

AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ
AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ
BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ

Əlyazması hüququnda

Cəlilov Cəlil Heybət oğlu
(Magistrantın A.S.A)

“Azərbaycanın tranzit potensialı və beynəlxalq tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi”

mövzusunda

MAGİSTR DİSSERTASIYASI

İxtisasın şifri və adı: 060401 Dünya İqtisadiyyatı

İxtisaslaşma: Beynəlxalq İqtisadi Münasibətlər

Elmi rəhbər:

i.e.d., prof. Ş.H.Hacıyev

Magistr proqramının rəhbəri:

i.e.n., dos. M.Q.Məmmədov

Kafedra müdiri:

i.e.d., prof. Ş.H.Hacıyev

BAKİ – 2018

MÜNDƏRİCAT

GİRİŞ.....	3
I FƏSİL. TRANZİT POTENSİALININ ÖLKƏ İQTİSADİYYATINDAKI ROLU VƏ ONUN BEYNALXALQ TƏNZİMLƏNMƏ MEXANİZMLƏRİ	
1.1. Tranzit potensialı anlayışı və onun Azərbaycan iqtisadiyyatındakı rolu.....	7
1.2. Tranzit daşımalarının tənzimlənməsi: beynəlxalq sazişlər və konvensiyalar.....	14
II FƏSİL. AZƏRBAYCANIN MÖVCUD NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN VƏ TRANZİT POTENSİALININ QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİ	
2.1. Azərbaycanın mövcud nəqliyyat infrastrukturunu və onun qiymətləndirilməsi.....	21
2.2. Azərbaycanın tranzit potensialının inkişafına yönəlmiş dövlət siyasətinin əsas istiqamətləri.....	33
III FƏSİL. AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ TRANZİT MÖVQEYİNİN GÜCLƏNDİRİLMƏSİ VƏ TRANZİT POTENSİALININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ	
3.1. Azərbaycan tranzit mövqeyinin gücləndirilməsində yeni Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu.....	43
3.2. Azərbaycanın qoşulduğu beynəlxalq tranzit layihələr və onların Azərbaycan üçün sosial-iqtisadi əhəmiyyəti.....	50
3.3. Azərbaycanın tranzit potensialının inkişaf perspektivləri.....	57
NƏTİCƏ.....	68
İSTİFADƏ OLUNMUŞ ŞƏDƏBİYYAT.....	71

GİRİŞ

Mövzunun aktuallığı. Bazar münasibətlərinin qərarlaşdığı bir dövrdə itmiş iqtisadi əlaqələrin yenidən bərpa edilməsi ölkənin başlıca prioriteti oldu. XX əsrdə beynəlxalq əlaqələrin sürətli təşəkkül tapmasında nəqliyyat sektoru vacib rol oynamış və bu sahədə əhəmiyyətli infrastruktur sahələr formalaşmış və ümumilikdə, iqtisadiyyatın ən aktual mövzusunda çevrilmişdir. Beynəlmilləşən dünya təsərrüfatının yüksək sürətlə təşəkkül tapan strukturlarından hesab olunan nəqliyyat sferası iqtisadi inkişafın əsas faktoru kimi nəzərdən keçirilir və inteqrasiya proseslərinin inkişafında başlıca rol oynayır.

Həmçinin, neftdən əldə olunan gəlirlərin qeyri-neft sektoruna yönəldilməsi ilə bu sahələrin təşviqi də atılan əsas addımlardan idi. Lakin, son illərdə neftin qiymətinin aşağı düşməsi nəticəsində neftdən gələn gəlirlərdə kəskin azalma baş vermişdir. Belə olan halda, qeyri-neft sektorunun inkişaf etdirilməsi sahələrindən biri kimi ölkədə nəqliyyat infrastrukturunun təşəkkül tapması idi.

Nəqliyyat sisteminin inkişafı ilə əsas qoyulan neft kəmərlərinin, qaz kəmərlərinin, dəmir yolu nəqliyyatının inşası özünü tranzit potensialının artırılmasında tapdı.

Xüsusilə də, qloballaşan dünya təsərrüfatı sistemində ölkəmizin əlverişli geosiyasi mövqedə yerləşməsinə nəzərə alaraq, beynəlxalq aləmdə tranzit ölkə olaraq tanınması üçün bir sıra tranzit layihələrə qoşulmuşdur. Bundan başqa, Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizlərinin əsas hissəsinin Azərbaycan ərazisindən keçməsi ölkənin tranzit potensialının artmasını labüd etmişdir.

Nəqliyyat infrastrukturunun təşəkkül tapması ÜDM-da nəqliyyat sektorunun çəkisinin artmasına, həmçinin də, tranzit potensialının yüksəlməsi ilə ölkədə tranzit gəlirlərinin artmasına gətirib çıxaran başlıca amillərdəndir.

Böyük İpək Yolunun bərpa etdirilməsi ilə Çindən Avropaya daşınan yüklərin artması nəticəsində ölkəmiz tranzit mövqə tutaraq həmin yüklərin daşınmasında iştirak etmişdir. Əlavə olaraq, Böyük İpək Yolunun özəyi hesab

olunan BTQ nəqliyyat dəhlizi digər tranzit nəqliyyat xətlərindən zaman baxımdan çevikliyinə və məsrəf baxımdan ucuzluğuna görə fərqlənmişdir.

Milli iqtisadiyyatın beynəlxalq aləmə inteqrasiyası prosesi ölkəmiz üçün vacib hesab olunur və bazar iqtisadi sistemi yolunu tutan Azərbaycan Respublikası özünün geniş iqtisadi potensialını hərəkətə gətirmək üçün bəzi ölkələrin qabaqcıl texnologiyalarını və investisiya qoyuluşlarını milli iqtisadiyyata cəlb edir və onlarla effektiv əməkdaşlıq münasibətlərini təkmilləşdirir.

Nəticədə, təsərrüfat əlaqələrinin qloballaşması və beynəlmilləşməsi ilə ölkələrarası ixrac-idxal əlaqələri artmış, yüklərin daşınması üzrə yeni nəqliyyat vasitələri- neft və qaz boru kəmərləri, hava, dəniz, dəmir yolu nəqliyyatı istifadəyə verilmişdir.

Tədqiqatın predmetini-Azərbaycanda tranzit potensialının inkişafı istiqamətdə ölkənin qoşulduğu layihələr, konvensiyalar və bu istiqamətdə yerinə yetirilən tədbirlər nəzərdə tutulur.

Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri- tədqiqatın məqsədini bu sahənin mövcud vəziyyətinin qiymətləndirilməsi, nəqliyyat sektorunda çalışan qurumların fəaliyyətinin təhlili, tranzit potensialının artırılması üzrə qanunvericilik bazasının təkmilləşdirilməsi təşkil edir.

Tədqiqat işinin vəzifələri:

1. Ölkənin tranzit potensialının artırılmasının maliyyələşmə mənbələrinin müəyyən olunması;
2. Tranzit potensialının inkişaf etdirilməsi üçün ölkənin bir sıra nəqliyyat dəhlizi layihələrinə cəlb edilməsi;
3. Nəqliyyat infrastrukturunun formalaşmasının başlıca prioritetlərinin müəyyən olunması;
4. Ölkədə müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin təkmilləşdirilməsi ilə ÜDM-un formalaşmasında çəkisinin artırılması;
5. Ölkədən keçən tranzit marşrutlarının istifadəsinin effektivliyinin yüksəldilməsi.

Tədqiqatın informasiya bazası-Dissertasiya işinin yerinə yetirilmə zamanı Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin, Azərbaycan Hava Yolları, Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, Dövlət Statistika Komitəsinin internet şəbəkəsinin informasiya bazasından geniş istifadə olunmuşdur.

Tədqiqat işinin elmi yeniliyi-dünya təsərrüfatının qloballaşmasının nəticəsi olaraq, ixrac-idxal əməliyyatlarının artmasının təmin edilməsi istiqamətində nəqliyyat dəhlizinin inkişafının rolunun müəyyən edilməsi, ölkə daxili nəqliyyat infrastrukturunun mövcud vəziyyətinin təhlili, qeyri-neft sahəsinin inkişafında nəqliyyat sisteminin vəziyyətinin müəyyən olunmasından ibarətdir.

- Cənub Qaz dəhlizi proqramının həyata keçirilməsində TANAP, TAP layihələrinin rolunun müəyyən edilməsi;
- Bakı-Tbilisi-Qars kəmərinin TRASEKA layihəsində əhəmiyyətliliyinin nəzərdən keçirilməsi;
- Ölkə daxilində və ölkələrarası sərnişin və yük daşınmalarında üstünlük verilən nəqliyyat vasitələrinin növlərinin müəyyən edilməsi;
- Böyük İpək Yolunun bərpasının ölkənin iqtisadi inkişafında rolunun öyrənilməsi;
- Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat marşrutlarının Azərbaycan ərazisindən keçməsinin ölkə üçün üstünlüyünün qiymətləndirilməsi.

Tədqiqatın nəzəri-metodoloji əsasları-Dissertasiya işinin nəzəri-metodoloji əsaslarını tranzit potensialı anlayışına dair irəli sürülmüş mülahizələr, bu sahənin tənzimlənməsində iştirak edən müvafiq qurumlar, Azərbaycanda bu sahənin inkişaf etdirilməsi üçün qoşulduğu sazişlər və konvensiyalar təşkil etmişdir.

Dissertasiya işinin strukturu- 3 fəsildən, 7 paragrafdan, nəticə və təkliflərdən sonra isə ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

Dissertasiya işinin birinci fəslində tranzit potensialı anlayışının mahiyyətinə dair müxtəlif mülahizələr, fikirlər irəli sürülmüş və bu sahənin tənzimlənməsi məqsədilə ölkənin qoşulduğu konvensiyalardan və sazişlərdən söz açılmışdır.

Dissertasiya işinin ikinci fəsilində isə, ölkədə nəqliyyat sisteminin mövcud vəziyyəti, bu sahənin ölkənin iqtisadi inkişafında rolu təhlil olunmuş, nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi üçün dövlətin tənzimləmə üsullarından istifadə etməsi, sərnişin və yük daşınmasında üstünlük verilən nəqliyyat vasitələrinin növlərindən söhbət açılmışdır.

Dissertasiya işinin üçüncü fəsilində isə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu nəqliyyat xətti layihəsinin rolu qiymətləndirilmiş, Azərbaycanın qoşulduğu tranzit layihələrinin ölkənin iqtisadi inkişafına və nəqliyyat sisteminin təşəkkülünə təsiri, ölkənin tranzit potensialının artırılması imkanları araşdırılmışdır.

I FƏSİL

Tranzit potensialının ölkə iqtisadiyyatındakı rolu və onun beynəlxalq tənzimlənmə mexanizmləri

1.1. Tranzit potensialı anlayışı və onun Azərbaycan iqtisadiyyatındakı rolu.

Tranzit yük daşınması anlayışı dünya miqyasında əmtəə və xidmətlərin mübadiləsinin obyektiv zərurətindən meydana gələn və ölkələrin coğrafi vəziyyəti, geosiyasi mövqeyi və iqtisadi əlaqələri ilə şərtlənən zəruri nəqliyyat kateqoriyası hesab olunub, beynəlxalq ticari münasibətlərdə böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Keçmişdən indiyə qədər gömrük ərazilərindən tranzitlə nəql olunan yüklərə uzun zaman ərzində müxtəlif ölkələrdə vergi tətbiq olunmuşdur. İnformasiya texnologiyalarının və nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, xarici ticarət dövriyyəsinin yüksəlməsi ilə əlaqədar tranzit daşımalarla bağlı gömrük rüsumu tətbiq olundu və bununla ölkə ərazisinə daxil olan məhsullara proteksionist tədbirlərin təsirinin minimuma endirilməsinə imkan yarandı.

Belə ki, tranzit gömrük rejimi dedikdə, məhsulların ölkə ərazisində gömrük sahəsində fəaliyyət göstərən qurumlar arasında, həmçinin, digər ölkələrin ərazisində məhsullara görə vergilər, tutulmalar, gömrük rüsumları tətbiq olunmadan, eləcə də, yüklərə görə iqtisadi tədbirlər yerinə yetirilmədən məhsulların ölkə ərazisindən keçərkən yaranan gömrük rejimidir [1,s.47]. Tranzit gömrük rejiminin hərtərəfli istifadəsində həmçinin, göndərilən məhsulların tranzit daşınmalarının şərtlərinin tənzimlənməsi və sadələşdirilməsinə istiqamətlənmiş, onların eyniləşdirilməsini (inifikasiyasını) təmin edən bir sıra beynəlxalq - hüquqi sənədlərin hazırlanması əhəmiyyətli rol oynadı.

Bu rejimə əsaslanaraq göndərilən mallar üçün vergi ödənişləri, gömrük rüsumları və yerinə yetirilən iqtisadi islahatlar nəzərdə tutulmur. Yüklərin tranzitlə daşınmasının tənzimlənməsi, həmçinin, Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin sərəncamları, beynəlxalq konvensiyalar, normativ xarakterli aktların vasitəsilə də reallaşa bilər.

Tranzit gömrük rejimi bu rejimə əsaslanaraq göndərilən malların nomenklaturasına, çəkisinə, sayına və təyinatına dair hər hansı bir xüsusi məhdudiyyəti müəyyən etmir. Əlavə olaraq qeyd etmək olar ki, tranzit rejiminin tətbiqində Gömrük Məcəlləsinin 19 maddəsində göstərilən-sərhəddən keçirilən məhsulların müxtəlif çeşidlərinə qadağa əks olunmuşdur.

Praktiki olaraq tranzit əməliyyatlarının aparılması üçün təyin olunan qayda və şərtləri iki kateqoriyaya ayırmaq olar:

- rejimin benefisarı tərəfindən üzərinə götürülən öhdəliklər və ya rejimin tətbiqinə icazə verilməsinə görə təyin olunan şərtlərə;

- rejimin reqlamentasiyasına əməl edilməsini yerinə yetirmək üçün gömrük orqanları tərəfindən irəli sürülən gömrük nəzarətini reallaşdırmaq vasitəsinə görə.

Gömrük Məcəlləsi tranzit gömrük rejiminin icrasının icazə şərtlərini özündə birləşdirir. Bununla belə, gömrük bəyannaməsində gömrük rejimindən istifadə üçün icazə şərtləri, tranzit olunan məhsulların nəql olunmasına dair ətraflı məlumatlar, məhsulun göndərilməsi məqsədi və s. kimi hissələr yer almış və həmin bəyannamə müvafiq orqana təqdim edilməklə icazə alınaraq icra olunmuşdur. [2,s.48].

Mallar tranzit göndərilməsi zamanı davamlı olaraq gömrük nəzarəti altında qalır və bu kimi tədbirlər Məcəllənin 188-ci maddəsinin şərtlərinə əsasən icra olunur:

- Mallar ölkəmizə daxil olan zaman həmin məhsulların ölkə ərazisindən göndərildiyi vaxtdan etibarən;

- Mallar Azərbaycan Respublikasından göndərildiyi vaxt müvafiq qurumun gömrük bəyannaməsini irəli sürüldüyü andan başlayır.

Bazar münasibətlərinin formalaşdığı bir dövəmdə ölkələrarası əlaqələrin təşəkkül tapması ilə idxal, ixrac əməliyyatlarının həcmnin yüksəlməsi nəqliyyat sisteminin yenidən təkmilləşdirilməsinə şərait yaratmışdır. Nəqliyyat sektorunun inkişafı ticari münasibətləri inkişaf etdirdiyi kimi, həmçinin, beynəlxalq aləmdə bir sıra ölkələrin tranzit potensialının artırılmasına gətirib çıxarmışdır.

Tranzit ölkə dedikdə, məhsulun bir ölkədən digər ölkəyə çatdırılmasını təmin edən və aralıq mövqedə yerləşərək həmin məhsulları ilkin məntəqədən qarşılıyaraq sonuncu məntəqəyə göndərən ölkə nəzərdə tutulur. Nəqliyyat sektorunun inkişafı, həmçinin, iqtisadi əlaqələrin genişlənməsini təmin etməklə yanaşı milli təsərrüfatın beynəlmilləşməsinə, qloballaşmasına xidmət edir.

XX əsrin sonu və XXI əsrin əvvəllərinə nəzər salsaq, dünya ölkələri arasında ticari münasibətlərin daha geniş yayılması nəqliyyat sferasının müasir qlobal problemlərinin yaranmasına təsir göstərmişdir. Dövlətlərin yerləşdiyi ərazidən asılı olmayaraq, hər bir ölkə istehsal etdikləri məhsullarını daha effektiv üsullarla dünya bazarına çıxarmağa və daha çox gəlir qazanmağa səy göstərir. Buna görə də, nəqliyyat infrastrukturunun yeni məsələlərini dünya ölkələri ilə qarşılıqlı əməkdaşlıq etmədən həll etmək mümkün deyil. Bu kimi hallar dünya məkanında əsas rol oynayan yük daşımalarının müxtəlif növlərindən effektiv şəkildə yararlanmağı nəzərdə tutur.

XX əsrin yekunlarına yaxın dünya ölkələri arasında daşınan yük dövriyyəsinin 8%-i avtomobildən, 3%-i isə daxili su yollarından, 14%-i boru kəməridən, 62%-i dəniz nəqliyyatından, 16%-i dəmir yolu nəqliyyatından ibarətdir. Bununla belə, XXI əsrdə texnologiya sahəsində əldə olunmuş nailiyyətlərin dünya ölkələrinin praktikasına eləcə də, nəqliyyat sektoruna cəlb edilməsilə sözü gedən sahənin elmi texniki potensialının artmasına təsir göstərilmişdir.

Həmin illərdə dünya miqyasında inteqrasiya proseslərinin geniş vüsət alması nəqliyyat sektorunun müxtəlif növlərinin yüksək tempə təkmilləşməsini nəzərdə tuturdu. Həmin dövrdə daşınan ümumi yük dövriyyəsinin payında yüklərin uzaq məsafələrə daşınmasına imkan yaradan dəmir yolu nəqliyyatı üstünlük təşkil edirdi. XIX əsrin yekunlarında və XX əsrin başlanğıcında beynəlxalq aləmdə dəniz nəqliyyatı ilə yüklərin nəql olunması daha səmərəli hesab olunurdu.

Belə ki, məntəqələr arasındakı daha yüksək həcmdə yük daşınmasını təmin edən və yüksək mobilliyə əsaslanan tankerlərin yaradılmasının reallaşdırılması

su yolu ilə nəql olunan yük dövriyyəsinin həcmnin digər nəqliyyat sahələrinə nisbətən artmasına gətirib çıxardı.

Dünya nəqliyyat sisteminin təşəkkül tapması yalnız yük və sərnişin nəqli üzrə prosedurları əhatə etmir, həmçinin, dünya ölkələrində məşğulluq səviyyəsinin artmasını labüdləşdirmiş, ölkənin malik olduğu təbii resursların istehsal prosesinə cəlb olunmasına, bundan başqa, ölkədə əhalinin yerləşməsində və nəqliyyat marşrutlarının, limanların təşkilində əhəmiyyətli rol oynayır.

Dünya ölkələrinin nəqliyyat vasitələri və yolları birlikdə dünya nəqliyyat sistemini əmələ gətirir və XX əsrdə formalaşmışdır. Həmin sistemə iqtisadi cəhətdən təşəkkül tapmış İEO və İEOÖ-lərin və eləcə də, regionların nəqliyyat sistemi daxildir.

Dünya çərçivəsində yüklərin nəql olunmasının başlıca xüsusiyyətlərindən biri son zamanlarda yüklərin daşınmasında konteynerlərdən daha çox istifadə edilməsidir. Belə ki, ölkələrarası nəql olunan malların 40%-i sözü gedən vasitələri tətbiq etməklə reallaşır. 20-ci əsrin ikinci yarısından etibarən, elmi nailiyyətlərin artması, turizm sektorunun inkişaf etməsi, xarici ticarət dövriyyəsinin genişlənməsi, sosial və mədəni sferanın eləcə də, başqa sahələrin təşəkkül tapması ilə əhalinin digər ölkələrə hərəkətində mobillik müşahidə olunmuşdur.

Şimali Amerikanın nəqliyyat sferası daha yüksək səviyyədə təşəkkül tapmışdır ki, dünya nəqliyyat xətlərinin uzunluğunun 30%-i həmin əraziyə təsadüf edir. Sözü gedən məkanda avtomobil və boru kəməri nəqliyyatı daha çox üstünlüyə sahibdir. Lakin, Şimali Amerika nəqliyyat vasitələrinin bütün növlərindən istifadəyə və yüklərin nəql olunması məsafəsinə görə Avropadan ön plandadır. Əksinə olaraq, Avropa yolların sıxlığına görə Şimali Amerikayı qabaqlayır. Dünya nəqliyyat yollarının 10%-i MDB məkanının üzərinə düşür. Bununla belə, MDB məkanı nəql olunan malların çəkisinə əsasən, dünya ölkələri arasında ilk sırada dayanır.

Ölkədə nəqliyyat sahəsində qarşılıqlı əməkdaşlığın qurulması üzrə nəqliyyat bazarlarının yaradılması İEÖ-lərdə bazar münasibətlərinin qərarlaşması üçün başlıca rol oynayır.

Alimlərin gəldiyi qənaətə əsasən, ticarətlə dünyanın iqtisadi potensialını yüksəltmək mümkündür və əgər hər hansısa bir ölkə digər ölkə üçün məhsul istehsal edirsə, nəticədə, sözü gedən ölkə həmin sahədə ixtisaslaşmış olur. Bununla belə, bazar iqtisadi sisteminin inkişaf yolu elə təşkil olunmuşdur ki, dünyanın bəzi ölkələri bir-birindən asılı haldadır. Bununla əlaqədar olaraq, bazar ticarəti ölkələrarası idxal və ixrac əməliyyatlarının həyata keçirilməsini təmin etmiş olur.

O ölkənin idxalı artmış olur ki, həmin ölkənin yerli istehsalı zəifdir və iqtisadiyyatı qonşu ölkələrin istehsalından asılıdır. Bununla belə, hər bir ölkənin sosial-iqtisadi inkişafını təmin etməsi üçün ixracı stimullaşdırmaq yollarını müəyyənləşdirməlidir. Məsələn, Azərbaycan neft ixracını gücləndirməklə beynəlxalq aləmdə iqtisadi əlaqələrini genişləndirməyə nail olmuşdur.

Son illərdə, Azərbaycanın dünyanın 140-dan çox ölkəsi ilə əlaqəsi olmuşdur. Digər ölkələrdən məhsulun idxalını azaltmaq üçün sənaye sahəsini inkişaf etdirməklə, xammal ixracını aşağı salmaq və emalın səviyyəsini qaldırmaq lazımdır ki, nəticədə, ixracı genişləndirməyə nail olmaq olar.

