinin inkişafında, məhsuldar qüvvələrin formalaşmasında əvəzsiz rolu olmuşdur. *Nəqliyyatın tranziti* yüklərin və sərnisin daşımalarının yolda üçüncü ölkədən keçməklə birölkədən digərinə və ya aralıq məntəqələrdən keçməklə bir məntəqədən digərinə tranzit qaydaları ilə təyin olunmuş yerə çatdırılmasıdır. Əlbəttə ki, nəqliyyatın beynəlxalq səviyyədə hərəkət istiqaməti nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə həyata keçirilir və coğrafi mövqeyi əlverişli olan ölkələrə tranzit potensialının geoiqtisadi məkanda iqtisadi mənfəətini artırmaqla yanaşı geosiyasi arenada nüfusunun artmasına imkan yaradır. Tranzit potensialı əhəmiyyətli dərəcədə yüksək olan ərazilərdə və ya ölkələr də nəqliyyat infrastrukturunun yenidən qurulması və inkisafı üçün beynəlxalq layihələr həyata keçirilir. Sosial sferanın inkişafı, nəqliyyatın və informasiya texnologiyaların inkişafı ölkələrdə geosiyasi və geoiqtisadi əlaqələrin inkişafına böyük təkan verir.

Şərqlə-Qərbin qovşağında yerləşən və əlverişli, unikal coğrafi mövqeyə malik olan ölkəmiz Azərbaycan dünya iqtisadiyyatın nəqliyyat sektorunda baş vermiş proseslərdən kənarda qalmamış, malik olduğu tranzit potensialı dünya ölkələrinin həmişə marağında olmuş və səmərəli iqtisadi əlaqələrin həyata keçirilməsinə zəmin yaratmışdır. XXI əsrdə Avrasiya ölkələri arasında gedən integrasiya proseslərinin intensivləşməsi, Avropa-Qafqaz-Asiya magistral dəhlizində fəaliyyət göstərən nəqliyyat sahələrinin transxəzər nəqliyyat sisteminin İpək Yolu nun bərpası ilə əlaqədar olaraq transatlantika Aralıq dənizi Qara dəniz və Xəzər dənizi hövzəsi ölkələrində fəaliyyət göstərən quru və su yollarının yüksək səviyyədə yük axınlarını ötürmək qabiliyyətinə malik olmalarında, qovşaqlarda, limanlarda həmçinin avtomobil yollarının texniki iqtisadi göstəricilərinin yaxşılaşdırılması məqsədilə beynəlxalq normalara uyğun yenidənqurma işlərinin aparılması mühüm məsələlərdən hesab edilir. Bu məqsədin yerinə yetirilməsinə hər bir ölkəsinə nəqliyyat sisteminin təhlil

olunması və onların iqtisadi-coğrafi baxımdan qiymətləndirilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan Azərbaycan respublikasının dünya iqtisadiyyatına qovuşması və dünya ölkələri ilə gedən integrasiya proseslərində yerini müəyyən etmək üçün müasir baxımdan nəqliyyat sahələrinin təhlil olunması olduqca vacibdir. Azərbaycanın tranzit potensialının rentabilliyini artırmaq məqsədindən irəli gələrək ,mövcud qloballaşan iqtisadi ticari şəraitdə beynəlxalq nəqliyyat sistemində mövqeyinin rəqabət və əməkdaşlıq müstəvisində hərtərəfli nailiyyətlərə nail olmaq və milli iqtisadiyyatın qeyri-neft sektorunda inkişafını artırmaqdır . Nəqliyyatda sektor islahatlarının tamalanması vahid nəqliyyat siyasətinin formalasması üçün stimül yaratmışdır. Nəqliyyat sisteminin inkisafi məsələləri iqtisadiyyatın iqtisadi artım fazasına keçməsinə uyğun olaraq, dövlətin sosial-iqtisadi prioritetlərinin həyata keçirilməsi ilə bilavasitə bağlıdır. Ölkənin nəqliyyat sektorunun və nəqliyyat infrastrukturunun inkisafına dövlət qaygısı ilbəlil sürətlə güclənməkdədir. Vahid iqtisadi məkanın inkisafı, mal dövriyyəsinin sürətləndirilməsi və iqtisadiyyatda nəqliyyat xərclərinin azaldılması - mal dövriyyəsi sistemində inzibati əngəllərin və ayrı-ayrı regionların nəqliyyat sisteminin inkisafında qeyri-bərabərliyin ləğv olunması ilə yanaşı, ölkədə vahid dayanıqlı nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılmasını tələb edir. Nəqliyyat diskriminasiyasının ləğv edilməsi məqsədi ilə vətəndaşların bütün təbəqələrinin, o cümlədən ucqar ərazilərdə yaşayan vətəndaşların nəqliyyatla təmin olunması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılması, nəqliyyatın əhaliyə və ətraf mühitə neqativ təsirinin azaldılması, nəqliyyat kompleksi üçün ixtisaslı kadrların hazırlanması nəqliyyat sisteminin inkisafının əsas məqsədlərindəndir. Nəticə etibarilə Azərbaycan Respublikası istər regional istərsə də beynəlxalq səviyyədə olsun tranzit potensialının düzgün istifadəsini qeyri-neft sektoru kimi ölkənin əsas inkişaf tempi kimi qiymətləndirilməli və bu sahədə təkliflər hərtərəfli dəyərləndirməlidir. *Azərbaycanın Transit potensialı və beynəlxalq tranzit mövqeyinin qiymətləndirməsi* mövzusu hal hazırda ölkəmiz üçün böyük əhəmiyyətə malikdir. Bu sahədə hərtərəfli inkisaf amilləri yüksək səviyyədə həyata keçirilir. Mövcud durum onu göstərir ki, müasir qloballaşan iqtisadiyyatın neft sektoru ciddi şəkildə

transformasiyaya ugradigina görə qeyri neft sektorunun inkişafına dəstək üçün əsaslı infrastruktur kimi formalaşması üçün transit potensialından Azərbaycan səmərəli şəkildə yararlanaraq fayda əldə etməlidir. Transit potensialının qiymətləndirilməsi nəticəsində respublikanın ÜDMində bütçəsinin formalaşmasında nəqliyyat sektorunun və transit potensialından istifadə faizi qalxacaqdır. Nəticədə bununla yanaşı beynəlxalq arenada əməkdaşlıq artacaq nüfuz güclənəcəkdir. Ölkədə yeni iş yerləri açılacaq və iqtisadi mənfəət artacaqdır. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb kimi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsilməsində yerləşməsi və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu kimi nəqliyyat infrastrukturalarının layihələrinin istifadəyə verilməsi Azərbaycan Respublikasının iqtisadiyyatında önəmli yer tutacaqdır. Azərbaycan Respublikasının dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası və xarici ticarətin genişləndirilməsi nəqliyyat infrastrukturunun ona uyğun yenidənqurulmasını, Azərbaycanın transit ölkəsi kimi mövcud imkanlarından tam istifadə edilməsini, ölkə yükdaşıyıcılarının rəqabətqabiliyyətliliyinin artırılmasını və nəqliyyat xidmətləri ixracının inkişafını tələb edir.

İstifadə olunmuş Ədəbiyyat siyahısı

- 1) Koçetov E.G. Geoiqtisadiyyat. Dünya iqtisadi məkanının mənimsənilməsi ali məktəblər üçün dərslik. Rus dilindən tərcümə. Bakı: “İqtisad Universiteti” Nəşriyyatı- 2014.
- 2) Hikmət Babaoglu.Dünya siyasəti və Beynəlxalq münasibətlər,DƏRSLİK.2009
- 3) M.Nəsibov. Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların əsasları. Ümumi hissə. I kitab. Bakı, “Elm və təhsil ” nəşriyyatı, 2013, 544 səh.
- 4) Həsənov Ə.M. Azərbaycanın geosiyasəti. Dərslik. - Bakı, 2015. -1056
- 5) Əliyev E.Ə. Beynəlxalq nəqliyyat hüququ.Dərslik. Bakı: 2009, 868 səh.
- 6) Məmmədov.Z.S. XXI :İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru.Bakı 2002.386 səh.
- 7) Böyük İpək Yolu və sosial-iqtisadi yüksəlişin stimullaşdırılması aspektləri. Müasir mərhələdə Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafının əsas meyilləri. Azərbaycan Elmlər Akademiyası İqtisadiyyat İnstitutu. /məqalələr toplusu/ VI cild. Bakı. Elm. 2000. 0,2 ç.v.
- 8) Əmrahov M.İ.Böyük İpək Yolu.Dərslik.Bakı.2011,84səh
- 9) İpək Yolu: II Respublika elmi-praktiki konfransın materialları (20-27 dekabr). Bakı, 2001
- 10) Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər) Dövlət Proqramı
- 11) Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləndirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı” (2006-2015-ci illər)