Bildiyimiz kimi, Azərbaycan Respublikasının əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi, həmçinin, şərqdən qərbə və şimaldan cənuba uzanan nəqliyyat qovşaqlarının Respublika ərazisindən keçməsi, yüklərin şərqdən qərbə transxəzər vasitəsilə daşınması Azərbaycanın beynəlxalq aləmdə tranzit ölkə olaraq tanınmasına şərait yaratmışdır.

Azərbaycan Respublikasının bir sıra iqtisadi təşkilatlara cəlb olunması da tranzit potensialının artırılmasına təkan verən amillər sırasındadır. Ölkənin qoşulduğu regional iqtisadi qurumlardan biri də Qara dəniz iqtisadi əməkdaşlıq təşkilatıdır.

1997-ci il Qara dəniz iqtisadi əməkdaşlıq təşkilatı üzvləri tərəfindən keçirilən iclasda üzv ölkələrin malik olduğu neft ehtiyatlarının dünya bazarına çıxarılması üçün yeni neft, qaz kəmərlərinin inşasının həyata keçirilməsini təmin

edən konsorsiumların yaradılması təklif olunmuşdur. Bununla belə, həmin proqramda nəqliyyat və infrastruktur sahələrin inkişaf etdirilməsi yönündə fəaliyyət proqramı işlənib hazırlanmışdır və həmin proqramın əsas prioritetlərinə aşağıdakılar daxildir:

1. Həmin regiona daxil olan ərazilərdə tranzit yollarında hər hansısa maneələrin əvvəlcədən baş vermə hallarının aradan qaldırılması;
2. Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizinin təkmilləşdirilməsi;
3. Həmin təşkilata üzv ölkələr arasında nəqliyyat və kommunikasiya sahəsi üzrə informasiya mübadiləsinin yerinə yetirilməsi.

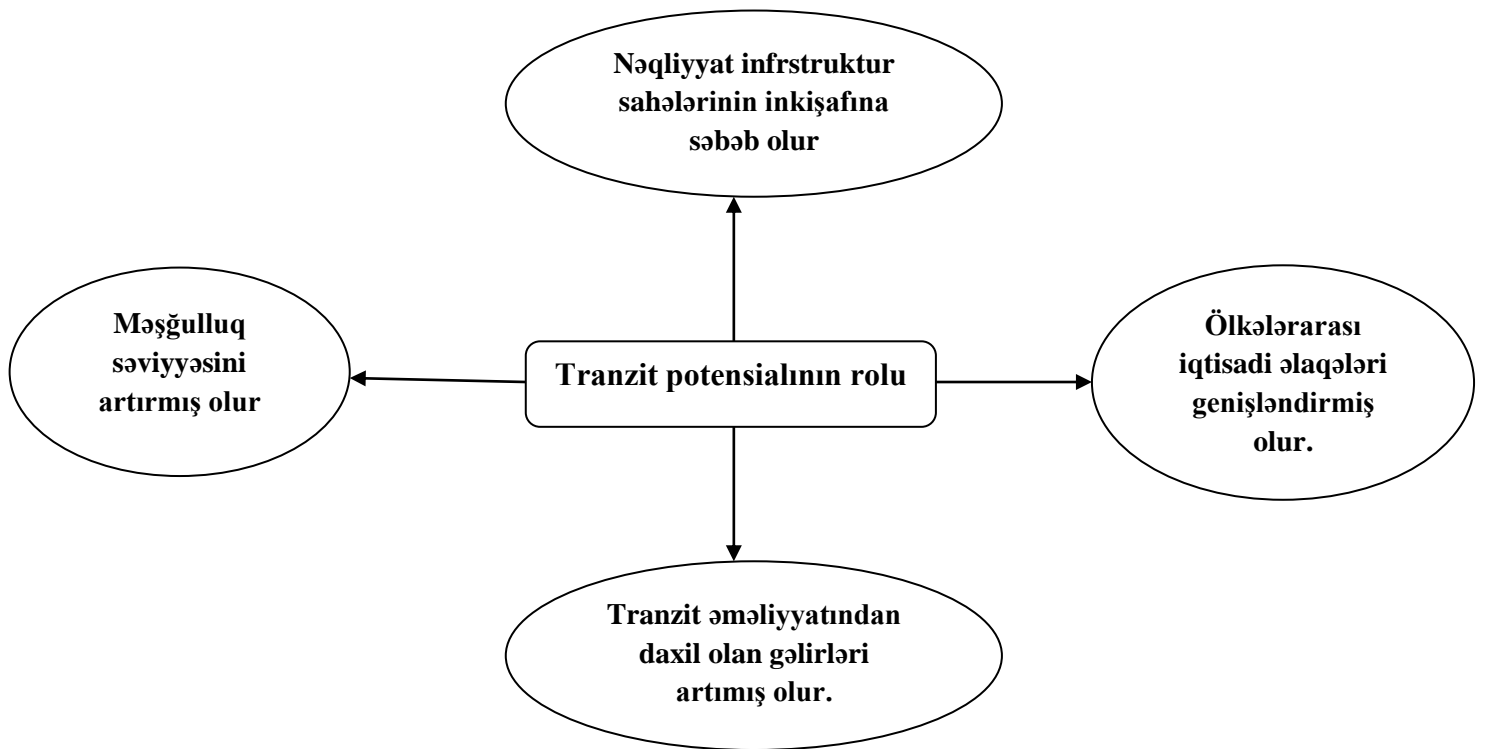
Asiyadan Avropaya gedən nəqliyyat xətti beş istiqamətdə fəaliyyət göstərir, belə ki, Orta Asiya regionundan göndərilən neft ehtiyatları Azərbaycan Respublikasının dəstəyilə Bakı-Supsa kəməri vasitəsilə Gürcüstana, növbəti mərhələdə isə Qara dəniz sahilləri ilə Ukraynaya və daha sonra Avropaya daşınır. Layihənin icra olunması ilə il ərzində bu tranzit dəhlizi vasitəsilə 100-150 mln. ton neft nəql olunacağı gözlənilir. Xəzərsahili ölkələrə gəldikdə isə, il ərzində bu layihənin reallaşması ilə 30 mln. ton neftin ixrac ediləcəyi planlaşdırılır.

Ölkəmizdə neft ixracının həyata keçirilməsində 4 marşrut xətti iştirak edir və həmin nəqliyyat xətlərinin əsasını isə Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC), Bakı-Supsa, Bakı-Novorossiysk boru kəmərləri, eləcə də, Bakı-Batumi dəmiryolu təşkil edir.

Qeyri-neft sektorunun inkişafı üzrə seçilən prioritet sahələrin əsasında nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi dayanır. 2013-cü ildə nəqliyyat sektoru ilə daşınan yüklərin ümumi həcmi 218 mln olmuşdur ki, əldə olunan nəticə 2005-ci ilə nəzərən, 1,7 dəfə artımı nəzərdə tutur.

Böyük İpək Yolunun yenidən istifadəyə verilməsi və onun əsas hissəsinin Respublika ərazisindən keçməsi ölkənin tranzit potensialının yüksəlməsinə bəraət qazandırmış oldu. Böyük İpək Yolunun təkrarən istismarı yalnız Azərbaycanın iqtisadi potensialının artmasına deyil, ümumilikdə, dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin təşəkkül tapmasına, həmin ölkələrin iqtisadi qabiliyyətinin artmasına, burada yaşayan əhəlinin həyat səviyyəsinin yüksəlməsinə gətirib çıxarır. [3,s.93].

Aşağıdakı sxemdə ölkənin tranzit potensialının artırılmasının ölkə üçün müsbət tərəfləri əks olunmuşdur:



Sxem1.1. Tranzit potensialının ölkə iqtisadiyyatına təsiri.

Mənbə: Sxem müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Belə ki, ölkənin tranzit potensialının tam reallaşdırılmasının nəticəsi olaraq, nəqliyyat sisteminin inkişaf etdirilməsi ilə 2017-ci ildə ÜDM-da nəqliyyat sektorunun payının 3% artmasına səbəb olunmuşdur. Belə ki, bu sahədə əlverişli investisiya mühitinin yaradılması olduqca vacib amildir. Çünki, nəqliyyat sferasına qoyulmuş investisiya qoyuluşlarından iqtisadi effektivliyin əldə olunması daha uzun və orta müddəti əhatə etmiş olur. Bu baxımdan, sözü güdən sahədə dövlətin investisiya siyasətinin yerinə yetirilməsi mühüm faktor hesab olunur.

1.2. Tranzit daşımalarının tənzimlənməsi: beynəlxalq sazişlər və konvensiyalar

Beynəlxalq yükdaşımaların həyata keçirilməsi üzrə proseslərin tənzimlənməsi istiqamətində bir sıra saziş və konvensiyalar qəbul olunmuşdur.

1. Beynəlxalq yüklərin qarışıq daşınması üzrə Konvensiya

Konvensiyanın işlənilib hazırlanma tarixi- birbaşa BMT-in səyləri ilə əlaqədardır. Adı çəkilən Konvensiya 1979-cu il 12-30 noyabr tarixində Cenevrədə təsdiq olunmuşdur (I hissə) və həmin Konvensiyaya dair müddəalar 8-24 may 1980-ci il sessiyasında irəli sürülmüşdür.

Beynəlxalq yüklərin qarışıq daşınması üzrə Konvensiyanın əsas missiyası- dünya miqyasında ticari münasibətlərin inkişafına əlavə yardım göstərməkdir. Konvensiyada irəli sürülən tədbirlərin icrası və qaydaların müdafiəsi yüklərin qarışıq daşınmasının heç bir maneəyə rast gəlmədən hərəkətinə, yükdaşımaların səmərəli və effektiv təminatına, konvensiyaya qoşulan ölkələrin yükdaşıma dövriyyəsinin yüksəlməsinə, tranzitivlik xüsusiyyətlərindən yararlanmasına, beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatlarının sürətlənməsinə, gömrük prosedurlarının daha da asanlaşdırılmasına, informasiya mübadiləsinin edilməsinə, reallığa uyğun və operativ tədbirlərin yerinə yetirilməsinə şərait yaratmışdır.

2. Sərhədlərdə yüklərin nəzarətdən keçirilməsi şərtlərinin razılaşdırılması haqqında Beynəlxalq Konvensiya- Konvensiya 21 oktyabr 1982-ci ildə Cenevrədə təklif olunmuşdur. Konvensiyanın əsas missiyası – beynəlxalq yük daşımalarının qənaətbəxşədən səviyyədə olmasına nail olmaqdır. Belə ki, yüklərin gömrük nəzarətindən səmərəli üsullarla keçirilməsi və əməliyyatların asanlaşdırılması aktuallığı ilə daim diqqət mərkəzindədir.

Konvensiyanın əsas məqsədi – gömrük nəzarətindən keçirilmə vaxtının aşağı salınması və bununla bağlı formal mərhələlərin sadələşdirilməsi, milli və beynəlxalq çərçivədə bu əməliyyatlar üzrə əlaqənin sistemləşdirilməsidir. Bununla da, konvensiyaya qoşulan ölkələr arasında ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlər imzalanır, müqavilələr bağlanılır və s.

3. Beynəlxalq daşımalarda istifadə edilən-Pula verilən konteynerlərə tətbiq olunan Gömrük rejimi barədə Konvensiya

Bu Konvensiya həmçinin, Konteyner pulu haqqında Konvensiya kimi də səslənir. Konvensiya 21 yanvar 1994-cü ildə Cenevrədə təsdiq olunmuşdur.

Konteyner pulu haqqında Konvensiyanın əsas missiyası- dünya ölkələri arasında yüklərin konteyner daşımalarının sürətləndirilməsi və sözü gedən yükdaşıma xidmətinə daim artan tələbatın təmin olunmasıdır. Bunun üçün ilk növbədə, konteynerlərdən istifadənin optimallaşdırılması, inzibati prosedurların, gömrük rejiminin sadələşdirilməsi və asanlaşdırılması əhəmiyyətli faktordur.

4. Beynəlxalq qarışıq yükdaşınmaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişi

Saziş- 01 fevral 1991-ci il tarixində Cenevrədə qəbul edilmişdir. Beynəlxalq qarışıq yükdaşınmaların mühüm xətləri və müvafiq obyektləri barədə Avropa Sazişinin əsas missiyası və başlıca məqsədlərinə-beynəlxalq yükdaşınmaların asanlaşdırılmasına köməklik göstərmək, ətraf ərazilərin qorunmasına təkan vermək, dünya miqyasında idxal-ixrac əməliyyatlarının həcmnin genişləndirilməsinə nail olmaq, nəqliyyat xidmətinin səviyyəsini yaxşılaşdırmaq, Avropanın avtomobil yolu xətlərində maneələri azaltmaq, sazişə qoşulan dövlətlərin beynəlxalq nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında aktiv iştirakını həyata keçirmək aiddir. Bu Sazişdə həmçinin, iştirakçı ölkələrin ərazisindən keçən əhəmiyyətli dünya miqyasında yükdaşıma qovşaqları, sərhəd məntəqələri, stansiyalar və yer almışdır.

5. Konteynerlərə aid Gömrük Konvensiyası

Konvensiya 15 noyabr 1975-ci ildə qəbul olunmuşdur. Konvensiyanın əsas mahiyyəti - konteynerlərin müvəqqəti daxil olması prosedurlarının razılaşdırılması, bu konteynerlərdən istifadə edilməsi şərtlərinin müəyyənləşdirilməsi, xüsusi halların nəzərə alınması, konteynerlərin yükün daşınması məqsədilə gömrük prosedurlarının buraxılması və sairədən ibarətdir [5,s.33].

Konvensiyanın işçi orqanı qismində konvensiyanı qəbul edənlərin Administrativ Komitəsi fəaliyyət göstərir. Bu Komitə stimullaşdırıcı təkliflər irəli sürür, Komitənin iclaslarını icra edir və s.

6. Təhlükəli yüklərin beynəlxalq yol daşımaları haqqında Avropa Sazişi

Bu Saziş-30 sentyabr 1957-ci ildə Cenevrədə qəbul edilmişdir.

Sazişin əsas missiyası- məntəqələrarası yük nəql olmalarının təhlükəsizliyinin təminatıdır. Bu məqsədlərlə təhlükəli yüklərin daşınması şərtləri, təhlükəsizlik standartları, xüsusi hallar, bu kimi təhlükəli yüklərin siyahıları və sairələr müəyyənləşdirilərək adekvat tədbirlər həyata keçirməkdir [6, s.33].

Təhlükəli yüklər- həmin yüklərin qarşı tərəflərin razılığa gələrək beynəlxalq yük daşımalarında müxtəlif nəqliyyat vasitələrindən istifadə edərək bir-birinin ərazisindən keçən yüklər nəzərdə tutulur. Yüklər nəql olunarkən təhlükəli yüklərin qablaşdırılması və markalaşdırılması xüsusi qaydalar çərçivəsində reallaşdırılır. Bununla belə, nəqliyyat vasitələrinin müəyyən hissələrinə və onların əvvəlcədən planlaşdırılmış hərəkət istiqamətlərinə də xüsusi tələblər qoyulur.

Sazişin 4-cü maddəsinin birinci bəndinə müvafiq olaraq, istənilən tərəfin onun ərazisindən keçən təhlükəli yüklərin qanuniləşdirilməsinə etiraz etmək və ya yüklərin nəql olunmalarını məhdudlaşdırmaq hüququ vardır.

7. Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası

Bu konsepsiya - Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin Dövlətlərarası Şurasının qərarı ilə 25 yanvar 2008-ci ildə qəbul olunmuşdur. Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyası dedikdə - Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinə daxil olan dövlətlərin – üzvlərin nəqliyyat sistemlərinin məcmusu, sərnişinlərin, yük və nəqliyyat vasitələrinin maneəsiz hərəkəti, nəqliyyat proseslərinin texniki və texnoloji qarşılıqlı əlaqəsinin təmin edilməsi, nəqliyyat sahəsində qanunvericilik aktlarının və qaydalarının eyniləşdirilməsi başa düşülür[7,s.34]. Konsepsiyanın əsas məqsədi isə vahid nəqliyyat infrastrukturunu yaratmaqdır.

Vahid nəqliyyat məkanı Konsepsiyasının əsas prinsipləri kimi aşağıdakılar göstərilmişdir:

- Beynəlxalq ticari şərtlərin müdafiəsi;
- Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətinin nəqliyyat sektoruna dair qəbul etdiyi normaların və imzalanmış beynəlxalq müqavilələrin konsepsiya üzvlərinin ölkədaxili qanunvericilik aktlarında qabaqcıl yer tutması;
- Nəqliyyat proseslərinin ədalətli şəkildə yerinə yetirilməsi;
- Nəqliyyat siyasətinin məqsədyönlü şəkildə reallaşdırılması;
- Mübahisələrin aradan qaldırılması mexanizmlərinə üzv ölkələrin cəlb olunması.

Vahid nəqliyyat məkanının strateji hədəfləri:

- Vahid nəqliyyat xidməti bazarının əsasının qoyulması;
- Ümumi nəqliyyat sisteminin ərsəyə gəlməsi;
- Avrasiya İqtisadi Cəmiyyətində iştirak olunan ölkələrin tranzit nəqliyyat potensiallarının həyata keçirilməsi;
- Logistika mərkəzi sisteminin təkmilləşdirilməsi və s.

Vahid nəqliyyat məkanının yaradılmasından 2020-ci ilə qədər planlaşdırılan gözləntilər:

- Üzv ölkələrin ərazisindən keçən tranzit yüklərin həcmi 316 mln. tona yaxınlaşması və tranzit potensialından 85 %-dək istifadə olunmasını əldə etmək;
- Qazaxıstanın yeni dəniz limanları vasitəsilə yük daşımalarının artması ilə tranzit göstəricisinin 36 mln tondan 100 mln tona qədər qaldırılması;
- Rusiyada reallaşdırılan tranzit potensialının 80 mln tondan 150 mln tona qədər çoxaldılması;
- Belarusun tranzit potensialı kimi hədəfə alınan həddinin 100 mln ton olacağına güman edilməsi;
- Özbəkistanın tranzit potensialının 6 mln tondan 10 mln tona qədər qaldırılması;
- Tacikistanın avtomobil nəqliyyat vasitəsi üzrə tranzit göstəricisinin 180 min tondan 240 min tona qədər artırılması;

-“Şimal-Cənub” və “Qərb-Şərq” nəqliyyat dəhlizlərinin infrastruktur sahələrinin təkmilləşdirilməsi və Avropada ölkələrarası nəqliyyat əlaqələrinin təşəkkülü;

-Logistika mərkəzlərinin yaradılmasının stimullaşdırılması;

-Müasir nəqliyyat-logistika sistemlərinin əsasının qoyulması və s.

8. Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı

II dünya müharibəsi bitdikdən sonra Avropa ölkələrində iqtisadi əlaqələrin yenidən qurulması üçün məqsədli olaraq proqramlar və layihələrin icrasına başlanılmışdı. Nəticədə, beynəlxalq nəqliyyat sisteminin təşəkkül tapması da diqqətəlayiq bir hadisə idi.

1953-cü il oktyabr ayının 17-də Belçikanın Brüssel şəhərində Avropa İttifaqı üzvlərinin aktiv iştirakı ilə 16 Avropa dövləti başçılarının imzladığı protokola uyğun olaraq, Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransının əsası qoyulmuşdur.

Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransının (NNAK) - əsas vəzifələrinə nəqliyyat sahəsində ümumi siyasətin formalaşdırılması, elmi- tədqiqat işlərinin aparılması və elmi nəticələrin toplanması, yeni nəqliyyat texnologiyaları üzrə informasiyaların mübadiləsinin təşkili, dəmiryolu, avtomobil və su nəqliyyatı növləri üzrə birbaşa məsləhətləşmələrin aparılması daxildir [8,s.36].

Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransının (NNAK) strateji məqsədlərinə regional və beynəlxalq çərçivədə nəqliyyat istismarının optimal səviyyədə qorunması və bu sahədə mövcud olan beynəlxalq təşkilatların fəaliyyətlərinin bir-biri ilə əlaqələndirilməsi daxildir.

9. Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransının (NNAK) Ali və İdarəetmə orqanları.

Belə ki, Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransının (NNAK) 40-dan çox iştirakçısı vardır və konfransın mərkəzi qərarqahı Parisdə yerləşir. Konfransın Ali orqanı Nazirlər Soveti hesab olunur və sözü gedən orqana bir il müddətinə təyin olunmuş sədr başçılıq edir.

Qurumun icraçı orqanı qismində Katiblik çıxış edir və ona rəhbərliyi Baş katib edir. Qurumda nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyini təmin edən və iqtisadi tədqiqatların aparılmasına dair Komitələr, dünya ölkələri arasında avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalar, nəqliyyat və ətraf aləmin qorunması, nəqliyyat sferasına investisiyalara dair , ümumiləşdirilmiş nəqliyyat məsələləri üzrə qruplar çalışırlar.

10. Beynəlxalq hava yük daşınmalarının rəsmiləşdirilməsi prinsipləri-Yüklərin daşınmasında iştirak edən nəqliyyat vasitələrinə gömrük nəzarəti və onların reqlamentləşdirilməsi 1944-cü ildə qəbul olunan və Beynəlxalq mülki aviasiya adlandırılan Çikaqo Konvensiyası ilə rəsmiləşdirilir. Bu konvensiya sənədlərin yoxlanılmasına əsaslanır.

Konvensiyanın 29-cu maddəsinə bu cür sənədlərə üzv ölkələrin şəhadətnamə, göndərilmiş və təyinat məntəqəsi nümayiş olunmaqla daşınmalarda iştirak edən şəxslərin adlarının siyahısı, nəql olunan mal ilə əlaqədar ətraflı bəyannamə daxildir.

Bu Konvensiyaya əsasən, üzv nümayəndələr elə şərait qurmalıdır ki, rəsmiləşdirilmə mərhələləri zamanı hava gəmisi nəqliyyatına aid olan sürət üstünlüyünə xələl gəlməsin, beləliklə, sözü gedən sənədlərin formaları nəzərdən keçirilmişdir:

a) başlıca sənəd hesab olunan bəyannamə- əsas bəyannamə adlanan sənəddə müəyyən informasiyalarla birlikdə hava gəmisinin istifadəçisi, onun hansı ölkənin vətəndaşı olması, qeydiyyatı dair məlumatlar, reysin nömrəsi, nəqliyyatın getmə və çatma məkanları, gəmi üzvlərinin və uçuş zamanı iştirak edən sərnişinlərin sayı nümayiş olunur [9,s.22].

b) yük cədvəlləri. Cədvəldə hava nəqliyyatı ilə daşımaları həyata keçirən şəxs, yüklənmə və boşaltma məntəqəsi, nəqliyyat vasitələrində yerlərin sayı, yükün növü haqqında məlumat qeyd olunur;

c) hava nəqliyyatından istifadəyə dair sərnişinlərin nəqliyyata minmə və düşmə kartlarına dair məlumat;

q) iştirakçı ölkələrin şəhadətnaməsi, hava gəmisi daxil olan zaman gəmi kapitanından yük cədvəlinə və bəyannaməyə dair 3 nüsxəli sənədlər istənilir. Uçuşa hazırlanma prosesində yük cədvəlinə və əsas bəyannaməyə aid 2 nüsxə tələb olunur.