- 12) Bakı-Tibilisi-Qars dəmir yolu xətti: iqtisadi dəyərləndirmələr və sosial effektlər. Avroasiyada yeni integrasiya təşəbbüsləri: Mövcud vəziyyət və gözləntilər. II Avroasiya Sosial elmlər forumunun materialları. Bakı: "İqtisad Universiteti" Nəşriyyatı
- 13) Cənub-Şimal nəqliyyat dəhlizi: inkişaf meyilləri və perspektivlər. 2005-2006-cı illərdə Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetində yerinə yetirilmiş büdcə təyinatlı elmi-tədqiqat işlərinin yekununa həsr edilmiş elmi-praktiki konfransın tezisləri. Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti. (A.F.Hacızadə ilə müştərək) Bakı. 2007.
- 14) Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya,iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər ,II Beynəlxalq Konqres materialları,Qafqaz Universiteti,Bakı.2007
- 15) BMT-nin Baş Katibi Kofi Annan «Biz xalqlar: Birləşmiş Millətlər Təşkilatının XXI əsrdə rolu» adlı məruzəsi // Avrasiyanın təhlükəsizliyi. 2000. №1. Səh. 210-211.
- 16) Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu. Azərbaycanın vergi jurnalı. Bakı: № 3, 2014.
- 17) mfa.gov.az(*Azərbaycan Respublikası Xarici İşlər Nazirliyi*)
- 18) mot.gov.az-(*Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi*)
- 19) azal.az- (*Azərbaycan Hava Yolları*)
- 20) www.acsc.az/(*Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi*)
- 21) statistika.gov.az (*Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi*).

- 22) <http://www.cabmin.gov.az/> (*Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabineti*)
- 23) <http://www.azeravtoyol.gov.az/az/pages/40/>
- 24) http://mgimo.ru/files2/y02_2015/267918/POdberezkina-thesis.pdf
- 25) <http://amirabadport.pmo.ir/ru/introduction/corridors>
- 26) [yberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory- integratsiya-stran-shos](http://yberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory-integratsiya-stran-shos)
- 27) <http://www.president.az/azerbaijan/silkroad>
- 28) <http://www.azerbaijan.az/portal/Economy/Ways>
- 29) <http://mot.gov.az/az/content/>
- 30) www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/
- 31) www.xalqqazeti.com/az/news/economy/66959
- 32) iqtisadiyyat.com/az/pages/8/information/4896
- 33) www.azerbaijan.az/_Economy.

Резюме

Данная диссертационная работа посвящена транзитному потенциалу и оценке мирового положения транзита Азербайджанской Республики. В ходе анализа было выявлено, что расположенный в центре Восточно-Западного и Северо-Южного транспортного коридора, Азербайджан обладает огромнейшим транзитным потенциалом. Этот потенциал высоко оценивается как на национальном, так и международном уровне. Транзитная перевозка грузов в геоэкономической сфере ненефтяного сектора улучшит сотрудничество с зарубежными странами, и в будущем будут проведены важные мероприятия для расширения возможностей транспортного транзита. Азербайджан от этого извлечет социально-экономическую выгоду. В диссертационной работе были подробно рассмотрены все вопросы, связанные с транзитным потенциалом Азербайджана.

В диссертации отмечается, что в Азербайджанской Республики развитие транспортного сектора является одним из необходимых и важных условий дальнейшей структурной перестройки экономики. Азербайджан занимая одно из ключевых положений в вопросах создания кратчайший транспортных коридоров в евро-азиатском регионе, является крупным транспортным узлом в единой транспортной системе Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА). Республику имеет сложившаяся транспортная система, которая включает в себя железнодорожный, автодорожный, морской, воздушный и трубопроводный транспорт.

В соответствии с Государственной концептуальной программой развития транспортного сектора Азербайджана, Президентом Азербайджана были утверждены ряд важные программы и документы способствующие развитию транспортного сектора.

Summary

Thesis is devoted to the Azerbaijan's transit potential and assessment of the position of international transit. Through analysis, it was revealed that a favorable geographical position in the East-West and North-South transport corridors in the center there is a great transit potential of Azerbaijan as a country. Whether the transit potential of both national and international level is highly appreciated. Non-oil sector to increase its cooperation with other countries in the field of geo-transit cargo transportation and transit opportunities for expansion in the future and the future economic and social benefits will be taken as an important benefit. In connection with the transit potential of the dissertation work is described in detail all the questions

The thesis says that, in the Republic of Azerbaijan development of the transport sector is a necessary and important condition for further economic restructuring, improving the competitiveness of transport services in world markets and the integration of the country, in a dynamically changing system of international relations. Azerbaijan occupies one of the key provisions on the establishment of the shortest transport corridors in the Euro-Asian region, is a major transportation hub in a single transport system of Europe-Caucasus-Asia (TRACECA). Republic is the current transportation system, which includes rail, road, sea, air and pipeline transport. In accordance with the State program, the conceptual development of the transport sector in Azerbaijan, the President of Azerbaijan approved a number of important programs and documents contribute to the development of the transport sector.