Göründüyü kimi, ölkələr beynəlxalq konvensiya və sazişlərə qoşularaq özlərinin milli nəqliyyat sistemini, həmçinin, dünya nəqliyyat sisteminin tənzimlənməsini həyata keçirmiş olurlar. Nəticədə, nəqliyyat sferasında bütün sferalar reqlamentləşdirilmiş olacaqdır. Həmçinin, ölkələrarası nəqliyyat vasitəsilə yük və sənəyin daşınmasında təhlükəsizliyin təmin olunmasına şərait yaradılacaqdır.

II FƏSİL

Azərbaycanın mövcud nəqliyyat infrastrukturunun və tranzit potensialının qiymətləndirilməsi .

2.1. Azərbaycanın mövcud nəqliyyat infrastrukturunu və onun qiymətləndirilməsi

Nəqliyyat cəmiyyətin sosial-iqtisadi həyatında əhəmiyyətli rol oynayan amillərdən biri hesab olunur. Nəqliyyat sektorunun təkmilləşdirilməsi cəmiyyət həyatının tərəqqisi ilə qarşılıqlı əlaqədə olmuş, maddi istehsal sferasının yaranmasında və məhsuldar qüvvələrin formalaşmasında vacib faktor olmuşdur. Nəqliyyat sektorunun təşəkkül tapmasında və onun müxtəlif növlərinin qərarlaşmasında uzun illər nəticəsində dünyanın bir sıra ərazilərinin, su yollarının müəyyənləşməsi və həmin sahələrə gediş-gəlişin baş verməsi səbəbindən nəqliyyatın müxtəlif sferalarının təkmilləşməsi diqqət mərkəzinə çevrildi [10, s.3].

Əgər cəmiyyət həyatının tərəqqisinin əsasını təşkil edən istehsal prosesinin həyata keçməsi üçün məhsuldar qüvvələrin inkişafı mühüm hesab olunurdusa, lakin malların nəql olunması məqsədilə nəqliyyat sektorunun inkişafına ehtiyac duyuldu. Ümumiyyətlə, dünya nəqliyyat sahələrinin inkişafında müxtəlif quru və su ərazilərinin tapılmasında görkəmli səyyahların əvəzsiz töhfələri nəzərə çarpmışdır. Bundan başqa, həmin səyyahlar dünya məkanında su yollarının tapılması nəticəsində Avropanın sahil dövlətlərində dəniz nəqliyyatının təşəkkülü ilə bağlı olaraq, bu sahədə uzun illər ərzində əldə etdikləri təcrübələrdən yararlanaraq bir sıra ölkələrdə olmuş və yeni su yollarının aşkar olunmasında nailiyyətlər əldə etmişlər [11, s.4].

Dünya bazarının təşəkkül tapmasında və ölkələrarası əlaqələrin qurulmasında quru yolların aydınlaşması da əhəmiyyətli rol oynamışdır. Hələ qədim dövrlərdən başlamış sənayeləşmə dövrünə kimi yer kürəsinin quru sahələrinə bir sıra səyyahların baş çəkməsinin nəticəsi olaraq müxtəlif regionlara çıxış yollarının müəyyənləşdirilməsi haqqında informasiya əldə edilməklə yanaşı

həmçinin, mühüm xammal mənbələrinin yerləşdiyi ərazilərə dair də məlumat da toplanılmışdır. Lakin, quru yollarının aşkar olunması dəniz yollarının aşkar olunmasına nisbətən çətinliklə başa gəlirdi.

Dünyanın nəqliyyat sisteminin əsası XX əsrdə qoyulmuşdur ki, özündə nəqliyyat yollarını və nəqliyyat vasitələrini birləşdirir. Regional nəqliyyat sisteminin inkişafı baxımdan Şimali Amerika daha qabaqcıl mövqe tutur. Demək olar ki, bütün ölkələr üzrə nəqliyyat xətlərinin 30%-ə qədəri məhz bu region üzrə qərarlaşmışdır. Belə ki, Şimali Amerika istənilən növ nəqliyyat yük daşımaları üzrə xüsusilə, boru kəməri və avtomobil nəqliyyatında ilk sırada dayanır.

Ölkələrarası yük daşımalarının həcmi baxımdan MDB ölkələri ilkin mövqedə dayanır. Demək olar ki, ümumi nəqliyyat xətlərinin 10%-i məhz bu regionun payına düşür. Hər il istənilən nəqliyyat vasitəsilə 1 trln sərnişin və 100 mlrd tondan çox yük göndərilir və bu nəql etmələrdə 40 min dəniz nəqliyyatı, 10 min hava nəqliyyatı, 650 min avtomobil nəqliyyatı, 200 min dəmir yolu nəqliyyatı iştirak edir və əldə olunan göstəricilər hər il yüksəlir [12,s.5].

Ölkəmizin əlverişli nəqliyyat infrastrukturunun olması və dünya iqtisadi sisteminə keçid etməsi üçün zəngin təbii resurslara malik olması vacib rol oynayır. Neft sənayesinin inkişafı ilə əlaqədar olaraq ölkəmizdə dəmiryolu nəqliyyatı digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə daha tez inkişafa meyilli olmuşdur. Respublikamızda ilk dəmiryolu 20 yanvar 1883-cü il tarixində Sabunçu və Suraxanı rayonlarının neft mədənləri arasında uzunluğu 20 km olaraq çəkilmişdir.

Azərbaycan özünün təbii ehtiyatlarına görə xüsusilə də, filiz və qeyri-filiz yataqlarına görə daim Rusiyanın diqqət mərkəzində olmuşdur. Rusiyaya görə əlverişli xammal mənbəyi hesab olunan Azərbaycan neft ehtiyatlarının Rusiya bazarına nəqli məqsədi ilə Tblisi-Ağstafa-Bakı dəmiryolu xəttinin inşası məqsədilə qərar qəbul edilir. Adı çəkilən sərəncama müvafiq olaraq 1883-cü ildə Azərbaycan ərazisində 500 km məsafədə yerləşən Ağstafa-Bakı nəqliyyat xətti istismara yönəldildi və həmin dəmiryolunun köməyiylə Azərbaycanda hasil olunan neftin 90%-i Rusiyaya nəql olunurdu.

Azərbaycan Nazirlər Kabinetinin 1995-ci il tarixli qərarı ilə Azərbaycan Dəmir Yolu Azərbaycan Dövlət Dəmir Yolu adı olaraq dəyişilmişdir. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən qəbul olunan 2009-cu il 20 iyul tarixli sərəncama əsasən "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin əsası qoyulmuşdur [13,s.26].

XX əsrin 90-cı illərində Sovet ittifaqı dağıldıqdan sonra ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin sona çatması ölkəmizdən də yan keçmədi. Xüsusilə, ölkələrarası sərnişin və yükdaşımalarının həcmində azalma meylləri müşahidə olunmuşdur. Bunun nəticəsi olaraq, dəmiryolu nəqliyyatında geriləmə amilləri nəzərə çarpmış, həmçinin, ixtisaslı kadr ehtiyatlarının bu sahədən uzaqlaşmış, ölkədə polad magistralı tənəzzülə uğramışdır.

Azərbaycan müstəqillik əldə etdikdən sonra dünya ölkələri ilə itmiş iqtisadi əlaqələri bərpa etmək istiqamətində atılan addımlardan biri də 1994-cü ildə 20 sentyabrda "Xəzər dənizinin Azərbaycan ərazisində yerləşən "Azəri", "Çıraq" yataqlarının birgə istifadəsi və çıxarılan neftin ölkələrarası bölüşdürülməsi" nə dair 11 ən iri neft şirkəti ilə Əsrin müqaviləsi imzalanmışdır. Bu müqavilə uğurlu neft strategiyasının əsasını təşkil etdiyi kimi, həmçinin, ölkənin tranzit potensialının artmasında xüsusi rol oynamış oldu.

Ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunu 2015-ci ildə daha da təkmilləşmişdir. Belə ki, yük daşınması 11.4 faiz, yük dövriyyəsi isə 22.2 faiz yüksəlmiş, nəqliyyat vasitələri ilə daşınmış 134.5 milyon ton yükün 46.1 faizi avtomobil, 31.8 faizi boru kəməri, 15.4 faizi dəmir yolu, 6.4 faizi dəniz nəqliyyatı ilə reallaşdırılmışdır.

Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycana məxsus ərazisində yanvar-avqust aylarında 31.9 mln ton yük və ya əvvəlki ilin dövrünə nisbətə 28 faiz çox yük və 125.9 milyon sərnişin nəql olunmuşdur. Sözü gedən ilin ilk 9 ayında ADDY stansiyalarından bütövlükdə 13 milyon ton yük daşınmışdır ki, həmin yükün 8 milyon 52 min tonu strateji baxımdan vacib hesab olunan neft məhsulları müəyyən olmuşdur. Ümumiyyətlə, həmin illərdə yük daşımaları 20 milyon 996 min tona çatmışdır ki, həmin daşınmaların da 93.5 faizi daxili yük daşınmaları üzrə qərarlaşmışdır.

2015-ci ilin doqquz ayında dəmir yolu vasitəsilə sərnişinlərin yola salınması üzrə plana 103,9 faiz əməl olunmuşdur. Bununla belə, 2421,6 min olaraq planlaşdırılmış sərnişin yerinə 2516,8 min sərnişin göndərilmişdir. MDB ölkələrinə 208,1 min nəzərdə tutulmuş plana qarşı 234.4 min sərnişin yola salınmışdır, lakin ölkə daxilində isə 686.5 min plana qarşı 741 min sərnişin göndərilmişdir.

Həmin illər ərzində yük və sərnişin daşımalarından əldə olunan gəlir əvvəlki dövrün göstəricisi ilə müqayisədə 129.1 milyon manat və ya 122.5 faiz yüksələrək 58,5 milyon manat olaraq nəzərdə tutulmuşdur. Belə ki, Dövlət Dəmir Yolunun gəliri ötən 9 ayda 169,6 milyon manat olmuşdur ki bunun da 135,8 milyon manatı yük, 33,8 milyon manatı isə sərnişin daşımalarından əldə edilmişdir [14,s.44].

Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı ilə dəmir yolu yükdaşıma həcminin genişlənməsi baş vermişdir ki, nəticədə, ölkələrarası əlaqələrin təşəkkül tapmasına, Böyük İpək Yolunun fəaliyyətinə təkan verilmişdir. Ölkəmizin bu prosesdə birbaşa iştirakı və maliyyə dəstəyi ilə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin icrası Respublikada dəmiryolu sektorunun əhəmiyyətliliyinin artmasında öz töhfəsini vermişdir. Azərbaycanda sürətli sərnişin qatarlarının əsasının qoyulması məqsədilə yolların bərpası prosesi reallaşmışdır ki, nəticədə, dəmir yolu nəqliyyatının keyfiyyətinin yeni mərhələsinə qədəm qoyulmuşdur.

Aşağıdakı cədvəldə 2011-2016-cı il üzrə nəqliyyat sektorunda sərnişin daşınmasına dair cədvəl göstərilmişdir.

Cədvəl 2.1. 2011-2016-cı illər üzrə nəqliyyat vasitələri ilə daşınan sərnişin sayı , 1000 sərnişin

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cəmi	1491 905	1617339	174106	1828324	189905	1929 685
Dəmir yolu	3 451	2 668	2 508	2 517	1 883	1 978
Dəniz	17	17	14	15	9	20
Hava	1 394	1 599	1 664	1 788	1 818	1 980
Tramvay	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-
Metro	182 602	195 642	206 673	215 472	222 040	217 516
Avtomobil	1304 441	1417413	1 53247	1 60532	1 66155	1708 191
Avtobus	1257 940	1366 123	1478 828	1548 333	1602 523	1642 587
Taksi	46 501	51 290	56 419	60 199	63 632	65 604

Mənbə: stat.gov.az

Cədvələ görə, illər üzrə sərnişin daşınmasında müsbət tendensiya müşahidə olunmuşdur. 2004-cü ilə kimi tramvay və trolleybusdan istifadə olunsada, həmin ildən etibarən sözü gedən nəqliyyat vasitəsindən istifadə dayandı. Daha çox sərnişin daşınan nəqliyyat vasitələri sırasında avtomobil ilk mövqedə dayanır, daha sonra avtobus, 3-cü sırada isə metro qərarlaşmışdır. Dəmir yolu sərnişin daşınmasında 2011-ci illə müqayisədə 2015-ci ildə azalma tendensiyası müşahidə olunmuşdur. Bundan başqa, ən az sərnişin daşınan nəqliyyat vasitəsi dəniz nəqliyyatı hesab olunur.

1993-cü ildə TASİS (Avropa Birliyinin MDB ölkələrinə texniki yardımı) proqramı çərçivəsində Azərbaycanda Avropa modelinə əsaslanan iqtisadi sistemin əsası qoyulmağa başlandı. Həmin proqrama əsasən Brüsseldə Avropa İttifaqının dəstəyilə “Avropa-Qafqaz-Asiya Transqafqaz Nəqliyyat Dəhlizi” layihəsinin işlənilib hazırlanması irəli sürüldü. Bununla da, dünya nəqliyyat sisteminin inkişafına dair imzalanmış Brüssel bəyannaməsi əsasında Şərqi-Qərbi İpək Yolunun

yenidən istifadəyə verilməsi qərara alındı. TRASEKA-da iştirak edən ölkələr Türkmənistan, Qazaxıstan, Tacikistan, Özbəkistan, Qırğızıstan və Azərbaycan da daxil olmaqla 3 Qafqaz ölkəsidir. TRASEKA layihəsi aşağıdakı məqsədlərə xidmət edir:

- Alternativ nəqliyyat marşrutları vasitəsilə beynəlxalq bazara inteqrasiyaya şərait yaradır, həmçinin, üzv ölkələrin eləcə də, Azərbaycanın siyasi və iqtisadi sabitliyinə öz töhfəsini verir;

- Tərəfdaş ölkələr arasında sərhəddən keçmək üçün nəzərdə tutulan rəsmiləşdirmə prosedurlarının sadələşdirilməsini təşkil edir;

- Beynəlxalq Maliyyə qurumlarını və özəl investorlarını ölkəyə investisiya qoyuluşuna cəlb etmək üçün TRASEKA layihlərinin dəstəklənməsi;

- Beynəlxalq Nəqliyyat Qovşağında (TRASEKA) iştirak edən ölkələr arasında regional əməkdaşlığı inkişaf etdirmək.

Üzv ölkələr Avropa ilə onlar arasında əlaqə vasitəsi kimi TRASEKA marşrutunun vacib faktor olduğu fikrini irəli sürürlər. Həmçinin, Uzaq Şərqlə yenidən bərpa edilmiş ticari münasibətləri inkişaf etdirmək üçün TRASEKA qədim İpək Yolunun bir daha ən iri ticarət dəhlizi kimi çıxış etməsinə zəmin yaratmış olur.

İpək Yolu iqtisadi zonası Mərkəzi, Cənubi və Qərbi Asiyanın ərazisindən və digər regionlardan keçərək iki iri iqtisadi birliyi - Asiya-Sakit okean regionunu və Avropa İttifaqını birləşdirəcək, 3 milyard əhalisi olan 40 ölkəni əhatə edəcəkdir. [15]

Azərbaycanın tranzit ölkəyə çevrilməsi üçün ölkədə bir sıra nəqliyyat layihələri reallaşdırılaraq onlara investisiya qoyuluşu üçün stimullaşdırılmalıdır. Bu baxımdan Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti strateji əhəmiyyətli layihə hesab olunur. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb marşrutlarının kəsişməsində yerləşməklə tranzit potensialının yüksəlməsində və Avropaya inteqrasiya olunmasında müstəsna rola malikdir. Sözü gedən layihənin icrası sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq, ekoloji təmizlik baxımından iqtisadi səmərəliliyin əldə olunmasında mühüm yer tutur.

Perspektiv dövr üçün Avropa və Asiya ölkələrinə aid yüklərin bu dəmir yolu vasitəsi ilə nəqli hər iki istiqamətdə intermodal və konteyner daşımalarının həcmi genişləndirəcək. Əgər Çindən Avropaya yüklər 12-15 günədək daşınırdısa, BTQ dəmir yolunun istismara verilməsindən sonra hətta dəniz nəqliyyatına belə nisbətən azı iki dəfə tez mənzil başına çatdırılacaq.

Aşağıdakı cədvəldə Azərbaycan Respublikasının respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının siyahısı əks olunmuşdur.

Cədvəl 2.2. Azərbaycan Respublikasının respublika əhəmiyyətli avtomobil yollarının siyahısı

Yolun indeksi və nömrəsi	Yolun adı	Yolun uzunluğu (km)
M-1	Bakı-Quba (RF ilə dövlət sərhəddi)	208
M-2	Bakı-Ələt-Qazax (Gürcüstan ilə dövlət sərhəddi)	503
M-3	Ələt-Astara (İran İslam Respublikası ilə dövlət sərhəddi)	243
M-4	Bakı-Şamaxı-Yevlax	280
RII	Ağsu-Kürdəmir-Bəhramtəpə	113
R-29	Bərdə-İstisu	160
R-22	Şəmkir-Gədəbəy	45
R-6	H.Z.Tağıyev-Sahil	40
R-8	Muğan-İsmayılı	40
R-32	Ucar-Zərdab-Ağcabədi	76
R-46	Salyan-Neftçala	40

Mənbə: az.wikipedia.org/wiki/Azərbaycan_Respublikasının_avtomobil_yolları

Belə bir fikir irəli sürmək olar ki, Azərbaycanda uzunluğuna görə ilk mövqedə dayanan avtomobil yolu Gürcüstan ilə dövlət sərhəddində yerləşən Bakı-Ələt-Qazax avtomobil yoludur. Ölkənin daxili rayonlarına düşən avtomobil nəqliyyat yollarının uzunluğuna nəzər salsaq, 4,9% -i Yuxarı Qarabağ, 8,6% - i Qazax, 5,6% -i Naxçıvan, 3,6% - i Arazboyu, 10,8%-i Kəlbəcər, 17,6% - i Şirvan, 2,2% - i Abşeron iqtisadi rayonunun, 6,1% - i Gəncə, 7,4% - i Muğan , 7,7% - i

Mil – Qarabağ, Salyan rayonunun 7,4% - i Şəki 10,9% - i Lənkəran, 7,2% - i Xaçmaz rayonunun təsadüf edir [16].

Azərbaycanda hava yollarının inkişafı üzrə bir sıra tədbirlər yerinə yetirilmişdir.

2005-ci ildə istifadəyə verilmiş Bakı Yük Terminalı (BYT) Bakının şimaldan cənuba və qərbdən şərqə nəql olunan yüklər üçün yükboşaltma məntəqəsi kimi tanınmasında müstəsna rol oynamışdır.

Bundan sonra “Naxçıvan” beynəlxalq hava limanı, “Gəncə” beynəlxalq hava limanı və “Zabrat” hava limanında vəqzal istifadə olunmağa başlanmış və 2008-ci ildə “Zaqatala” və “Lənkəran” beynəlxalq hava limanlarının əsası qoyulmuşdur. Yük təyyarələri üçün müəyyən olunmuş parkın üçdə iki hissəsi təkmil avadanlıqların tətbiqi nəticəsində bərpa edilmişdir. Ölkə Prezidentinin 2008-ci il 16 aprel tarixli fərmanına uyğun olaraq “Azərbaycan Hava Yolları” Konserninin adı dəyişdirilərək “Azərbaycan Hava Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti kimi müəyyənləşdi. Müasir dövrdə ölkənin hava nəqliyyat vasitəsinin standartları Beynəlxalq Mülki Aviasiya Təşkilatının (İCAO) normalarına uyğun gəlir və “Azərbaycan Hava Yolları” qurumu isə İCAO, İATA, ECAC Dünya üzrə Aviasiya qurumu olaraq tanınan mülki aviasiya birliklərinin iştirakçısıdır [18].

Azərbaycanın hava nəqliyyatında AZAL-ın (Azərbaycan Hava Yolları) xüsusi çəkisi daha yüksəkdir. AZAL “Azərbaycan Hava Yolları” QSC-nin nəznində fəaliyyət göstərərək, ölkənin nəhəng aviaşirkəti və milli aviadaşyıcısı qismində çıxış edir.

Mərkəzi Bakı şəhərində olan Azərbaycan Hava Yolları Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyasının (İATA) iştirakçılardan biridir. Ölkənin milli aviadaşyıcısı vasitəsilə Avropa, Asiya, MDB, Yaxın Şərq ölkələrinə sənişin daşınılır. "Azərbaycan Hava Yolları" istər regionda, istərsə də, MDB ölkələri arasında açılan yeni avialaynerlərin sayına görə başlıca mövqeni tutur. 2014-cü ildə "Azərbaycan Hava Yolları"ndan 1,8 milyondan çox sənişin istifadə etmişdir.

Ölkədə Azərbaycan Beynəlxalq hava limanından başqa Gəncə, Naxçıvan, Lənkəran, Zaqatala, Qəbələ hava limanları da fəaliyyət göstərir. Azərbaycan Hava Yollarının təyyarə parkına Airbus, Boeing, Embraer tipli təyyarələr daxildir.

Beləki, Azərbaycanda hava nəqliyyatı vasitəsilə sərnisin və yüklərin nəql olunması 3 istiqamətdə reallaşdırılmışdır:

- 1) Ölkənin daxili iqtisadi rayonları arasında;
- 2) MDB məkanının şəhər və rayonları ilə;
- 3) digər dünya ölkələri ilə iqtisadi əlaqələrin qurulması ilə.

Dünya ölkələri arasında iqtisadi münasibətlərin qurulmasında dəniz nəqliyyat sistemi başlıca rol oynayır. Bu baxımdan dünya iqtisadi məkanında dəniz nəqliyyatı ikitərəfli münasibətlərin yaradılmasında əhəmiyyətli hesab edildiyindən, həmin əlaqələri dəniz nəqliyyatı vasitəsi olmadan qurmaq imkansız hesab olunur. Digər nəqliyyat növləri ilə müqayisədə, ən ucuz nəqliyyat vasitəsi kimi çıxış edir. Hər il dəniz daşınmasında 1%-lik artım görünür ki, bu da əvvəlki ilə nisbətən 1200 ədəd gəmi artımını ifadə edir. Dünya ölkələri arasında yük daşımalarının 75%-i dəniz nəqliyyatı vasitəsilə reallaşdırılır. Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə göndərilən məhsulların 70%-i hazır məhsullardan, 30%-i isə istehsal prosesinin baş verməsi üçün hasilat sənayesi və kənd təsərrüfatında yaradılan xammaldan ibarətdir. Dəniz nəqliyyatı ilə daşınan məhsulların çox hissəsi xam neft və neft məhsullarından ibarətdir. Ölkə iqtisadiyyatının rəqabət qabiliyyətinin artırılması və tranzit potensialının inkişaf etdirilməsi üzrə ölkə başçının 2013-cü il 22 oktyabr tarixli qərarı ilə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin əsası qoyulmuşdur. Son bir neçə ilə nəzər salsaq, müxtəlif istiqamətlər üzrə 135 limana ölkəmizə məxsus 24 gəmi yük daşıyır.

Aşağıdakı cədvəldə dəniz nəqliyyatı üzrə göstəricilər əks olunmuşdur.

Cədvəl 2.3. Azərbaycan Respublikasında dəniz nəqliyyatı üzrə göstəricilər

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Yük daşınmışdır, min ton	12 499,1	12 371,2	11 509,7	9 934,1	6 625,9	5 807,3
xarici əlaqə	12 499,1	12 349,5	11 499,6	9 934,1	6 573,9	5 783,5
İdxal	1 622,4	1 493,8	1 595,8	554,9	200,1	316,1

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
İxrac	1 311,1	1 289,7	1 114,0	715,1	319,0	510,0
Tranzit	8 430,5	8 621,1	8 241,5	8 296,3	5 567,4	4 208,3
xarici limanlararası	1 135,1	944,9	548,3	367,8	487,4	749,1
kabotaj əlaqə	-	21,7	10,1	-	52,0	23,8
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km	5 186,6	5 061,5	4 632,4	4 123,7	2 937,4	3 002,0
xarici əlaqə	5 186,6	5 056,7	4 631,8	4 123,7	2 933,9	3 001,8
kabotaj əlaqə	-	4,8	0,6	-	3,5	0,2
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	17,3	17,1	13,7	14,7	8,5	19,6
xarici əlaqə	17,3	17,1	13,7	14,7	8,5	19,6
kabotaj əlaqə	-	-	-	-	-	-
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	6,8	6,4	4,8	5,2	3,4	9
xarici əlaqə	6,8	6,4	4,8	5,2	3,4	9
kabotaj əlaqə	-	-	-	-	-	-
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	415,0	409,1	402,5	415,1	443,3	516,9
Bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi, km	393,1	374,3	350,4	353,7	400,0	459,2
Daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat	109 710,2	114 580,0	97 901,0	102 339,6	93 989,7	160095,9
yük daşınmasından	105497,0	113068,0	96 642,0	101329,2	93 177,4	159397,8
xarici əlaqə	105497,0	113068,0	96 642,0	101329,2	93 133,6	158930,4
kabotaj əlaqə	-	-	-	-	43,8	467,4
sərnişin daşınmasından	4 213,2	1 512,0	1 259,0	1 010,4	812,3	698,1
xarici əlaqə	4 213,2	1 512,0	1 259,0	1 010,4	812,3	698,1
kabotaj əlaqə	-	-	-	-	-	-
Daşınmalara çəkilən xərclər, min manat	100460,5	105050,0	107496,0	119029,1	154816,2	173959,9
yük daşınmasına	98 447,6	102949,0	105351,0	116654,0	151917,3	170702,8
sərnişin daşınmasına	2 012,9	2 101,0	2 145,0	2 375,1	2 898,9	3 257,1
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	9 452	10 460	9 667	8 291	6 846	6787
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	578,7	716,2	751,4	776,6	1 034,0	1153,0
Əsas kapitala investisiyalar, min manat	83 520,0	67 343,9	9 693,2	142561,9	112668,0	53 136,8
Əsas fondların istifadəyə verilməsi, min manat	104963,4	53 381,8	910,0	120050,0	89 962,0	73 341,6
Gəmilərin sayı, ədəd	80,0	82,0	81,0	62,0	62,0	67,0
Gəmilərin tam registr tutumu, min ton	448,2	459,4	452,7	376,4	376,4	395,4
Gəmilərin dedveyt tutumu, min ton	496,4	488,1	476,1	378,6	377,8	405,8
Gəmilərin sərnişin tutumu, sərnişin yeri	228,0	300,0	300,0	312,0	336,0	336,0

Mənbə: stat.gov.az

Cədvəldən göründüyü kimi dəniz nəqliyyatı vasitəsilə məhsulların idxal həcmi 2014-cü ildə 1 595,8 min tondan 554,9 min tonadək azalmışdır. Ümumiyyətlə, son beş ildə (2011-2016-ci illərdə) dəniz nəqliyyat vasitəsilə məhsulların idxalında kəskin azalma meylləri (5 dəfəyə qədər) özünü büruzə vermişdir. Həmçinin, ixrac əməliyyatlarında da azalma amilləri müşahidə olunmuşdur. 2011-ci ildən 2015-ci ilə qədər dəniz nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasında azalmağa doğru tendensiya müşahidə olunsada, 2016-cı ildə artma tendensiyası əldə edilmişdir. Əgər 2015-ci ildə 8500 nəfər sərnişin daşınmışdırsa, 2016-cı ildə bu göstərici 19600 nəfər olmuşdur.

2015-ci il ərzində 524,4 km uzunluğunda ümumi istifadədə olan yeni avtomobilyolları tikilmiş, yenidən qurulmuş, təmir olunmuş, 12 ədəd yeni avtomobil körpüsü tikilmiş, 2 ədədi təmir edilmiş, 2 ədəd tunel və 7 ədəd piyada keçidi istismar verilmişdir [19]. Bundan başqa, ölkədə məsafə uzunluğu 380,8 km olan ümumi yolun 213,3 km-ı respublika əhəmiyyətli, uzunluğu 167,5 km olan digər hissəsi isə yerli əhəmiyyətli hesab olunmuş, avtomobil yolları çəkilmiş, yenidən bərpa edilmişdir. Ümumi şəkildə istismara verilmiş avtomobil yollarında 12 ədəd körpü yaradılmış, 2 ədədi yenidən qurulmuşdur.

Hava nəqliyyatı ilə sərnişin daşınma 2016-cı ildə əvvəlki illə müqayisədə, 1.8 milyon və ya 1.8 faiz artmışdır ki, bunun da 99.5 faizi dövlət bölməsi, 0.5 faizi isə qeyri-dövlət bölməsinə aid olan hava nəqliyyat vasitəsilə yerinə yetirilmişdir. Bundan başqa, sözü gedən nəqliyyat növü ilə nəql olunan yük dövriyyəsinin həcmi 3.3 faiz yüksələrək 127.9 min tona qalxmışdır.

2015-ci ildə magistral neft kəmərləri ilə 45.7 milyon ton neft daşınmışdır. Daşınan neftin 76.2 faizi ölkənin əhəmiyyətli nəqliyyat infrastrukturlarından sayılan H. Əliyev adına BTC neft ixrac kəməri ilə icra olunmuş və bir il müddətində neft kəməri vasitəsilə 34.81 milyon ton neft nəql olunmuşdur. Həmin ildə BTC kəməri vasitəsilə 5.5 milyon ton tranzit nefti göndərilmişdir.

Magistral qaz kəmərləri ilə 21.2 milyard kub-metr qaz nəql edilmişdir ki, göndərilən qazın da 31.4 faizi Bakı-Tbilisi-Ərzurum Cənubi Qafqaz boru kəməri hesabına reallaşdırılmışdır. Bununla belə, 6.65 milyard kub-metr qaz

göndərilmişdir. 2015-ci ilin statistik göstəricilərinə salsaq, nəqliyyat sektoru ümumi daxili məhsulun tərkibində xüsusi yer tutmuş olur.

Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Nazirliyinin 2015-ci ilin nəqliyyat infrastrukturunun vəziyyətinə diqqət etdikdə, nəqliyyat sahəsində çalışan sahibkarların 222.4 milyon ton və ya 0.2 faizdən çox yük göndərdiyini demək olar. Daşınan yüklərin 61.9 faizi avtomobil, 27.4 faizi boru kəməri, 7.7 faizi dəmir yolu, 3 faizi dəniz nəqliyyatı ilə reallaşmışdır.

2015-ci ildə özəl sahədə nəql olunan yüklərin həcmi 5.3 faiz artmışdır ki, ümumilikdə, özəl bölmənin nəqliyyat vasitələri ilə yük daşınmasında çəkisi 80.3 faiz həddindədir.

2.2. Azərbaycanın tranzit potensialının inkişafına yönəlmiş dövlət siyasətinin əsas istiqamətləri.

İqtisadiyyatın diversifikasiyalaşdırılması və qeyri-neft sahələrinin inkişafı ölkənin başlıca hədəfidir. Bu baxımdan qəbul olunan Gələcəyə baxış İnkişaf konsepsiyasında da 2020-ci ilə qədər bu sahə xüsusi diqqət mərkəzindədir. Ölkənin rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi istiqamətində atılan addımlardan biri də Şimal-Cənub və Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizlərində nəql olunma məsrəflərinin minimuma endirilməsi, tranzit, idxal- ixrac tədbirləri üzrə nəzərdə tutulan müddətin aşağı salınması və məhsulların tranziti mərhələlərinin asanlaşdırılması məqsədilə əməliyyatlar yerinə yetiriləcəkdir [20].

Həmçinin, konsepsiyada dəniz donanmasının yenidən yaradılması, nəqliyyat-logsitika mərkəzlərinin qurulması, Bakı-Astara, Bakı-Yalama, Bakı-Böyük Kəsik nəqliyyat xətlərinin dəyişdirilməsi dəmir yolu şəbəkəsinin şaxələnməsi siyasətinə əsaslanaraq BTQ nəqliyyat dəhlizinin istismarı yer almışdır. Bundan başqa, dəmir yolu nəqliyyat strukturunda əhəmiyyətli bərpa işləri yerinə yetiriləcək, daşıma parkı modernləşdiriləcəkdir.

Konsepsiyada sözü gedən Bakı Metropolitenin dinamik sürətdə təkmilləşdirilməsi və əhatə dairəsinin genişlənməsi, yeni stansiyaların əsasının qoyulması və vaqon parkının daha da modernləşdirilməsi yer almışdır. Hava nəqliyyatı üzrə Heydər Əliyev Beynəlxalq Aeroportunda yeni aerovağzal kompleksi, uçuş-enmə zolağı və anqarlar istifadəyə veriləcək və bu ərazidə azad iqtisadi zona yaradılacaq, digər beynəlxalq hava limanları və hava donanmasının yenilənməsi işləri davam etdiriləcəkdir [21].

Bildiyimiz kimi, Çin dünya iqtisadi məkanında əsas qüvvə kimi tanınır ki, bununla belə hal-hazırda Çindən Avropaya göndərilən yüklərin həcmi 240 milyon tonu keçmişdir. Ümumiyyətlə, BİY-nun başlıca marşrutlarından hesab olunan Rusiya təhlükəsizlik cəhətdən qənaətbəxş edən olmasına baxmayaraq Çindən Transsibir vasitəsilə nəql olunan yüklər həmin ərazidən keçərkən dar sahələrin çoxluğuna görə saatda daha az məsafə qət etmiş olurlar. Bu baxımdan,

Çinin Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xəttinə marağı artmış və BİY-nun bərpası üzrə təklif olunan “Bir kəmə-bir yol” layihəsinin aparıcı marşrutu kimi BTQ dəmir yolu seçilmişdir. Buna səbəb BTQ -nın zaman və məsrəf baxımdan sərfəli olmasıdır. Belə ki, 2020-ci ildə Çindən qərb istiqamətdə daşınan yüklərin həcmnin 1,3 mln konteynr olacağı nəzərdə tutulmuşdur ki, həmin yüklərin 300 mini transqafqaz xətti vasitəsilə göndərilməyi planlaşdırılır.

Bütün baş verənlərin nəticəsi olaraq ölkəmiz tranzit ölkə olaraq tanınacaq. Bundan başqa, öz məhsullarını dünya bazarına yönəltmək istəyən sahibkarlar üçün daşıma xərcləri üzrə müəyyənleşmiş tarif qiymətləri daim diqqət mərkəzindədir. Bununla belə, BTQ nəqliyyat dəhlizi ilə nəql olunan məhsul çeşidlərinə tətbiq olunmuş daşıma tariflərinin azalması məhsul məsrəflərini aşağı salacaq və nəticədə ölkənin ixrac potensialının yüksəlməsinə gətirib çıxaracaqdır.

Aşağıdakı cədvəldə nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sektorunda əvvəlki ilə nisbətən yük daşınmasında artma-azalma meylləri üzrə məlumat əks olunmuşdur.

Cədvələ əsasən demək olar ki, əvvəlki illərlə müqayisədə, 2010, 2014, 2015-ci illərdə azalma tendensiyası müşahidə olunub. Lakin, digər illərdə əksinə, artma amilləri nəzərə çarpmışdır. Həmçinin, hava nəqliyyatı ilə yükdaşınmaları özünün ən yüksək artım göstəricisinə 2012-ci ildə (160,8%), dəmir yolu ilə nəql olunan yüklərin daşınmasında 2010-cu ildə, avtomobil nəqliyyatı daşınmalarında isə 2011-ci ildə artım tendensiyasına nail olunmuşdur.

Cədvəl 2.4. Nəqliyyat və qeyri-nəqliyyat sahəsində yük daşınması, əvvəlki ilə nisbətən %-lə

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Cəmi	103,7	102,3	102,3	103,0	103,0	101,3	100,2	100,0
Nəqliyyat sektoru	104,0	103,2	103,6	103,6	103,3	101,9	100,2	100,0
Dəmir yolu	75,8	107,5	99,3	104,1	100,0	94,2	78,4	90,6
Dəniz	110,9	88,8	106,7	99,0	93,0	86,3	66,7	87,6
Hava	74,4	125,0	127,5	160,8	153,7	99,2	103,2	124,0
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Boru kəməri	111,5	100,6	94,5	96,8	101,3	106,2	99,0	97,8

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
neft kəməri	113,7	99,0	91,2	95,0	100,5	105,1	99,8	96,6
qaz kəməri	102,5	107,2	107,8	103,0	103,9	109,4	96,8	101,2
Avtomobil	107,1	106,0	109,9	107,6	106,0	102,7	107,0	102,8
Qeyri nəqliyyat sektoru	102,1	96,0	92,1	98,6	99,7	96,4	100,7	99,8
Dəmir yolu	71,4	85,4	95,6	95,5	95,6	91,7	85,2	91,4
Neft kəməri	4,2 d	94,1	95,8	102,8	108,9	100,7	98,3	97,8
Avtomobil	101,0	101,2	89,9	98,7	98,8	96,8	106,9	102,7

Mənbə: stat.gov.az

Ölkənin tranzit ölkə kimi əhəmiyyətinin artmasını labüd edən layihələrdən biri Cənubi Qaz Dəhlizi layihəsinin işlənilib hazırlanması təşkil edir. Cənubi qaz layihəsi Cənubi Qafqaz qaz boru kəmərinin (Bakı-Tbilisi-Ərzurum) əhatə dairəsinin genişlənməsi, Türkiyədə Tanap, Avropada isə Tap qaz kəmərinin inşa olunması üzrə işlənilib hazırlanmış layihədir. Cənubi Qaz Dəhlizi yeni infrastruktur sahələrin yaradılması və yeni boru kəmərlərinin tikilməsi üzrə istiqamətlənir:

1. Gürcüstan və Azərbaycan ərazisində Cənubi Qafqaz Boru Kəməri vasitəsilə boru kəmərlərinin genişləndirilməsi;
2. Tanap layihəsinə əsasən, Şahdəniz yatağından çıxarılan qazın Türkiyə vasitəsilə dünya bazarına çıxarılması;
3. Tap layihəsi əsasında Şahdəniz qazının Albaniya və Yunanıstan ərazisi boyunca İtaliyaya daşınması.

İlk qazın 2018-ci ilin yekununda Türkiyə və Gürcüstana göndərilməsi nəzərdə tutulur; Avropanın qazla təminatı isə ölkə ərazisində dənizdə ilk dəfə qaz çıxarıldığı müddətdən müəyyən qədər vaxt ötdükdən sonra reallaşacağı planlaşdırılır [22].

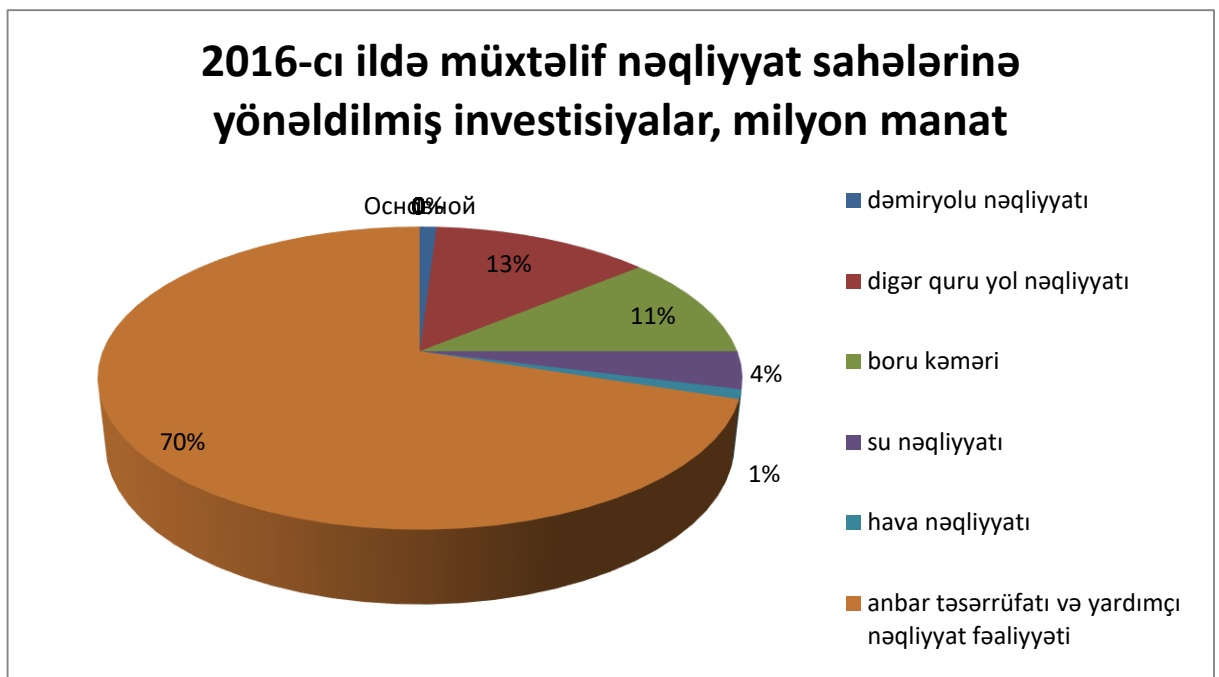
Bundan əlavə, 4 mərhələdə həyata keçirilən və ilk mərhələsi 2018-ci ildə yekunlaşdırılacağı planlaşdırılan Tanap layihəsi Şahdəniz qazının Türkiyəyə və onun vasitəsilə dünya bazarına çıxarılmasına istiqamətlənir. Həmçinin, Tanap

layihəsi Cənubi Qafqaz qaz boru kəməri Avropanın bəzi kəmərləri ilə əlaqələndirərək istifadəyə verildiyi anda ümumilikdə, 16 mlrd kubmetr qaz nəql olunmağı planlaşdırılıb ki, nəql olunan qazın 6 mlrd kubmetrinin Türkiyəyə, 10 mlrd kubmetrinin isə Avropaya daşınmağı gözlənilir.

Cənubi Qaz Dəhlizinin digər hissəsini təşkil edən Tap layihəsinin məqsədi isə Şahdəniz 2 yatağından çıxarılan qazın Gürcüstan, Türkiyə, Albaniya və Yunanıstandan keçməklə İtaliyanın cənubuna nəql etməkdir. Əsas maliyyə dəstəkçiləri 20%-lik paya sahib olmaqla BP, İtaliyanın SNAM və SOCAR şirkətləri hesab olunur.

Aşağıdakı diaqramda 2016-cı illər üzrə nəqliyyat kompleksinin müxtəlif sahələrinə qoyulan investisiya qoyuluşları əks olunmuşdur:

Diaqram 2.1. 2016-cı ildə müxtəlif nəqliyyat sahələrinə yönəldilmiş investisiyalar, mln manat



Mənbə: stat.gov.az

Diaqramdan görüldüyü kimi, 2016-cı ildə ən az investisiya yönəldilən nəqliyyat sahəsi hava və dəmir yolu nəqliyyatı, ən çox investisiya yatırılan sahə isə anbar təsərrüfatı və yardımçı nəqliyyat fəaliyyəti nəzərdə tutulur.

Dəniz nəqliyyatı sahəsində fəaliyyət göstərən təsərrüfat subyektləri Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinə aid edilir. Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi bu sahədə mövcud olan məcəllələr və dəniz nəqliyyatı ilə yüklərin daşınması üzrə tranzit məsələlərini tənzimləyən konvensiyalar əsasında mövcud olan dövlət təsisatıdır. Ölkədə hüquqi şəxs qismində çıxış edən Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Azərbaycan Respublikasının Nazirlər Kabinetinin təbəçiliyi altında fəaliyyət göstərir.

Azərbaycan Dövlət Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin vəzifəsi aşağıdakılardan ibarətdir:

1. İstər özünəməxsus, istərsə də, müəyyən təsərrüfat subyektlərindən icarə əsasında aldığı gəmilərlə həm Azərbaycan limanları, həm də xarici limanlar arasında sərnişinlərin və yüklərin nəql olunmasını yerinə yetirmək;

2. Azərbaycan Respublikasının qanunvericiliyi ilə dəniz nəqliyyatı sferasında çalışan şəxslərin sosial problemlərinin tənzimlənməsinə istiqamətlənən istehsal, kommersiya və xarici iqtisadi fəaliyyətin reallaşdırılması;

3. Səfər zamanı sərnişinlərin təhlükəsiz şəraitdə olduqlarına və yüklərin vaxtında təyinatı yerinə çatdırılmasına görə məsuliyyət daşımış olurlar, həmçinin, qəza hadisələrinin baş vermə hallarını minimuma endirmək, sərnişinlərə yüksək keyfiyyətli xidmətin göstərilməsi.

Dəniz nəqliyyatı sferasını tənzimləyən qurumlardan biri də 2015-ci ildə əsaslı şəkildə təmir olunan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı başlıca rol oynayır. Adı çəkilən qurum dəniz nəqliyyatı sektorunda qərarlaşan beynəlxalq konvensiyalara, Ticarət Gəmiçiliyi Məcəlləsinə əsaslanaraq fəaliyyət göstərir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı aşağıdakı sadalanan işləri icra edir:

- gəmiləri müvafiq yüklərlə yükləmək və ya boşaltmaq;
- digər nəqliyyat vasitələrində olan yükləri dəniz nəqliyyatına keçirməklə daşınmanı həyata keçirmək;
- dəniz nəqliyyatı vasitəsilə poçt xidmətini həyata keçirmək;
- gəmilərin təhlükəsiz şəraitdə hərəkət etməsini təmin etmək;

-yerinə yetirilən əməliyyatlara görə müqavilələr bağlamaq, müvafiq tariflərə əsasən hesablaşmalar irəli sürmək;

-gəmilərin lazımi əraziyə çatması və ərazidən getməsi üçün cədvəl hazırlamaq.

Ələt qəsəbəsində yerləşən Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Azərbaycanı qərbdə Avropa İttifaqı və Türkiyə ilə, cənubda İran və Hindistanla, şimalda Rusiya ilə əlaqələndirən nəqliyyat qovşağı hesab olunur. Bütün bu amillərin nəticəsi olaraq, iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi ilə ölkədə ixrac qabiliyyətinin gücləndirilməsi prosesi sürətləndiriləcək.

Ölkədə tranzit daşımaları ilə bağlı əməliyyatların tənzimlənməsi məqsədilə 2015-ci il 21 oktyabr tarixində Tranzit Yükdəşimələr üzrə Koordinasiya Şurasının yaradılması üzrə fərman qəbul olunmuşdur. TYKŞ-nın əsasının qoyulması bu sahədə yaranan problemlərin aradan qaldırılmasına gətirib çıxardı. Belə ki, tranzit daşımalarla əlaqədar nəzərdə tutulmuş əməliyyatların sadələşdirilməsi, elektron sənədləşmənin irəli sürülməsi nəqliyyat sahiblərinə və sürücülərə tranzit daşımalarla bağlı məsrəflərə qənaət etməsinə köməklik göstərdi.

Sözü gedən Şura tranzit daşımalarla bağlı qərarlar qəbul etmiş və həmin qərarların yerinə yetirilməsi ölkədə tranzit potensialının inkişafına öz töhfəsini vermişdir. Atılan məqsədyönlü addımlardan birini tranzit daşımalar üzrə tarif dərəcələrinin azaldılması təşkil edir.

Ölkədə tranzit potensialının artırılması üzrə atılan məqsədyönlü addımlardan biri də 2016-cı ildə Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Qovşağının yaradılmasına dair qərarın qəbul edilməsi olmuşdur. Belə ki, həmin qərara uyğun olaraq Astara çayı üzərində 82,5 metr uzunluğunda inşa olunan dəmiryolu körpüsü Azərbaycan və İran dəmir yollarınının qovuşmasında öz töhfəsini vermiş oldu. Bununla yanaşı həmçinin, mart ayının 1-də Astara stansiyasından İranın dövlət sərhədinə qədər uzunluğu 8,3 km olan yeni dəmir yolu xəttinin çəkilməsinə başlanılmışdır.

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin inşası Azərbaycanın tranzit potensialının yüksəlməsində, ölkələrarası münasibətlərin qurulmasında mühüm

rol oynayacağı planlaşdırılmış və bununla belə, ölkə başçısı tərəfindən “Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən hissəsində işlərin sürətləndirilməsi haqqında” Sərəncam imzalayıb.

Respublikanın əlverişli geosiyasi vəziyyəti-şərqlə qərbin kəsişdiyi ərazidə yerləşməsi və unikal şəraitə malik olması beynəlxalq nəqliyyat sferasında baş verən hadisələrdən kənarda qalmaması ilə diqqəti cəlb etmişdir. Milli iqtisadi sistemin formalaşmasında əhəmiyyətli infrastruktur sahəsi kimi nəzərdə tutulan nəqliyyat sektoru həm ölkənin iqtisadi təhlükəsizliyinin müdafiəsində, həm də ölkə daxilində ümumdaxili məhsulun yaradılmasında başlıca hədəf olaraq seçilmişdir.

Dünya Bankının hesablamalarına uyğun olaraq bu sektor dünya miqyasında ÜDM-in 3-5 faizini təşkil edir ki, bunun da orta hesabla, 2-2,5 faizi dövlət tərəfindən maliyyələşdirilir. Bununla belə, dünyada mövcud olan iş yerlərinin təxminən, 5-8 faizi dəmiryolu nəqliyyatı, avtomobil nəqliyyatı, dəniz nəqliyyatı, hava nəqliyyatı kimi nəqliyyat sahələrini əhatə edən nəqliyyat sektorunun payına düşür.

Belə ki, ölkədə həyata keçirilən islahatların əsas prioritet istiqaməti kimi ölkədə nəqliyyat potensialından hərtərəfli yararlanmağın təmin olunması, eləcə də, Respublikanın logistik mərkəz kimi çıxış etməsi, qeyri-dövlət daşıma şirkətlərinin əsasının qoyulması, bu sahədə həvəsləndirici tədbirlərin görülməsi, yerli məhsulların dünya bazarına girişi üzrə çətinliyin aradan qaldırılması və s. istiqamətlərdə təklif və tövsiyələrin irəli sürülməsi hesab olunur.

2010-cu ilin 6 iyul tarixində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti tərəfindən ölkədə 2010-2014-cü illərdə dəmir yolu nəqliyyat sektorunun daha da təkmilləşdirilməsi haqqında Dövlət Proqramının işlənilib icra olunmasına dair sərəncam qəbul olunmuşdur. Proqramda dəmiryolu nəqliyyatının inkişaf etdirilməsi üzrə gələcəkdə görülməli tədbirlər yer almışdır. Vaqon və lokomotiv parkının yeniləşdirilməsi, yol, elektrik təchizatı, işarəvermə və rabitə və s. təsərrüfatların əsaslı təmiri, sabit cərəyandan dəyişən cərəyana keçid, texniki

vasitələrin modernləşdirilməsi və digər mühüm vəzifələr Dövlət Proqramının icrası üçün Tədbirlər planında öz əksini tapmışdır [23,s.29].

Bundan başqa, ölkədən çıxan yüklərin, sərnişinlərin nəql olunması üzrə məsələlər həmçinin, Azərbaycan Respublikasının gömrük qanunvericiliyi ilə də tənzimlənir.

Gömrük sərhəddindən sərnişin və yük daşınmasında iştirak edən nəqliyyat vasitələri beynəlxalq nəql etmələr üzrə istifadə olunan nəqliyyat gömrük məcəlləsinin müddəaları əsasında tərtibata uyğun olaraq tənzimlənir. Azərbaycan Respublikasının gömrük sərhəddində hərəkət edən nəqliyyat vasitələri gömrük orqanı tərəfindən aşkar edilən ərazidə saxlanılır. Müəyyən olunan tələbə nəqliyyat vasitələrinin sahibləri tərəfindən əməl edilmədikdə bu zaman gömrük orqanlarına verilən ixtiyara əsasən, həmin şəxslərin hərəkəti məcburi qaydada dayandırılmalıdır. Nəqliyyat vasitələrinin saxlanması üçün nəzərdə tutulan vaxt Azərbaycan Respublikasının gömrük orqanı tərəfindən qərara alınır. Nəzərdə tutulan vaxt gömrük rəsmiləşdirilməsinin və tənzimləməsinin əksinə olaraq qısaldıla bilməz [24,s.28].

Gömrük Məcəlləsinə müvafiq olaraq nəqliyyat vasitələrinin sahibi:

1) Ölkə sərhəddini keçən nəqliyyat vasitəsi sahibi keçmə zamanını və ərazisini gömrük sahəsində mövcud olan aidiyyatı qurumlarla ümumi fikrə gəlməlidir;

2) Ölkə ərazisindən hərəkət edərkən nəqliyyat vasitəsi gömrük orqanının icazə verdiyi məkanda dayanmalıdır.

3) Nəqliyyat vasitələri daşıyıcıları saxlanıldığı ərazini yalnız müvafiq qurumun razılığı ilə tərk edə bilər.

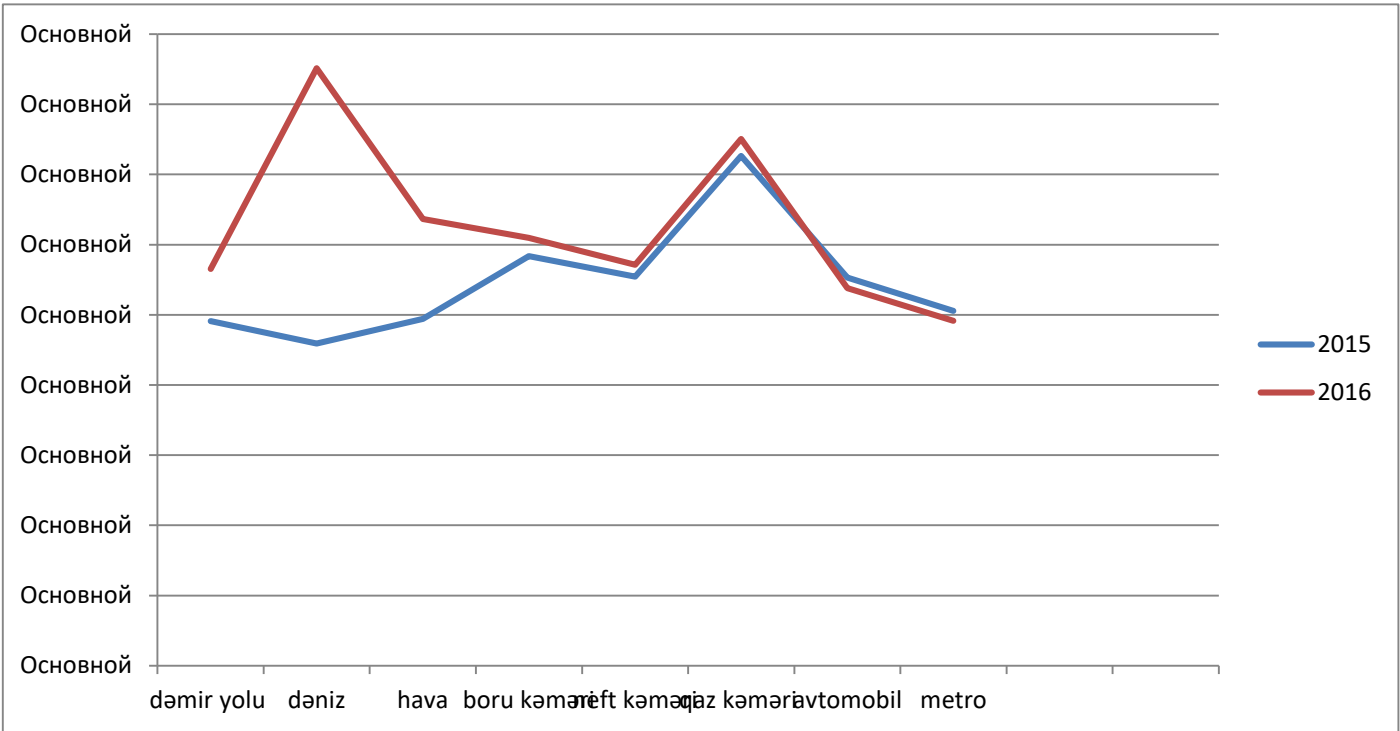
Həmçinin, Respublika ərazisinə daxil olan və ölkə ərazisindən çıxarılan yüklər və müxtəlif nəqliyyat növləri ölkə qanunvericiliyinə uyğun olaraq rəsmiləşdirilir. Respublika ərazisindən gömrük nəzarəti altında tranzit olunan yüklərin qeydiyyatı 30 ABŞ dolları miqdarında Azərbaycan Respublikası Mərkəzi Bankının təyin etdiyi məzənnəyə uyğun olaraq manatla gömrük daxil olmaları şəklində qiymətləndirilir [25,s.39]. Gömrük rəsmiləşdirilməsi

qanunvericilik aktları ilə birgə eyni zamanda Beynəlxalq Konvensiyalarda müəyyən olunmuş normalarla da reallaşdırıla bilər.

Aşağıdakı qrafikdə 2015 və 2016-cı ildə nəqliyyat sektorundan əldə olunan gəlirlər müqayisəli şəkildə təsvir olunmuşdur:

Qrafik 2.1. Nəqliyyat vasitələri ilə daşınmalardan qazal gəlir, əvvəlki ilə nisbətən %-lə

Qrafikə əsasən, söyləmək olar ki, avtomobil və metro nəqliyyatından başqa, digər nəqliyyat vasitələrində artım qeydə alınmışdır.



Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunub.

Bundan başqa, həmçinin, diaqramda yüklərin nəql olunmasına sərf olunmuş xərclərin diaqramı da əks olunmuşdur.

Qrafik 2.2. 7.2.1 Nəqliyyat sektorunda yük daşınmasına çəkilmiş xərclər, əvvəlki ilə nisbətən %-lə

Qrafikdən görüldüyü kimi, boru kəməri, dəniz, qaz, avtomobil nəqliyyatına çəkilən xərclər azalmış və digər nəqliyyat vasitələrinə çəkilən xərclərdə artım qeydə alınmışdır.



Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunur.

Dövlətin bu sahədə yerinə yetirdiyi tədbirlərin xüsusilə də, ölkəmizin iştirak etdiyi nəqliyyat dəhlizi proqramlarının nəticəsində Azərbaycan beynəlxalq məkanda tranzit ölkəsi olaraq çıxış etmişdir.

III FƏSİL

Azərbaycanın beynəlxalq tranzit mövqeyinin gücləndirilməsi və tranzit potensialının inkişaf perspektivləri

3.1. Azərbaycan tranzit mövqeyinin gücləndirilməsində yeni Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti layihəsinin rolu

Bildiyimiz kimi, müstəqilliyimizin ilk illəri ölkə iqtisadiyyatının inkişafı baxımdan arzu olunan dövr olmamışdı. Çünki Azərbaycanın iqtisadi modeli qurulmamış və təsərrüfat geriliyi müşahidə olunmuşdur. bununla yanaşı ittifaq ölkələri arasında iqtisadi əlaqələr qırılmış və idxal və ixrac əməliyyatları azalmışdır. Belə olduqda, hər bir ölkə dünya bazarında öz yerli məhsulu ilə çıxış etməyə çalışmış və bunun üçün Avropa ittifaqının TRASEKA layihəsini işləyib hazırlaması və həmin layihənin çoxlu sayda ölkə tərəfindən xoşagələn hal kimi qəbul edilməsi dünya məkanında ticrət dövriyyəsinin artmasına öz töhfəsini vermişdir.

Bundan başqa, 1991-ci ildə Böyük İpək Yolunun yenidən bərpa edilməsi ilə əlaqədar Avropa Şurası tərəfindən TASİS proqramı irəli sürülmüş və həmin proqramın əsas məqsədi isə MDB ölkələrində bazar iqtisadi sistemini formalaşdırmaq, iqtisadi münasibətlərin yaradılması məqsədilə nəqliyyat dəhlizi layihələrini təklif etməkdən ibarətdir.

İpək yolunun bərpa edilməsi ölkəmizin iqtisadi inkişafında mühüm hadisə kimi qələmə verildi. Buna səbəb isə Şanxaydan Parisədək uzanan xəttə Azərbaycan öz geosiyasi baxımdan əlverişli zonada yerləşməsidir. Burada yalnız təbii amillər deyil, həmçinin, nəqliyyat sektoru baxımdan da əlverişli ərazidə yerləşməsi də ön plana çəkilir. Bu baxımdan nəqliyyat infrastrukturunun məhsuldarlığını neft strategiyasının inkişafına yönəldilməsi başlıca hədəf olaraq seçilmişdir.

Bununla belə, uzun məsafəni qət edən TRASEKA layihəsi üzrə hər bir ölkədə olduğu kimi Azərbaycanda da fərdi inkişaf proqramları işlənib hazırlanmışdır. Dünya nəqliyyat infrastrukturunun vəziyyətinə nəzər salsaq,

həmin sahədə struktur dəyişiklikləri nəzərə çarpacaqdır. Belə ki, dəmiryolu xəttində stabil vəziyyət müşahidə olunduğu halda, avtomobil nəqliyyatında artma meylləri görsənir. Buna səbəb isə artıq təsərrüfat subyektlərinin kiçik partiyalarla yük daşımalarına üstlük verməsi dayanır ki, nəticədə, enerjitutumlu, az enerji sərfiyyatına əsaslanan avtomaşınlardan istifadə əsas götürülür.

İnnovativ yeniliklər, elmi-texniki tərəqqinin mövcudluğu nəqliyyat potensialının, perspektiv imkanlarının daha da artmasını labüdləşdirdi. Nəqliyyat qovşaqlarının genişləndirilməsi turizmin inkişafına təsir edərək sənişinlərin müxtəlif məntəqələr arasındakı nəqli üçün rahat, təhlükəsiz, ekoloji təminatlı yolların tikintisini stimullaşdırdı. Dünya bazarında məhsulların daşınmasına olan tələbin yüksəlməsi özünü nəqliyyat kompleksində istehlak həcmində çoxalması büruzə verdi. Bundan başqa, nəzərdə tutulan yüksəliş xammal resurslarının sərbəst şəkildə dövriyyəsi üçün də yan keçmədi.

Son zamanlar iri həcmli yüklərin daşınmasına əsaslanan və sürəti aşağı olan təyyarələrin istifadəyə verilməsi, daşınma xərclərini azaldaraq məhsul istehsalına çəkilən xərcləri iki dəfəyədək ixtisara salmışdır. Bu baxımdan sənişinlərin daşınması üçün dəmir yolu nəqliyyatı arxa plana keçmişdir. Respublikada hava nəqliyyatı üzrə daha çevik infrastruktur sahələrin yaradılması və dəmir yolu nəqliyyatının daha da təşəkkül tapması ölkəmizin Böyük İpək Yolunun mərkəzi hissəsinə çevrilməsinə və Şərqi-Qərbi nəqliyyat qovşağında əsas bölüşdürücü məntəqə rolunu oynamasına istiqamətlənəcək.

Böyük İpək yolunun bərpasının ölkə iqtisadiyyatı üçün rolu həmçinin, neft-qaz sənayesinin inkişafında irəliləyişin əldə olunmasından ibarətdir. Tarixi İpək Yolunun yenidən bərpa edilməsinin başlıca səbəblərini aşağıdakılar təşkil edir:

- region ölkələrinin ticarət-iqtisadi əlaqələrini təkmilləşdirmək;
- nəqliyyat infrastrukturunun təşəkkül tapması;
- yük və sənişinlərin beynəlxalq səviyyədə nəql olunması;
- tranzit daşınmalar üçün əlverişli mühitin formalaşdırılması;
- yüklərin daşınması müddətinin ixtisara salınması;

- məqsədyönlü nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsi;
- daşınma tarifləri və vergilərə xüsusi güzəştlər;
- bəzi nəqliyyat sahələri arasındakı əlaqələrin uyğunlaşdırılması;
- yük və sərnişinlərin nəqli üzrə beynəlxalq və daxili tariflərin koordinasiya edilməsi sahəsində siyasət;
- daşımaların reallaşdırılması üçün fəaliyyət proqramının təklif edilməsi.

Ölkənin neft-qaz ehtiyatlarının nəqlində iştirak edən əsas kəmərlərə misal olaraq Bakı-Novorossiysk və Bakı-Supsa kəmərlərini göstərmək olar. Ölkənin şimal marşrutu rolunu oynayan Bakı-Novorossiysk kəməri Xəzər dənizi neftini Qara dəniz sahilində yerləşən Rusiya ərazisində Novorossiysk limanına çatdırılmasına xidmət edir. 1997-ci ildən fəaliyyətə başlayaraq 1999-cu ilin yanvar ayında əvvəlcədən düşünülmüş plan üzrə 1,5 mln ton neft Novorossiysk limanına çatdırıldı. 2013-cü ildən etibarən adı çəkilən neft kəməri Rusiyanın “Transneft” şirkəti vasitəsilə idarə olunmağa başlandı.

Bakı-Novorossiysk neft kəmərinin uzunluğu 1347 km təşkil edir ki, onun da 231 km ölkə ərazisinə, 1116 km Rusiya ərazisinə təsadüf edir. Başlanğıcını Azərbaycan ərazisindən Sənqəçal terminalından götürən neft kəmərinin illik yük götürmə qabiliyyəti 34 mln neft və neft məhsulları həddindədir.

Nəzərdə tutulmuş neft kəməri üzrə tariflər:

1.Ölkə ərazisindən keçən hissəsində daşınan 1 ton neft məhsulları üzrə 1,013 dollar;

2.Rusiya ərazisində daşınan 1 ton neft üçün 15,67 dollar tətbiq edilmişdir.

Azərbaycan neftinin Rusiya ərazisinə ötürülməsi üzrə münasibətlərin tənzimlənməsi üçün tərəflər arasında 1996-cı ildə saziş imzalanmışdır. Həmin sazişə uyğun olaraq kommersion və hüquqi aspektləri özündə əks etdirən aşağıdakı sənədlər imzalanmışdır:

1. Azərbaycana məxsus neft ehtiyatlarının Rusiya ərazisi vasitəsilə dünya bazarına çıxarılmasına dair “Transneft” şirkəti ilə Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkəti arasında bağlanan saziş;

2. Neftin şimal marşrutu ilə nəqli üzrə ARDNŞ, ABƏŞ və “Əsrin müqaviləsi”ndə yer alan şirkətlər arasında bağlanan sazişin şərtləri

3. Neftin daşınmasına təkan vermək üçün Azərbaycan hökuməti ilə ABƏŞ arasında saziş.

Adı çəkilən neft kəmərinə alternativ kəmərlər hesab olunan Bakı-Supsa kəməri (Qərb ixrac Boru Kəməri) Xəzər dənizinin Azərbaycana məxsus hissəsində çıxarılan neftin Gürcüstan ərazisindən keçməklə beynəlxalq bazara nəql olunmasını nəzərdə tutur. Belə ki, həmin neft ehtiyatı Gürcüstanın Supsa terminalında tankerlərə ötürülərək Bosfor boğazından keçməklə beynəlxalq bazara çatdırılmanı özündə ehtiva edir. Ölkədə sosial-iqtisadi inkişafın bərqərar olunmasında, iqtisadi sabitliyin əldə olunmasında Bakı-Supsa neft kəməri Bakı-Novorossiysk kəmərilə müqayisədə daha daha səmərəli hesab olunur. Belə ki, Bakı-Novorossiysk vasitəsilə daşınan 1 ton yük üçün 15,67 dollar tarifi tətbiq edildikdə, Bakı-Supsa neft kəməri ilə daşınan 1 ton yük üçün 3,14 dollar məbləğində tarif tətbiq olunur.

Nəqliyyat tarifi 1,20 dolları Gürcüstan üçün, qalanı isə Azərbaycan üçün müəyyən olunmuşdur. Bununla belə, şimal marşrutu ilə müqayisədə, qərb ixrac boru kəmərinin daşınma tarifi aşağı olduğundan həm ölkəmiz, həm də beynəlxalq şirkətlər üçün daha sərfəli hesab olunur.

2005-ci ildə Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinin istismara başlaması artıq, Bakı-Supsa Qərb İxrac boru kəməri ilə nəql olunan neftin həcmində azalmağa səbəb oldu. 2012-ci ildə Bakı-Supsa kəməri ilə 4 mln ton neftin ixracı gözlənilirdisə, bu gözləntilər özünü doğrultmamış və 2 mln 742 min ton neft təşkil etmişdir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu nəqliyyatı TRASEKA layihəsinin bir hissəsini təşkil edir və nəqliyyat xətti boyunca ölkələr arasında tariflərin qəbul olunmasında razılaşmalar əldə olunmuşdur. Bu layihənin gerçəkləşməsində həmçinin, Əfqanıstanın da imkanları daha da genişdir. Bununla belə, NATO bu xətt üzrə 130 min konteyner və 60 min nəqliyyat vasitəsi ilə çıxış etməyi planlaşdırır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Avropa və Asiya nəqliyyat dəhlizinin

qovşağında yerləşərək 825 km uzunluğundadır ki, bunun da 503 km-i Azərbaycan, 244,5 km Gürcüstan və 77,5 km-i isə Türkiyə ərazisindədir.

Bu məqsədlə Gürcüstanda Marabda-Axalkalaki stansiyaları arasındakı 154 km məsafədə tikinti-konstruksiya tədbirləri görülmüş, vağzal və təkər arabacıqlarının yenilənməsi üzrə infrastruktur sahələrinin inşasına başlanılmışdır. Bundan başqa, layihəyə uyğun olaraq Gürcüstan və Türkiyə arasında tunelin tikilməsi də həyata keçirilmişdir. Dəmir yolu xəttinin ilkin istismarı zamanı 1 mln sərnişin və 6,5 mln ton yük daşınmışdır ki, 2034-cü ildə 3 mln sərnişin və 17 mln ton yükün nəql olunması planlaşdırılır. Belə ki, nəql olunan yüklərin həcmi dəmiryolundan istifadənin 3-cü ilində 3-5 mln ton, 5-ci ilində 6-8 mln ton, 10-cu ilində isə 10 mln ton olmağı planlaşdırılır.

Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu layihəsinin işlənilib hazırlanması Naxçıvan Muxtar Respublikasına gedən yollardan istifadəsinə dair məhdudiyyətlərin aradan götürülməsinə və nəqliyyat müstəqilliyinin təmin edilməsinə də öz müsbət təsirini göstərdi. Bildiyimiz kimi, Ermənistanın Azərbaycan ərazisinə təcavüzü ilə Bakını Naxçıvanla qovuşdurən quru nəqliyyat əlaqələri kəsilmişdir. Sərnişin daşınmaları daha çox hava nəqliyyatı, yüklərin nəql olunması isə İran və Türkiyə ərazisindən keçməklə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə yerinə yetirilmiş, uzun illər əvvəl inşa olunan dəmir yolu xətti ilə isə tranzit daşınmalarına son qoyulmuşdur.

Ona görə də, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin əhəmiyyətli hissələrindən biri Qarsdan Naxçıvana daha bir dəmir yolu xəttinin çəkilməsinin də icra olunmasından ibarətdir. Nəticədə, Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat sektoru üzrə problemi aradan qaldırılmış olacaq və Naxçıvandan İrana keçidi təmin edən dəmir yolu xətti vasitəsilə bütün Yaxın Şərqi regionuna çıxış imkanı qazanılacaq.

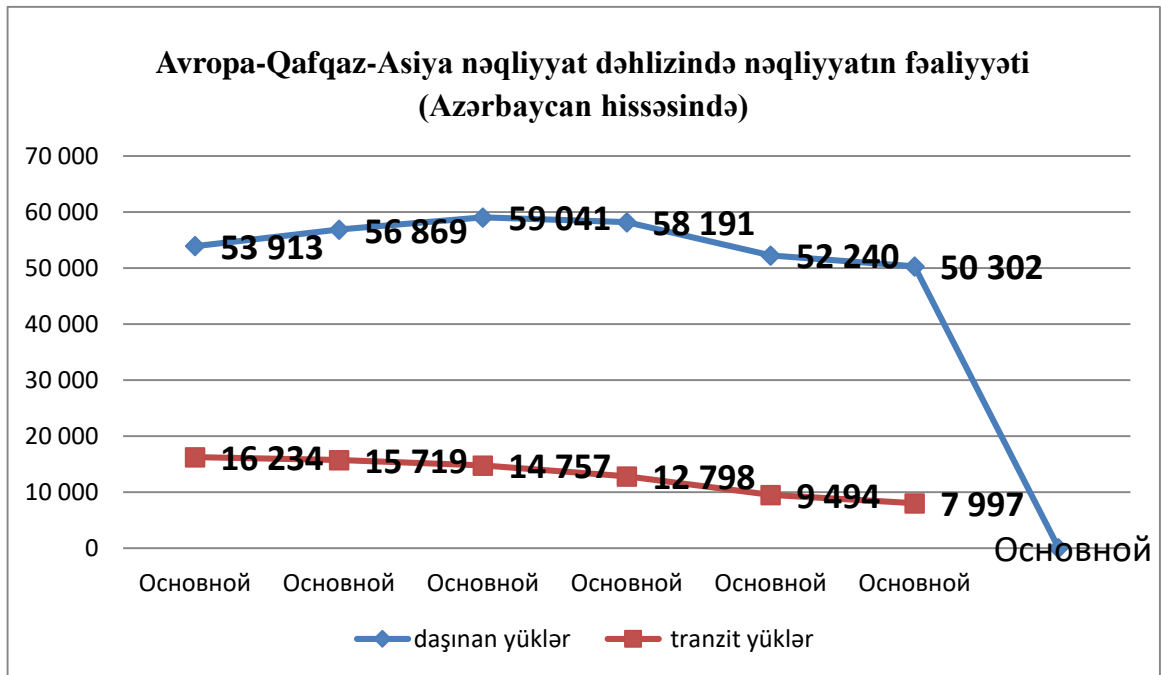
Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu nəqliyyatının səbəb olduğu mühüm hadisələrdən biri də Türkiyə-Rusiya arasında məhsulların ixrac və idxalına dair əməliyyatların artdığı bir dövəmdə həmin əməliyyatların Rusiya-Türkiyə arasında dəmir yolu nəqliyyatı olmadığından Bakı-Tbilisi-Qars nəqliyyat xətilə icra

olunmasıdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu çəkilişi vaxt, məsrəf və ekoloji baxımdan səmərli olduğundan ölkəmizin tranzit potensialının artmasına və ölkələr arası iqtisadi əlaqələrin daha da genişlənməsinə gətirib çıxara bilər.

Adı çəkilən dəmir yolu layihəsinə daxil olan tədbirlərdən biri də Bosfor boğazında dəmir yolu tunelinin çəkilməsi ilə Asiyanın uzaq bölgələrindən Avropaya yük və sərnişin daşınmasının nisbətən asanlaşdırılmasıdır.

Bundan əlavə, mövcud illərdə dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin həcmində azalma müşahidə olunmuş, lakin avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin həcmində artma meylləri nəzərə çarpmışdır. Məsələn, 2011-ci ildə dəmir yolu nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin həcmi 20 139 ton olduğu halda bu rəqəm 2016-cı ildə 13 830 ton təşkil etmişdir. Bunun əksi olaraq, 2011-ci ildə avtomobil nəqliyyatı ilə daşınan yüklərin həcmi 23 457 ton olmuşdur ki, 2016-cı ildə bu göstərici 31 480 tonadək yüksəlmişdir. Görünüyü kimi, yüklərin daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatının rolu azalmış, avtomobil nəqliyyatının rolu isə artmışdır.

Qrafik 2.1. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)



Mənbə: stat.gov.az

Yuxarıdakı qrafikdə 2011-2016-cı illər üzrə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin (Azərbaycan hissəsində) daşınan yüklər, daşınan tranzit yüklər, yüklərin və tranzit yüklərin dövriyyəsinə dair məlumatlar göstərilmişdir.

Qrafikdən belə qənaətə gəlmək olar ki, ölkədən daşınan yüklər tranzit yüklərlə nisbətdə 3 dəfəyə qədər çoxluq təşkil edir. Qeyd etmək lazımdır ki, sözü gedən illərdə daşınan yüklərin nəqliyyat vasitəsilə sıralamasında avtomobil nəqliyyatı birinci, dəmiryolu nəqliyyatı ikinci, dəniz nəqliyyatı sonuncu mövqedə dayanır. Lakin, tranzit yüklərin daşınmasında avtomobil nəqliyyatı iştirak etmir. Bu göstərici üzrə ilkin mövqedə dəniz nəqliyyatı, sonrakı sırada isə dəmir yolu nəqliyyatı dayanır.

3.2. Azərbaycanın qoşulduğu beynəlxalq tranzit layihələr və onların Azərbaycan üçün sosial-iqtisadi əhəmiyyəti

“Tarixi İpək yolu” nun yenidən istismara verilməsində mühüm məqam 1993-cü il may ayının 3-7-də Avropa Birliyinin dəstəyi ilə Brüsseldə çağırılmış konfrans olmuşdur. Belə ki, 5 Mərkəzi Asiya ölkəsi - Qazaxıstan, Qırğızıstan, Türkmənistan, Özbəkistan, Tacikistan və 3 Qafqaz respublikası - Azərbaycan, Gürcüstan və Ermənistanın nəqliyyat və ticarət nazirləri adı keçən iclasda olmuşdular. Həmin ölkələr arasında razılığın əldə olunması ilə “TRASEKA” proqramı və “Brüssel bəyannaməsi” imzalandı.

Həmin proqramın əsas prioritetinə aşağıdakılar daxil edildi:

- Müstəqillik qazanmış dövlətlərin Avropa və beynəlxalq bazara alternativ nəqliyyat xətti ilə çıxışına şərait yaratmaqla onlara iqtisadi və siyasi köməklik göstərmək;
- TRASEKA proqramına üzv ölkələrin regional əməkdaşlığının genişlənməsinə yardım etmək;
- TRASEKA layihələrinin icra prosesinə beynəlxalq maliyyə qurumlarının- Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının, Dünya Bankının yüksək səviyyədə qoşulmasını təmin etmək.

Brüssel bəyannaməsində həmçinin, üzv ölkələrin yerinə yetirdiyi vəzifələr yer almışdır:

- Ticari əlaqələri inkişaf etdirmək üçün nəqliyyat sektorunun təkmilləşdirilməsi;
- Beynəlxalq nəqliyyat və ticarət münasibətlərinin qurulmasına təşəbbüs göstərilməsi;
- İştirakçı ölkələrin bu sahədə malik olduqları bilikləri mübadilə etməsi;
- Nəqliyyat və ticarət münasibətləri üzrə beynəlxalq konvensiya və sazişlərdə iştirak etmələri.

Bundan başqa, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində ticari münasibətləri təkmilləşdirmək üçün işlənib hazırlanan layihələrdən biri də TASİMdir (Trans

Avrasiya Super İnformasiya Magistralı). Layihə iki mərhələdən ibarətdir ki, ilkin mərhələdə qərblə şərqə qovuşduran internet xəttinin çəkilməsi planlaşdırılır. Qərbi Avropadan Şərqi Asiyaya qədər ərazini əhatə sahədə transmilli fiber-optik tellərin qoşulmasına əsaslanır. İkinci mərhələdə isə Milli telekom tranzit infrastrukturunu formalaşdırmaqla daha təkmil fiber optik xətlərin əsası qoyulacaq və ya mövcud olan fiber optik tellər daha da inkişaf etdiriləcək.

“TASİM” layihəsinin işlənilib hazırlanmasının üzv ölkələr üçün müsbət tərəfləri aşağıdakılardan ibarətdir:

1. Təşəkkül tapmış regional və beynəlxalq bağlantı;
2. Telekommunikasiya tranzit xəttinin şaxələndirilməsi;
3. İntensivləşdirilmiş qəza bərpa mobilliyi;
4. Regional innovativ yeniliklərə töhfə verməsi və s.

“TASİM” layihəsi Frankfurtdan Honkonqa qədər ərazini əhatə edən tranzit infrastrukturunun yaradılmasına əsaslanaraq Avropa ilə Asiya arasında informasiya axınını nəzərdə tutur. Layihə 2008-ci ildə Azərbaycan Respublikasının Rabitə və İnformasiya Texnologiyalar Nazirliyi tərəfindən Bakıda keçirilmiş iclasda irəli sürülmüşdür. Bundan başqa, 2010-cu ildə Azərbaycan Respublikası tərəfindən layihənin idarə edilməsi üzrə İdarəetmə Qrupu yaradılmış və həmin layihənin reallaşdırılması üzrə biznes konsepsiya işlənilib hazırlanmışdır.

2012-ci il 21 dekabr tarixində BMT tərəfindən qəbul olunan “TASİM” layihə çərçivəsi daxilində yeni qətnamə təsdiq olunmuşdur. Sözü gedən proqramın icrasının təşviqinə dair atılan addımlardan biri regionlarda telekommunikasiya-rabitə sisteminin təkmilləşdirilməsi istiqamətində qeyri-dövlət sahələrinin, vətəndaş cəmiyyəti, elmi-tədqiqat institutları və dövlətlərarası əlaqələrin genişlənməsi üzrə Avrasiya Rabitə Alyansı və Beynəlxalq Telekommunikasiya İnstitutunun (EuraCA) əsasının qoyulması fikri bu qətnamədə irəli sürülmüşdür [26].

Aşağıdakı cədvəldə Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycana məxsus hissəsində nəqliyyatın sisteminin vəziyyəti haqqında məlumat əks olunmuşdur.

Cədvəl 3.1. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycana düşən ərazisində nəqliyyatın fəaliyyəti

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Sərnişin daşınmışdır, min sərnişin	241 528	260 873	285 176	307 281	331 119	338 628
Dəmir yolu	2 854	2 152	1 882	1 890	1 609	1 858
Dəniz	17	17	14	15	9	20
Avtomobil	238 657	258 704	283 280	305 376	329 501	336 750
Sərnişin dövriyyəsi, milyon sərnişin-km	4 860	5 225	5 698	6 164	6 628	6 740
Dəmir yolu	447	399	382	375	326	293
Dəniz	7	6	5	5	3	9
Avtomobil	4 406	4 820	5 311	5 784	6 299	6 438
Yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	381 729	443 165	476 360	531 003	545 265	641 990
Dəmir yolu	153 645	183 221	189 675	204 807	187 966	225 467
Dəniz	80 485	87 548	81 534	86 170	76 948	131 686
Avtomobil	147 599	172 396	205 151	240 026	280 351	284 837
Sərnişin daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	82 954	91 954	106 452	120 365	137 188	139 193
Dəmir yolu	2 310	2 646	3 008	2 721	3 341	2 269
Dəniz	4 173	1 520	1 259	1 051	814	698
Avtomobil	76 471	87 788	102 185	116 593	133 033	136 226

Mənbə: stat.gov.az

Cədvəldən görüldüyü kimi, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi (Azərbaycan hissəsində) vasitəsilə nəql olunan sərnişinlərin çox hissəsi avtomobil nəqliyyatı ilə həyata keçirilir ki, ikinci yerdə dəmir yolu nəqliyyatı, sonuncu mövqedə isə dəniz nəqliyyatı qərarlaşmışdır. Bundan başqa, yük daşınmasından əldə olunan gəlirlərin çox hissəsi dəmiryolu nəqliyyatından, daha sonra avtomobil nəqliyyatından sonra isə dəniz nəqliyyatından əldə olunur. Belə ki, 2011-2016-cı illər üzrə yük daşınmasından əldə olunan gəlirlərdə artım tendensiyası müşahidə olunurdu.

Azərbaycanın qoşulduğu beynəlxalq layihələrdən biri də Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizidir. Belə ki, tarixən formalaşan nəqliyyat xətlərinin yenidən bərpa edilməsi ölkələrin iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsilə ticari münasibətləri təkmilləşdirməyə və ölkələrin tranzit potensialının artmasına istiqamətlənmiş oldu. Bildiyimiz kimi, Avrasiya məkanında yerləşən ölkələri qovuşduran beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərdən olan-Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi strateji əhəmiyyətli hesab olunur. Daha çox, TRASEKA layihəsinin alternativini kimi qiymətləndirilən Şimal-Cənub nəqliyyat marşrutunun istismarı Süveyş kanalından keçən yol ilə müqayisədə tranzit yük daşınmasının daha az vaxt sərf etməklə çatmağına şərait yaradır, əlavə olaraq, Cənubi Qafqaz, Mərkəzi Asiya ölkələri və İran arasında iqtisadi və siyasi münasibətlərin əsasını qoyaraq daha da əhatələnməsi üçün əlverişli mühitin yaradılmasına təkan verir.

Azərbaycan coğrafi ərazi baxımdan iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinin qovuşduğu bölgədə yerləşir. Ölkə ərazisindən yan alan Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi-TRASEKA Avropa ilə Asiyanın qovuşmasında yerləşən nəqliyyat dəhlizi kimi tanınmışdır. Hal-hazırda yük daşınmasında əhəmiyyətli rol oynayan bu marşrutla gələcəkdə sərnişin daşınmalarının artacağı gözlənilir. Belə ki, marşrutun İran və Rusiyadan ötməklə Cənub-Şərqi Asiyadan və Yaxın Şərqdən Avropaya nəql olunan yükdaşımaların sürətini bir neçə dəfəyə qədər qaldıracağı gözlənilir.

Sözü gedən nəqliyyat dəhlizi Suveyş kanalı vasitəsi ilə daşınmanı nəzərdə tutan və Hindistandan Avropaya qədər çəkilən nəqliyyat xəttindən 3 dəfə kiçikdir və bu nəqliyyat dəhlizinin istismara verilməsi ilə hər il təxminən 15-20 milyon ton məhsulun nəql olunması proqnozlaşdırılır.

Şimal-Cənub dəhlizinin fəaliyyətə başlaması daha çox Rusiyanın maraq dairəsindədir və bununla belə, adı çəkilən proqramın reallaşmasını özünün nəqliyyat strategiyasının əsas hədəflərindən sayır. Başlanğıc mərhələ üçün layihə 600 milyon dollar məbləğində qiymətləndirilir. Rusiya sözü gedən dəhlizin strateji əhəmiyyəti ilə birgə, həmçinin, onun ölkələrarası qarşılıqlı etimadını yüksəldəcəyi yönündə də əlverişli siyasi dividendlər qazandıracağına inanır. Buna görə də, əhəmiyyətli tranzit məkan kimi tanınan ölkəmiz layihədə əsas rol oynayaraq

layihənin icrasına dəstəyi ilə siyasi, sosial və iqtisadi cəhətdən yüksək mənfəət əldə etmiş olacaq.

Yerinə yetirilən araşdırmalara əsasən, Azərbaycanın bu layihənin həyata keçirilməsindəki əsas götürülən dividendləri:

1.Nəqliyyat infrastrukturunun qlobal xarakterli əhəmiyyətinin yüksəldilməsi və modernizasiyası;

2. İslamın müqəddəs yerlərinə ziyarətin alternativ marşrutlarından hesab olunaraq nəqliyyat sisteminin çevikliyinin artırılması;

3.Turizm imkanlarının genişləndirilməsi və bu istiqamətdə əlverişli mühitin yaradılmasının təminatı;

4. Qonşu dövlətlərlə qarşılıqlı etimadın özünü büruzə verməsi və s.

Şimal-Cənub marşurtunun inşasına dair qərar Hindistan, İran və Rusiya dövlətləri arasında 2000-ci il 12 sentyabr tarixində Sankt-Peterburq şəhərində əldə olunmuş və həmin anlaşma 2002-ci ilin 21 may tarixində qəbul olunmuşdur. Nəzərdə tutulan dövrdə Sankt-Peterburq şəhərində əldə olunan razılaşmaya əsasən iştirakçı ölkələrin nəqliyyat nazirlərinin birgə iclasında Koordinasiya Şurasının fəaliyyətə başlaması haqqında Protokol imzalanmışdır. Şimal-Cənub dəhlizinin Katibliyi Tehran şəhərindədir.

Şimal-Cənub nəqliyyat xətti fəaliyyətə başladıqdan bir qədər sonra bəzi ölkələrin diqqətini cəlb etmiş və onlarda maraq yaratdı. Daha sonra imzalanan razılaşmaya əsasən, Suriya, Qırğızıstan, Oman, Tacikistan, Ermənistan, Belarusiya, Qazaxıstan dövlətləri də proqrama qoşulmuşdur. Ölkəmiz Azərbaycan Respublikası həmin razılaşmaya qoşulmaq üçün 2001-ci il 21 dekabr ayında təklif olunan notanı 2005-ci ildə anlaşılıqlı qarşılıqlı və nəticədə, 2005-ci il 20 sentyabr tarixində təsdiq olunmuş Azərbaycan Respublikasının 984-II Q nömrəli qanuna müvafiq olaraq "Şimal-Cənub" nəqliyyat marşurtuna aid razılığa qatılmışdır [27,s.76].

"Şimal-Cənub" razılaşmasının ölkəmiz üçün başlıca prioritetləri aşağıdakılardan ibarətdir:

1. Tranzit yük və sərnişin nəqlinin təminatında beynəlxalq nəqliyyat sektorunun səmərəliliyinin artırılmasına təsir göstərmək;

2. Layihənin iştirakçı dövlətləri arasında hava nəqliyyatı, su nəqliyyatı, dəmir yolu nəqliyyatı, avtomobil xidmətlərinin dünya bazarına daxil olması üçün əlverişli şəraitin yaradılması;

3. Beynəlxalq tranzit daşımaları həcmində yüksəlməsinə köməklik etməsi;

4. Nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin qorunması;

5. Qarşılıqlı razılaşma ilə əldə olunmuş nəqliyyat siyasətinin reallaşdırılmasına əməl olunması.

Bir müddət əvvəl Azərbaycan Respublikasının dövlət başçısı tərəfindən imzalanan “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat marşrutunun ölkə ərazisindən ötən hissəsində əməliyyatların operativləşdirilməsinə dair sərəncam imzalanmış və nəzərdə tutulan sərəncam nəqliyyat dəhlizi layihəsinin icrası istiqamətində düşünülmüş mühüm addım kimi qiymətləndirilir və nəzərdə tutulan əməliyyatların sürətlənməsini stimullaşdırır.

İqtisadçıların fikrincə, Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi layihəsində iştirakı və dəhlizlə yük və sərnişin nəql etmələrində aktivliyi sayəsində dəhlizdən istifadənin stimullaşdırılmasında Azərbaycanın rolu ölkəmizin iqtisadi mənafeyinə uyğun olaraq yüklərin, o cümlədən,

1. Tranzit yüklərin daha da artmasına;

2. Ümumi yük həcmində yüksəlməsinə və gəlirlərinin çoxalmasına;

3. Ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə;

4. Yeni iş yerlərinin fəaliyyətə başlamasına və məşğulluq səviyyəsinin yüksək təminatına;

5. Bir çox sosial problemlərin həllinə imkan yaratmaqdır.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, son zamanlar Çin və Hindistanın adı çəkilən proqrama diqqət artmış, xüsusilə də, Hindistandan yüklərin dünya bazarına çıxarılması üçün Hindistanın Mumbay şəhərindən başlayaraq İranın Bəndər-Abbas limanından ötməklə Rusiyanın Həştərxan limanına və ya Bakıya çəkilməsi planlaşdırılan marşrut xəttinin inşa edilməsi gözlənilir. Belə ki, Cənub-Şərqi

Asiya ölkələrindən dünya bazarına çıxarılan yüklərin İranın Bəndər-Abbas limanından Transxəzər marşrutu vasitəsilə Bakıya daşınması Azərbaycanın tranzit ölkə olaraq əhəmiyyətinin artmasını labüdləşdirəcək. Proqnozlara əsasən, bu xətlə gələcəkdə 10-15 mln yük dünya bazarına çatdırılacaq və ölkəmizin bu daşınmada gəliri 250-300 mln dollar məbləğində olacaqdır.

Dəhlizin Qərb marşrutu ilə Cənubi-Şərqi Asiyadan Avropaya yüklərin çatdırılmasının 10-15% daha ucuz ərsəyə gəlməsi və eyni-zamanda Suveyş kanalına nisbətə, Şimal-Cənub dəhlizi ilə yüklərin nəqlinin 800 kilometr daha az məsafə ilə həyata keçiriləcəyi planlaşdırılır.

Əlavə olaraq qeyd etmək olar ki, tədqiqatların nəticələrinə əsasən, çatdırılma müddəti 20 günədək qısaldılacaq və bununla da, yüklərin daha effektiv yollarla müəyyən olunan əraziyə yetiştirilməsinə imkan yaradılacaq. Bu baxımdan, ölkəmiz üçün Şimal-Cənub nəqliyyat infrastrukturunun Qərb marşrutunun istifadəyə verilməsi strateji əhəmiyyətli hadisə hesab olunur. Tədqiqatçıların gəldiyi qənaətə əsasən, Şimal-Cənub nəqliyyat xəttinin Qərb marşrutunun fəaliyyətə başlaması ilə ölkəmizin Avrasiya məkanında başlıca tranzit-logistika mərkəzinə çevrilməsi gözlənilir.

Dünya əhəmiyyətli nəqliyyat infrastrukturundan istifadənin artırılmasında ölkəmizin iqtisadi mənfəətləri artırmasının əsas səbəblərinə daxildir: 1) dünya ölkələri arasında imicinin yüksəlməsi; 2) ölkədə nəqliyyat infrastrukturunun mümkün potensialından yararlanma hallarının genişlənməsi; 3) yeni iş yerlərinin fəaliyyətə başlaması, investisiya qoyuluşlarının cəlb edilməsi; 4) ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun effektivliyinin yüksəldilməsi; 5) ölkədə nəqliyyat sferasında yeni meyllərin formalaşması.

3.3. Azərbaycanın tranzit potensialının inkişaf perspektivləri

Müstəqillik əldə etdikdən sonra ölkə qarşısında dayanan əsas hədəflərdən biri yeni neft strategiyasının işlənilib hazırlanmasından ibarət olmuşdur. Bu baxımdan 1994-cü il 20 sentyabrda dünyanın 11 ən iri neft şirkəti ilə Əsrin müqaviləsi imzalanmışdır. Bununla da, sovet ittifaqı dağıldıqdan sonra itirilən əlaqələri yenidən bərpa etmək mümkün oldu. 2017-ci ildə Xəzər dənizinin Azərbaycan sektoruna mənsub hissələrində- Azəri, Çıraq, Günəşli yataqlarında hasil olunan neftin birgə işlənməsinə dair saziş 2050-ci ilə qədər uzadılmış və Azərbaycanın neftin hasilatında iştirak səviyyəsi 25%-ədək yüksəldilmişdir. Bununla belə, ölkəyə çatacaq mənfəət payı 75% təşkil edəcək. Yenilənən sazişdə iştirak edən şirkətlər Azərbaycanın ARDNŞ (25%), Britaniyanın “BP (30,37%)”, Amerikanın “ExxonMobil (6,79%) və Chevron” (9,57%), “İNPEX (9,31%)”, Norveçin “Statoil” (7,27%), “İTOCHU” (3,65%), “ONGC Videsh” (2,31%) şirkətləridir.

Belə ki, Azərbaycanı təmsil edən SOCAR-ın iştirak səviyyəsi 11, 65%-dən 25%-dək yüksəlmiş və proqrama üzv olan ölkələrin layihənin reallaşmasına ödədikləri ilkin bonus 3,6 mlrd dollar təşkil etmişdir. Bildiyimiz kimi, Azəri, Çıraq, Günəşli yatağından çıxarılan neft ehtiyatı Bakı-Tbilisi-Ceyhan və Qərb İxrac Boru Kəməri vasitəsilə nəql olunur. Bakı-Tbilisi-Ceyhan kəməri ilə eyni zamanda Qazaxıstan və Türkmənistan nefti də daşınır. 2002-ci ildə istifadəyə verilən kəmərlə həmin ildən 2017-ci ilin sentyabrına kimi orta hesabla, 339 milyon ton neft nəql olunmuşdur. Əlavə olaraq deyə bilərik ki, 2017-ci il avqust ayında Bakı-Tbilisi-Ceyhan xətti vasitəsilə Türkmənistana mənsub 549 min ton neft dünya bazarına çıxarılmışdır.

Bir ilə yaxın müddətdə Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft boru kəməri ilə əsaslı xərclərə 10 milyon dollar, əməliyyat xərclərinə isə təxminən 64 milyon dollar vəsait istifadə olunub. Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinə sərf olunan yatırımlar belədir: “AzBTC” (25 %), “Chevron” (8,9%), “BP” (30,1 %), , “Statoil” (8,71

%), TPAO (6,53%), “CIECO” (2,5%), , “Itochu” (3,4%), “Inpex” (2,5%), “Total” (5%), “ENI” (5%),və “ONGC (BTC) Limited” (2,36%) [28].

Həyata keçirilən uğurlu strategiyanın sonunda ölkəmizdə eyni zamanda Bakı şəhərində nəqliyyat sistemi daha da təşəkkül tapmış və Azərbaycanın tranzit potensialının artırılması ilə bağlı olaraq məqsədyönlü və ardıcıl tədbirlər icra olunmuşdur, hansı ki, həmin tədbirlər sosial-iqtisadi inkişafa imkan yaradacaq qarşılıqlı əməkdaşlığın güclənməsinə səbəb olacaqdır.

Ölkənin stabil dayanıqlılığının təmin olunmasında nəqliyyat sektorunun stimullaşdırılması və tranzit potensialının inkişafı perspektivləri Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq iqtisadi inteqrasiyası zamanı əsas hədəfləri hesab olunur. Son zamanlarda ölkənin ÜDM-da neft sektoru ilə birgə qeyri-neft sektorunun da müəyyən paya sahib olması prioritet istiqamət olaraq seçilmişdir.

Bununla belə, ölkə tərəfindən nəqliyyat sektorunun stimullaşdırılması istiqamətində hərtərəfli tədbirlər və tədbirlər planı yerinə yetirilmiş, nəqliyyat layihələri işləyib hazırlamaqla həm regional, həm də beynəlxalq səviyyədə iqtisadi əlaqələrin genişləndirilməsinə nail olunmuşdur.

Hazırda Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat infrastrukturu innovativ yeniliklərə meyilliyi ilə diqqət mərkəzindədir. Bununla belə, nəqliyyat sektorunun inkişafı üzrə həmin sahənin tənzimlənməsi istiqamətində müvafiq qurumlar yaradılmış və qanunvericilik təkmilləşdirilmişdir. Xüsusilə, Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçməsi ölkənin beynəlxalq aləmdə tranzit ölkə olaraq çıxış etməsini labüdləşdirəcək. Ölkəmizdə nəqliyyat sektorunun bütün növləri- dəmiryolu nəqliyyatı, su nəqliyyatı, boru nəqliyyatı, hava nəqliyyatı fəaliyyət göstərir.

İstənilən ölkənin tranzit ölkə olaraq çıxış etməsi həmin ölkənin beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə başlıca rol oynadığına dəlalət edir və bu baxımdan Azərbaycan geosiyasi mövqeyinə görə seçilir.

Yalnız o halda ki:

1) Ölkə tranzit münasibətlərində obyekt deyil, subyekt kimi qismində çıxış edərək nəqliyyat sahəsinin tənzimlənməsi və istiqamətlərinin seçilməsində əsas

struktur kimi iştirak etməlidir, buna görə də yük daşınması xətləri üzərində nəzarət həmin ölkəyə məxsusdur;

2) Nəqliyyat sektorunun təkmilləşdirilməsi üzrə layihələrdə dövlət tərəfindən investisiya qoyuluşunun zəruriliyi;

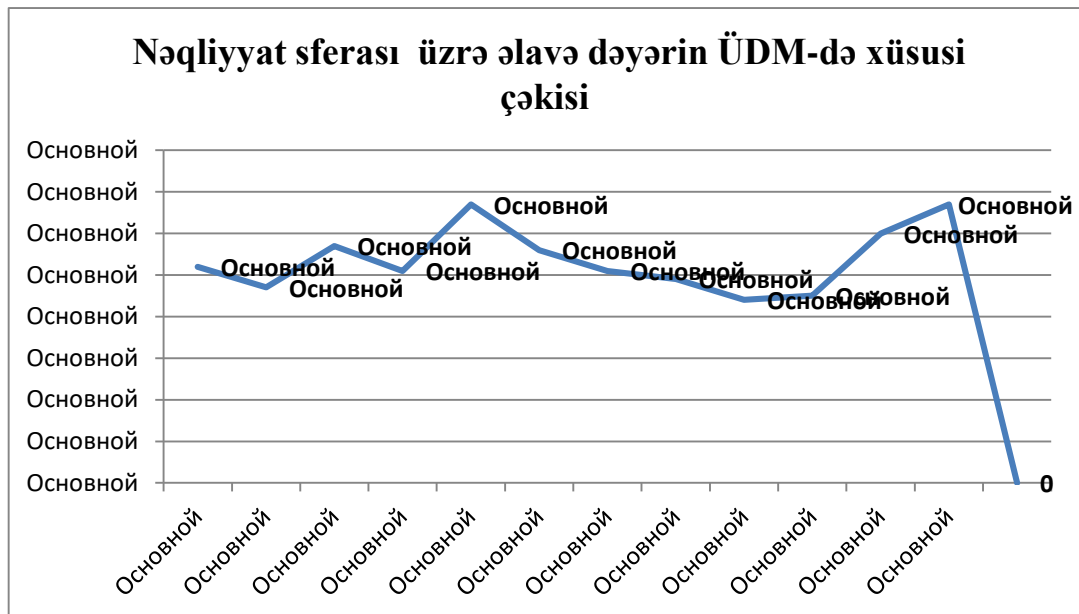
3) İstər regional, istərsə də dünya bazarında qiymət tətbiqetmə prosesində təsir etmə gücünə malik olmaq və s.

4) Azərbaycan Avropanın enerji təhlükəsizliyi istiqamətinə başlıca rol oynamaqda davam edir.

5) Azərbaycan Avropa üçün nəqliyyat-kommunikasiya və rabitə mərkəzi olaraq tranzit xarakterli yüklərin daşınmasında fəal iştirak edir və Şərq-Qərb informasiya kanalının ərsəyə gəlməsi ilə ölkəmiz güclü informasiya kanallarından birinə çevriləcəkdir.

Aşağıdakı qrafikdə 2005-2016-cı illər ərzində nəqliyyat sferası üzrə əlavə dəyərin ÜDM-də payı əks olunmuşdur.

Qrafik 3.1. Nəqliyyat sferası üzrə əlavə dəyərin ÜDM-də xüsusi çəkisi, müvafiq illərin cari qiymətləri ilə, faizlə.



Mənbə: Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Qrafikdən görüldüyü kimi, 2009-cu və 2016-cı illərdə nəqliyyat sektoru üzrə əldə olunan əlavə dəyər digər illərə müqayisədə, çoxluq təşkil edir. Bu göstərici üzrə ən aşağı nəticə 2013-cü ildə qeydə alınmışdır.

Ölkədə tranzit potensialının artırılmasının əsasında həmçinin, Cənubi-Qaz dəhlizi layihəsinin işlənilib hazırlanması dayanır. Layihənin məqsədi Cənubi Qafqaz qaz boru kəməri (Bakı-Tbilisi-Ərzurum) genişləndirmək, Tanap kəmərinin inşasını həyata keçirmək, Tap qaz kəmərinə yenidən baxış keçirməkdir.

Adı çəkilən layihə əsasında çıxarılan təbii qaz Bolqarıstan, Azərbaycan, Yunanıstan, Gürcüstan, Albaniya, Türkiyə ərazisindən və Adriatik dənizindən ötməklə İtaliyaya kimi 3500 kilometrədən daha çox uzun boru kəmərləri vasitəsilə daşınacaqdır. İlk addımın 2018-ci ilin sonlarında Azərbaycan qazının Gürcüstan və Türkiyəyə daşınması ilə atılması gözlənilir. Avropaya isə qaz nəqlinin ölkə ərazisində dənizdə ilk qaz çıxarılan andan etibarən yerinə yetirilməsi planlaşdırılır. Cənub Qaz Dəhlizi layihəsi elə işlənilib hazırlanmışdır ki, perspektiv dövr üçün potensial qazla təminat səviyyəsinin artırılması istiqamətində boru kəmərinin ötürücülük qabiliyyəti özünün ilkin ötürücülük qabiliyyətindən iki dəfəyə qədər yüksəldilə bilər [29].

Layihədə iştirak edən əsas şirkətlər Axpo (İsveçrə), BOTAŞ (Türkiyə), BP (Böyük Britaniya), Enagas (İspaniya), Fluxys (Belçika), Lukoyl (Rusiya), Naftiran İntertrade (İran), Petronas (Malayziya), SOCAR (Azərbaycan), Statoil (Norveç), Total (Fransa) və TPAO (Türkiyə) nəzərdə tutulur.

Cənub Qaz Dəhlizinin mühüm prioritet istiqaməti “Şahdəniz” qaz-kondensat yatağından hasil ediləcək təbii qazın həcmnin artırılaraq CQBK və son zamanlarda inşa olunan Trans-Anadolu qaz boru kəməri, Trans-Adriatik Boru Kəmərinin (TAP) köməyi ilə Türkiyə və Cənubi Avropaya ixracını icra etməkdir. Bununla belə, proqramın əsas hədəfi olaraq Avropanın qaz ilə təchizatının təhlükəsizliyinin seçilməsi dayanır.

Ölkədə tranzit potensialının qiymətləndirilməsi və inkişaf perspektivləri, həmçinin, Strateji yol xəritəsində yer almışdır. Yol xəritəsində qeyd olunduğu kimi hava nəqliyyat vasitəsinin təkmilləşdirilməsi ölkəyə turistlərin cəlb edilməsi

üçün əsas vasitədir. Bunun nəticəsində deyə bilərik ki, 2020-ci ildə 20 milyon manat birbaşa və 10 milyon manat dolaylı olmaqla, real ÜDM-un həcmində 30 milyon manat artımın olacağı gözlənilir.

Azərbaycanın ticarət-nəqliyyat aktivlərinin hazırkı vəziyyətinə dair Strateji yol xəritəsində müvafiq məlumatlar yer almışdır. Belə ki, ölkənin xidmət ixracında yük nəqliyyatı xidmətlərinin həcmi 10%-dək yüksəlmişdir ki, digər ölkələrdə bu göstərici 8-52 faiz arasında təbəddüd edir. Ölkə ərazisindən dünya ölkələrinə daşımaların həyata keçirilməsi daha çox dəmir yolu nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Həmin daşımalarda idxal və ixrac əməliyyatlarının həcmi yüksək, yüklərin son təyinat məntəqəsinə çatdırılmazdan əvvəl aralıq məntəqəyə daşındığı tranzit yükdaşımalarının həcmi isə nisbətən aşağıdır [30 s.540].

“Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətindən əldə olunan informasiyaya görə 2015-ci ildə Azərbaycanda dəmir yolları nəqliyyatı vasitəsilə ümumilikdə, 17,1 milyon ton yük nəql olunmuşdur ki, həmin yüklərin də 23,4%-i (4 milyon ton) daxili yükdaşımının, 32,2%-i (5,5 milyon ton) idxal yüklərinin, 21,4%-i (3,7 milyon ton) ixrac yüklərinin və 23%-i isə (3,9 milyon ton) tranzit yüklərinin hesabınadır.

Müqayisəli şəkildə təhlil etsək, sözü gedən ildə Gürcüstanda dəmir yolları ilə daşınan yüklərin həcmində tranzit yüklərin payı 71% olmuşdur. Lakin, Azərbaycan limanlarında tranzit yük daşınması ön plandadır. Belə ki, 2015-ci ildə dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirilən idxal-ixrac əməliyyatları zamanı daşınan yüklərin həcmi 0,5 milyon ton, daşınan tranzit yüklərin həcmi isə 5,6 milyon ton təşkil etmişdir ki, bu da ümumi tranzit yükdaşımalarının həcmiminin 59 faizini özündə birləşdirir. Daşınan məhsul növlərinə nəzər salsaq, kömür, emal edilmiş neft məhsulları, koks, mineral məhsullar, kənd təsərrüfatı malları, xam neft şəklində maye yüklərini görə bilərik.

2020-ci ilədək strateji baxış

2020-ci ilədək logistika və ticarət sahəsi üzrə Azərbaycanın başlıca hədəfi nəinki, regional tranzit yüklərin nəql olunmasından, həmçinin, adı keçən yüklər üzərində əlavə dəyərin formalaşmasına da nail olmaqdan ibarətdir.

Nəzərdə tutulmuş strateji məqsədlərə isə ölkəmizin malik olduğu potensialından və imkanlarından yararlanaraq çatmaq mümkündür. Bu baxımdan, aşağıdakı məsələləri əhatə edən yeddi prioritetin reallaşdırılması planlaşdırılır:

- uzunmüddətli əhatə edən dövrdə Azərbaycanın tranzit ölkə olaraq regionda əsas logistika və ticarət qovşağı kimi çıxış etməsi üzrə ölkə ərazisindən keçən tranzit dəhlizlərinin rəqabətqabiliyyətli hala salınması ilə əlaqədar olaraq bütün təşəbbüslərin birləşdirilməsi;

- Bakı şəhəri Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində əsas qoyulan Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı da daxil olmaqla azad ticarət zonasının səmərəli fəaliyyət göstərməsinin təmin olunması və daha da inkişaf etdirilməsi üzrə həmin zonanın fəaliyyətinin planlaşdırılması;

- ölkədə ticarət fəaliyyətinin genişləndirilməsi və iqtisadiyyatın daha da diversifikasiyalaşdırılması üçün tranzit ticarətindən daha yüksək gəlirin əldə edilməsi;

2020-ci ilə qədər olan müddət üzrə nəzərdə tutulmuş strateji məqsədlərə nail olunması yekununda ölkədə real ÜDM-in 2020-ci ilə dair göstəricisi 400 milyon birbaşa və 205 milyon dolay müəyyənləşməklə, cəmi 605 milyon AZN artacağı və 10900 birbaşa və 8000 dolay olmaqla, 18900 yeni iş yerinin yaradılacağı proqnozlaşdırılır [31, s.544].

Şərqi-Qərbi dəhlizi ilə 2015-ci il ərzində 150 milyon ton tranzit yük göndərilməsinə baxmayaraq, ölkəmizin həmin daşımalaradakı iştirakı azlıq təşkil edir. Həmin dövərdə Qara dəniz və Mərkəzi Asiya ərazisində daşınan yüklərin həcmi 9,9 milyon ton olduğu müəyyən olunmuşdursa, 2020-ci ildə bu tendensiyanın 13,8 milyon tona çatacağı gözlənilir. Belə ki, Orta Asiya regionunun Avropa ölkələri ilə ticarət həcmi 40 milyon ton təşkil edir və 2020-ci ildə 56 milyon tona çatacağı proqnozlaşdırılır.

2015-ci ildə ölkə ərazisindən daşınan 9,5 milyon ton tranzit yük Şərqi-Qərbi dəhlizi ilə həyata keçirilmişdir.

Əlavə olaraq qeyd oluna bilər ki, Şimal-Cənub nəqliyyat xətti vasitəsilə İran və Rusiya arasında bir il ərzində həyata keçirilən ticarət əməliyyatlarının həcmi 4 milyon ton, Qara dəniz sahili ölkələri və İran İslam Respublikası arasında isə 2,3 milyon tondur. İstər Şərqi-Qərbi, istərsə də Şimal-Cənub istiqamətində Azərbaycanda 2020-ci ildə tranzit yükdaşıma potensialının artırılması proqnozlaşdırılır.

Adı çəkilən nəqliyyat xətlərinin hərtərəfli istismarı həmçinin, logistika sahəsində infrastrukturun qurulması və digər əməliyyatların yenidən icrası nəticəsində 18900 yeni iş yerinin fəaliyyətə başlanması düşünülür ki, onun da 10900-ü bu sektorda cəmləşəcək. Bu məqsədə çatmaq üçün 2020-ci ilə qədər aşağıdakı aralıq hədəflər seçilmişdir:

- Regionda tranzit olunan ticarət dövriyyəsinə yüksəldərək aşağıdakı göstəricilərə uyğun olaraq pay qazanmaq:

- Qara dəniz və Orta Asiya xətilə -40 faiz;
- Avropa və Orta Asiya xətilə ilə -25 faiz;
- Avropa və Çin xətti ilə- 3 faiz;
- İran və Rusiya istiqaməti ilə- 40 faiz;
- Qara dəniz və İran istiqaməti ilə- 25 faiz.

- layihələrin icra olunmasına dair monitorinq qiymətləndirmələrinin aparılması və layihələrin sona yetirilməsi;

- logistika və liman əraziləri də əlavə edilməklə, azad ticarət zonasının fəaliyyətinin təminatı;

- ölkədə 5-6 ticarət və logistika infrastrukturunun əsasının qoyulması;

- Hava nəqliyyat vasitəsi ilə daşımaldan qazanılan gəlirin 5 faiz yüksəldilməsi.

Ölkədə nəqliyyat və logistika sahələrinin inkişaf etdirilməsi üzrə Strateji yol xəritəsində bəzi tədbirlər qeyd olunmuşdur:

İlk olaraq dünya ölkələri arasında ticari münasibətlərin stimullaşdırılması yönündə logistika sahəsi üzrə məqsədlər formalaşacaqdır. Bu məqsədlər yüklərin

daşınma xətləri və növlərinə uyğun olaraq müəyyən olunacaq və həmin məqsədlərə nail olmaq üçün əhəmiyyətli addımlar atılacaqdır.

İlk növbədə, İqtisadiyyat Nazirliyindən və digər aidiyyəti qurumlardan müxtəlif iqtisadi fəaliyyət sektorları üzrə sektorial hədəflər və statistik proqnozlar üzrə məlumatlar toplanacaq və bunun əsasında idxal-ixrac əməliyyatlarının ümumi həcmi proqnozlaşdırılacaqdır [32, s.556].

İkincisi, Strateji Yol Xəritəsində göstərilən analizlərdən yararlanmaqla növbəti 5-10 il müddətində region üzrə tranzit ticarət münasibətləri ilə əlaqədar proqnozlar əldə ediləcək və analizlərin əhatə dairəsi daha da artırılacaq;

Üçüncüsü, “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin, “Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin və “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” Qapalı Səhmdar Cəmiyyətinin mövcud potensialı, vasitələri və inkişaf planları haqqında informasiyalar əldə ediləcək;

Dördüncüsü, ticarət sahəsində başlıca hədəfə çatmaq üçün ixrac və idxal əməliyyatları üzrə xərclər, tranzit müddətləri, həmçinin, vaxt və xərclər üzrə tranzit daşımalarda rəqabətqabiliyyətliliyin yüksəldilməsi yolları təsbit ediləcək, eyni zamanda istənilən nəticənin əldə edilməsi üçün qanunvericilik bazası təkmilləşdiriləcək.

Avropaya daşımalarda iştirak edən digər nəqliyyat dəhlizlərinə nisbətən, BTQ nəqliyyat marşrutu ilə Bakıdan Aralıq dənizinə yüklərin çatdırılması zamanının 10-20 faiz həddində qısaldılması güman edilir. Bundan başqa, Bakı-Mersin-Suda marşrutu ilə irihəcmli qablaşdırılmamış yükün (məsələn, buğda) göndərilməsi vaxtı yeni istismara verilmiş Bakı Limanından istifadə məsrəflərinin 5-10 faiz azalacağı düşünülür.

BTQ kəməri üzrə nəql olunacaq malların tranzit dövrünün və daşınma məsrəflərinin tənzimlənməsi imkanı ilə birgə, bu marşrut nəzərdə tutulan üç amilin təsiri ilə ölkəyə yüksək miqdarda məhsul daxil olması üçün lazımı başlıca şərtləri müəyyən edəcəkdir: adı çəkilən boru kəməri Avropa ölkələrinə satılan malların sayının artırılması məqsədilə geniş imkanlar açacaqdır, əlavə nəqliyyat xətlərinin istifadəyə verilməsi məhsulların məntəqəyə çatma risklərinin

tənzimlənməsinə yardım edəcək və Türkiyədən Orta Asiya istiqamətində ixraca dair alternativ nəqliyyat marşurtu fəaliyyət göstərəcəkdir [33,s.561].

İran-Astara dəmir yolu vasitəsilə daşımalar, İranla Rusiya arasında ticarət münasibətləri, daha çox dəniz və avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə reallaşdırılır. Adı çəkilən dəmir yolu xəttinin istifadəsi xərc və zaman baxımından Şimal-Cənub dəhlizinin rəqabətqabiliyyətliliyini yüksəltməklə, yüklərin ünvana fasiləsiz çatmasını təmin edəcəkdir. Bundan əlavə, bu yeni dəmir yolu əlaqəsi İranla Rusiya arasındakı dəniz daşımalarının həcmi aşağı salaraq və yük avtomobillərinin dövlət sərhədlərindən keçidini az da olsa sadələşdirəcəkdir.

Aşağıdakı cədvəldə 2009-2016-cı illər üzrə boru kəməri nəqliyyatına dair cədvəl əks olunmuşdur:

Cədvəl 2.4. Boru kəməri nəqliyyatı

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Magistral boru kəmərlərinin uzunluğu, km (ölkə üzrə)	5 499	6 526	6 370	5 710	5 402	5 355	5 431
magistral neft kəmərləri	1 673	1 673	1 677	1 531	1 527	1 526	1 522
magistral qaz kəmərləri	3 826	4 853	4 693	4 179	3 875	3 829	3 909
Nəql edilmişdir, min ton	66441	62870	61 092	62 211	65832	65146	63685
neft kəməri	53966	49419	47 238	47 819	50082	49895	48258
nəqliyyat sektoru	49982	45602	43 316	43 549	45784	45672	44129
qeyri-nəqliyyat sektoru	3 984	3 817	3 922	4 270	4 298	4 223	4 129
qaz kəməri	12475	13451	13 854	14 392	15750	15251	15427
Yük dövriyyəsi, milyon ton km	76390	69018	66 427	67 278	70606	71020	69351
neft kəməri	72263	65128	62 426	62 818	65597	66016	64334
nəqliyyat sektoru	68804	61960	59 171	59 274	62030	62511	60907
qeyri-nəqliyyat sektoru	3 459	3 168	3 255	3 544	3 567	3 505	3 427
qaz kəməri	4 127	3 890	4 001	4 460	5 009	5 004	5 017
Bir ton yükün orta daşınma məsafəsi, km	1149,7	1097,8	1087,3	1 081,4	1072,5	1090,2	1089,9
neft kəməri	1339,0	1317,9	1321,5	1 313,7	1309,8	1323,1	1333,1
nəqliyyat sektoru	1376,6	1358,7	1366,0	1 361,1	1354,8	1368,7	1380,2
qeyri-nəqliyyat sektoru	868,0	830,0	830,0	830,0	829,9	830,0	830,0
qaz kəməri	330,8	289,2	288,8	309,9	318,0	328,1	325,2
Yük daşınmasından əldə olunan gəlir, min manat	1712629	1605901	1535006	1 448 865	1439109	1679790	2047004
neft kəməri	1563281	1444549	1359306	1 249 234	1195644	1325903	1515830

qaz kəməri	149 348	161 352	175 700	199 631	243 465	353 887	531 174
Yük daşınmasına çəkilən xərclər, min manat	269 780	287 903	334 848	445 535	362 412	379 729	390 673
neft kəməri	190 940	200 151	218 781	305 310	199 913	198 242	219 822
qaz kəməri	78 840	87 752	116 067	140 225	162 499	181 487	170 851
İşçilərin orta illik sayı, nəfər	3 136	3 587	3 674	3 767	3 906	3 765	3366
neft kəməri	964	991	867	905	1 107	839	958
qaz kəməri	2 172	2 596	2 807	2 862	2 799	2 926	2408
Orta aylıq nominal əmək haqqı, manat	434,8	518,1	630,2	691,2	735,3	734,3	756,1
neft kəməri	519,0	560,6	639,2	761,6	855,2	776,1	746,8
qaz kəməri	397,9	501,9	627,4	669,0	693,7	722,3	759,9
Əsas kapitalla investisiyalar, min manat	344 785	253 465	174 516	218 273	53 705	313 839	149 770
Əsas fondların istifadəyə verilməsi, min manat	183 883	172 094	264 499	143 410	242 320	240 714	258 104

Mənbə: stat.gov.az

Cədvələ nəzər salsaq, 2010-2016-cı illərdə ölkə üzrə magistral qaz kəmərlərinin uzunluğu bütün illərdə neft kəmərləri ilə müqayisədə, daha uzundur. Lakin buna baxmayaraq, daşınan yüklərə görə neft kəmərləri qaz kəmərlərinə nisbətdə 3 dəfəyə qədər üstünlük təşkil edir. Bundan başqa, cədvələ əsasən neft kəmərilə nəql olunan yüklərin daşınmasından əldə olunan gəlirlərin daha çoxluq təşkil etdiyini söyləmək olar. Əsas kapitalla yönəldilən investisiyaların həcmində illər üzrə tərəddüdlər müşahidə olunur. Belə ki, bu göstəricinin ən yüksək olduğu il 2010-cu ildə, ən aşağı olduğu il isə 2014-cü il hesab olunur.

Bununla belə, ölkə daxilində bu su sahədə son illərdə yerinə yetirilən tədbirlərə misal olaraq magistral yolların təmir edilməsinin nəticəsi olaraq, 2015-ci il 3 mart tarixində Bakı-Xırdalan-Sumqayıt sənişin yolunda 63 km uzunluğunda yollar əsaslı şəkildə təmir olunmuş, Bakı sənişin, Keşlə, Xırdalan, Sumqayıt sənişin stansiyalarının stansiya yolları və yoldəyişənləri yenidən bərpa edilmişdir.

Son zamanlarda Bakı-Böyük-Kəsik üzrə elektrik təchizatı sisteminin dəyişən cərəyanlı sistemə dəyişdirilməsi müxtəlif prosedurlarla reallaşdırılır. Layihənin ilkin mərhələsi Böyük Kəsik-Gəncə, ikinci mərhələsi Gəncə-Ucar,

üçüncü mərhələsi Ucar-Hacıqabul, dördüncü mərhələsi isə Hacıqabul-Bakı ərazilərində yerinə yetirilir.

2015-ci ildə ADY qurumu ilə Rusiyanın Elmi-İstehsal Korporasiyası arasında bağlanan müqaviləyə əsasən, Azərbaycan Rusiya Federasiyasından 3100 müxtəlif yük vaqonunun almalı olmuşdur.

Tranzit yüklərin Azərbaycana göndərilməsi vəziyyətində Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ilə qarşılıqlı əlaqə olduqca böyük əhəmiyyət kəsb edir. Həmin əməkdaşlıq çərçivəsində 2016-cı il dekabr tarixində Türkmənistandan Qara dənizə qədər karbamit yükünün Azərbaycan ərazisindən keçərək nəql olunması prosesi reallaşdırılıb. Azərbaycanın tranzit potensialının reallaşdırılmasının sonunda ölkənin iqtisadi əlaqələri genişlənərək, idxal və ixrac əməliyyatlarının həcmi daha da artmış olacaqdır.

NƏTİCƏ

İstənilən ölkənin tranzit əhəmiyyətliliyinin yüksəldilməsinin əsasını həmin ölkədə nəqliyyat qovşaqlarının əsasının qoyulması, nəqliyyat infrastrukturunun yenidən bərpa edilməsi ilə nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi təşkil edir. Belə ki, nəqliyyat tranziti dedikdə, yüklərin bir məntəqədən aralıq məntəqələrdən keçərək digərinə üçüncü məntəqəyə nəql olunmasını özündə təşkil edir.

Böyük İpək Yolunun bərpa olunması ilə Çindən-Avropaya çatdırılan yük daşımalarının Respublika ərazisindən keçməsi və həmin ərazinin TRASEKA layihəsinin əhəmiyyətli hissəsini təşkil etməsi ölkənin tranzitdən əldə olunan gəlirlərinin yüksəlməsinə gətirib çıxarmışdır.

Azərbaycanın əsas ixrac neft-qaz kəmərlərinin- ölkə neftinin Gürcüstana, daha sonra isə Ceyhan limanı ilə Aralıq dənizi vasitəsilə dünya bazarına çıxarılmasını təmin edən BTC (Bakı-Tbilisi-Ceyhan) əsas neft kəməri, həmçinin, Şahdəniz yatağından hasil olunan qazın CQBK (Cənubi Qafqaz Qaz Boru kəməri) vasitəsilə nəql olunmasını təmin edən Bakı-Tbilisi-Ərzurum əsas qaz kəməri ölkənin iqtisadi inkişafa nail olunmasında başlıca rol oynayırlar.

Azərbaycanın əlverişli geoiqtisadi mövqeyi, Şərqlə Qərb və Şimalla Cənub arasında aralıq mövqedə yerləşməsi ölkənin tranzit potensialı imkanlarından məqsədyönlü şəkildə istifadə edərək dövlət büdcəsində tranzit gəlirlərinin artmasını təmin etmişdir.

Bundan başqa, ölkədə nəqliyyat infrastrukturunun təşviqi üzrə, ölkədaxili yük və sərnişin daşımalarının yüksək səviyyədə təmin edilməsi üzrə qanunvericilik bazası təkmilləşdirilmiş, bu sahədə hər bir nəqliyyat vasitələri növlərinin fəaliyyətinin tənzimlənməsi üçün müvafiq qurumlar yaradılmışdır. Dəniz nəqliyyatı sektorunun tənzimlənməsi üzrə Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, Azərbaycan Hava Yolları, Azərbaycan Dəmir Yolları Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti və s. qurumların əsası qoyulmuşdur.

Belə ki, ölkənin tranzit ölkə olaraq beynəlxalq aləmdə tanınmasına şərait yaradan layihələrdən ən başlıcası TANAP (Trans-Anadolu qaz boru kəməri) və TAP (Trans-Adriatik Boru xətti) layihələridir. TANAP layihəsinin məqsədi Cənubi Qafqaz boru kəmərinin Avropanın bir sıra nəqliyyat marşrutu ilə əlaqələndirilməsini nəzərdə tutur.

Digər əhəmiyyətli layihələrdən biri hesab olunan TAP layihəsinin məqsədi Xəzər dənizinin Azərbaycan sektoruna mənsub hissəsindən çıxarılan təbii qazı Yunanıstandan Albaniya və Adriatik dənizindən yan alaraq İtaliyaya və daha sonra qərbi Avropaya çatdırmasının təmin edilməsidir.

Onu da qeyd etmək olar ki, gün ərzində Azərbaycan ərazisindən göndərilən tranzit neft məhsullarının həcmi ümumilikdə, 120 min barel təşkil edir. Onun da 40 min bareli Qazaxıstanın "Tengiz" yatağından hasil olunan neft ehtiyatlarına təsadüf edir.

Son zamanlarda Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri ilə Azərbaycan neftindən başqa Qazaxıstanın "Tengiz" yatağından çıxarılan neft də daşınmışdır. Müəyyən müddətdən sonra adı keçən nəqliyyat xəttinə Xəzərin Qazaxıstan sektoruna aid olan "Kaşağan" yatağından hasil olunan neft də cəlb olunacaq. Bu vəziyyət dünya miqyasında Azərbaycanın neft-qaz təchizatçısı kimi rolunu artırmaqla yanaşı, həmçinin, tranzit ölkə kimi də nüfuzunun artmasına gətirib çıxarmışdır.

Müasir dövrdə Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəməri vasitəsilə gün ərzində "Azəri-Çıraq-Günəşli" yataqlarından çıxarılan neftin 750-800 min bareli, "Şahdəniz" yatağından hasil olunan 40-50 min barel kondensat və 40 min barel Tengiz nefti daşınır.

Azərbaycan neftinin Avropa ölkələrinə ixracının artmasına gətirib çıxaran amillər sırasına Avropa ölkələrində xammal hasilatının azaldılması, idxal əməliyyatlarının yüksəlməsi, eləcə də, Avropa ölkələrinin dizel yanacağına olan tələbatı aiddir.

Xəzər regionu keçmiş SSRİ ittifaqının dağılmasından indiyə kimi dünyanın, xüsusilə də, enerji tələbatını idxal hesabına ödəyən ABŞ, Avropa və digər

dövlətlərin marağ dairəsindədir. Buna görə də, sadalanan ölkələr öz mənafeələrinin təminatı baxımından region dövlətlərinə marağ göstərirlər.

Bununla belə, 2014-cü ildə Azərbaycan qazının Türkiyə və Yunanıstana daşınmasına başlanılmışdır. Belə ki, ölkəmizin öz qaz ehtiyatları imkanları ilə Avropa bazarına qoşulacağı gözlənilir. Bundan başqa söyləmək olar ki, Azərbaycan dünyanın enerji təhlükəsizliyinin qorunmasında iştirak edir və Avropa ölkələri Azərbaycanın qoşulduğu tranzit layihələrini dəstəkləyir.

İstifadə olunmuş ədəbiyyat siyahısı:

1. Əliyev E.Ə., Beynəlxalq nəqliyyat hüququ, Bakı “SeNa” MMC, 2009, 873 s.
2. Maksakovski.V.P., Dünyanın coğrafi mənzərəsi, Bakı-2010, 490 s.
3. Pənahəliyeva M.Ö, Əliyev.Ş.T., Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları, Sumqayıt-2015, 174s.
4. Məmmədov Z.S., XXI, İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru, Bakı-Azərnəşr 2002, 386 s.
5. Məmmədov M.F., Nəqliyyatın dinamik inkişaf strategiyası, I cild., Bakı Çəşioğlu - 2015, 228 s.
6. İmanov T.İ., Logistikanın əsasları, II hissə, Bakı-Təhsil 2005, 670s.
7. Nuriyev C.Q., Əliyev A.Ə., Atakişiyev M.C. Gömrük işinin təşkili və idarə edilməsi, Bakı - Apostrof, 2012, 332s.
8. Yusifov Y.X. Nəqliyyat və rabitə statistikasısı.Bakı: İqtisad Universiteti.2012, 222 s.
9. Əmrahov M.İ .Böyük İpək Yolu. Bakı: Mütərcim,.2011, 84 s.
10. İsakov H.V. Bakı, “Şərq-Qərb” Nəşriyyat evi, 2011, 284 s.
11. Mehdiyev X.O . Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafına retrospektiv baxış: müqayisəli təhlil. Bakı: İdeal Print. 2015, 114 s.
12. “Azərbaycan 2020: Gələcəyə baxış” inkişaf konsepsiyası
13. Azərbaycan Respublikasının milli iqtisadiyyat perspektivi üzrə Strateji Yol Xəritəsi
14. mfa.gov.az
15. mot.gov.az
16. azal.az
17. <http://www.acsc.az/>
18. stat.gov.az
19. <http://www.aayda.gov.az/>
20. <http://www.cabmin.gov.az/>
21. <https://en.president.az/azerbaijan/silkroad>

22. http://azerbaijan.az/portal/Economy/Ways/ways_a.html
23. <http://www.mincom.gov.az/>
24. <http://www.traceca-org.org/en/traceca/history-of-traceca/>
25. Sosial, iqtisadi və siyasi sferaların qarşılıqlı təsir problemləri. //370-373// Bakı Dövlət Universiteti// 2016, 539 s.
26. <http://www.xalqqazeti.com/az>
27. http://www.azerbajans.com/content_787_az.html.
28. Qarayeva G.Ə. Azərbaycanın tranzit potensialı və beynəlxalq tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi. Bakı: Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti. 2016 , 93 s.
29. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər).
30. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006–2015-cu illər) Dövlət Proqramı.
31. 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.
32. 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. Bakı. 2007.
33. Bakı-Tibilisi-Qars dəmir yolu xətti: iqtisadi dəyərləndirmələr və sosial effektlər. Avroasiyada yeni inteqrasiya təşəbbüsləri: Mövcud vəziyyət və gözləntilər. II Avroasiya Sosial elmlər forumunun materialları. Bakı: -İqtisad Universiteti Nəşriyyatı.
34. https://www.bp.com/az_az/caspian/operationsprojects/Shahdeniz/SouthernGasCorridor.html
35. <http://www.mincom.gov.az/layiheler/tasim/>

36. https://azertag.az/xeber/Azerbaycanin_maraqlarini_tam_temin_eden_ve_daha_da_yaxsi_sertlerle_imzalanan_Yeni_Asrin_Muqavilesi-1095207
37. az.wikipedia.org/wiki/C%C9%99nub_Qaz_D%C9%99hlizi
38. Şəkərəliyev A. Ş. Dövlətin iqtisadi siyasəti: reallıqlar və perspektivlər. Bakı. 2009, 415 s.
39. Vəliyev D.Ə, Əsədov A. M. “Beynəlxalq iqtisadiyyat”, Bakı 2012.
40. Kərimov C.H, Orucov A.İ, İsrəfilov H.A. Beynəlxalq iqtisadi münasibətlər. Bakı 2007, 728 s.

XÜLASƏ

Dissertasiya işi giriş, üç fəsil, yeddi paraqraf, nəticə və təkliflər, həmçinin, ədəbiyyat siyahısından ibarətdir.

Giriş hissəsində mövzunun aktuallığı irəli sürülmüş, tədqiqatın məqsəd və vəzifələri araşdırılmış, işin nəzəri aspektləri və metodoloji başlıca şərtləri müəyyənləşdirilmiş, dissertasiyanın elmi yeniliyi əsaslandırılmış və praktiki əhəmiyyəti nəzərdən keçirilmişdir.

Dissertasiya işinin birinci fəslində tranzit potensialı anlayışının mahiyyətinə dair müxtəlif mülahizələr, fikirlər irəli sürülmüş və bu sahənin tənzimlənməsi məqsədilə ölkənin qoşulduğu konvensiyalardan və sazişlərdən söz açılmışdır.

Dissertasiya işinin ikinci fəslində isə, ölkədə nəqliyyat sisteminin mövcud vəziyyəti, bu sahənin ölkənin iqtisadi inkişafında rolu təhlil olunmuş, nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi üçün dövlətin tənzimləmə üsullarından istifadə etməsi, sərnişin və yük daşınmasında üstünlük verilən nəqliyyat vasitələrinin növlərindən söhbət açılmışdır.

Dissertasiya işinin üçüncü fəslində isə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu nəqliyyat xətti layihəsinin rolu qiymətləndirilmiş, Azərbaycanın qoşulduğu tranzit layihələrinin ölkənin iqtisadi inkişafına və nəqliyyat sisteminin təşəkkülünə təsiri, ölkənin tranzit potensialının artırılması imkanları araşdırılmışdır.

РЕЗЮМЕ

Диссертация состоит из введения, трех глав, семи пунктов, выводов и предложений, а также списка литературы.

Актуальность темы, выбранной на входе, была обоснована, определены цели и задачи исследования, рассмотрены теоретические основы и предварительные методологические условия дела, а научная новизна диссертации обоснована и практична.

В первой главе диссертации были выдвинуты различные соображения и мнения по существу транзитного потенциала, и обсуждались конвенции и соглашения, которые страна присоединила к регулированию этой области.

Во второй главе диссертационной работы проанализировано текущее состояние транспортной системы в стране, роль этой области в экономическом развитии страны, использование методов государственного регулирования развития транспортного сектора и типы транспортных средств, предпочитаемых для перевозки пассажиров и грузов.

В третьей главе диссертационной работы была оценена роль проекта железной дороги Баку-Тбилиси-Карс, влияние транзитных проектов, которые Азербайджан присоединился к экономическому развитию страны и формированию транспортной системы, а также возможности для увеличения транзитного потенциала страны.

SUMMARY

The dissertation consists of introduction, three chapters, seven paragraphs, conclusions and suggestions, as well as a list of literature.

The relevance of the selecting topic at the introduction was justified, the goals and objectives of the research were determined, the theoretical bases and the preliminary methodological conditions of the case were reviewed, and the scientific novelty of the thesis was substantiated and practical.

In the first chapter of the dissertation, different considerations, ideas were put forward about the essence of transit potential concept and the conventions and agreements that the country has joined to regulate this sphere have been discussed.

In the second chapter of the dissertation, the current state of the transport system in the country, the role of this field in the economic development of the country has been analyzed, the use of state regulation methods for the development of the transport sector, and the types of vehicles preferred to carry passengers and freight have discussed.

In the third chapter of the dissertation, the role of the Baku-Tbilisi-Kars railroad project has been assessed, the impact of transit projects that Azerbaijan has joined to the country's economic development and the formation of the transport system, and opportunities for increasing the country's transit potential.