

UOT 911.375,5

**NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN AZƏRBAYCANIN
İQTİSADI İNKİŞAFINDA ROLU****S.ALLAHVERDİYEVA**
Bakı Dövlət Universiteti
Sahila.allahverdiyeva@mail.ru

Məqalədə Azərbaycan ərazisindən keçən tranzit nəqliyyat dəhlizlərinin ölkənin iqtisadi inkişafında rolu göstərilib. Eləcə də Respublika ərazisindən keçən “Böyük İpək Yolu”, “Şimal Cənub” nəqliyyat dəhlizlərinin region ölkələrinə də iqtisadiyyatına təsiri verilib. Bu nəqliyyat dəhlizləri ilə daşınan yük və sərnişinlərin illər üzrə dinamikası və ondan gələn gəlir müəyyən olunub. Eyni zamanda, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun ölkə və region ölkələrinə tranzit potensialının artmasında əhəmiyyəti açıqlanıb.

Açar sözlər: nəqliyyat dəhlizləri, yük daşımaları, davamlı inkişaf, regionun iqtisadiyyatı.

Qloballaşan dünyada Azərbaycanın geoiqtisadi maraqlarına uyğun olaraq, ölkə ərazisindən keçən tranzit nəqliyyat dəhlizləri böyük iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanın əlverişli geostrateji mövqeydə yerləşməsi “Böyük İpək Yolu” və “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizlərinin ölkə ərazisindən keçməsinə şərait yaradır. “Böyük İpək Yolu” Transqafqaz nəqliyyat dəhlizlərinin intensiv fəaliyyətinin Azərbaycanın sosial-iqtisadi həyatında böyük rolu var. Respublikada yükdaşımlarla bağlı infrastruktur sahələrinə bərpası, yeni iş yerlərinin açılması, Azərbaycanın iqtisadi təhlükəsizliyinin təminatı və s. məsələlər bununla bağlıdır.

Eləcə də “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçməklə Rusiya, İran və digər ölkələrə sıx iqtisadi əlaqələrinin yaranmasına böyük imkanlar açılır. Azərbaycan bu layihədə fəal iştirak edərək milli maraqlarının təmin olunmasında və yol infrastrukturunun inkişafına xüsusi diqqət yetirir. Bu nəqliyyat dəhlizləri ilə yükdaşımalarda böyük rəqabət var.

Bu baxımdan böyük tranzit potensiala malik Azərbaycan, regionun ticarət mərkəzinə çevrilərək ölkənin strateji coğrafi mövqeyindən səmərəli istifadə etməklə tranzit və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafını təmin etməlidir. Eləcə də ölkəni regionun logistik mərkəzinə çevirmək baxımından geniş imkanlar var.

Nəqliyyat sisteminin inkişafı ölkə iqtisadiyyatı və təsərrüfatın ərazi təşkilinin kompleks formalaşmasına əsaslı təsir göstərən amillərdəndir. Ölkədaxili və ölkələrarası iqtisadi əlaqələrdə nəqliyyat şəbəkəsi xüsusi rol oynayır.

Qloballaşan dünyada əlverişli coğrafi mövqeydə yerləşən dövlətlərin iqtisadi inkişafının və ümumi təhlükəsizliyinin əsas şərtlərindən biri ərazilərindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin mövcudluğu, həmçinin əsas nəqliyyat növlərinin bir neçəsinin vacib istiqamətlər üzrə hərəkət edə bilməsinə nail olmaqdır. Əks təqdirdə, nə hansısa ciddi iqtisadi inkişafdan, nə də ümumi təhlükəsizliyin təmin olunmasından söhbət gedə bilməz. Azərbaycan həm ölkə daxilində, həm də region dövlətlərin dünya bazarına çıxışında əsas nəqliyyat növlərinin sərbəst hərəkətini təmin edə bilib. Müasir şəraitdə ölkəmizin avtomobil, hava, su, dəmir yolu vasitəsilə müxtəlif istiqamətlər üzrə dünyaya çıxışı var. Azərbaycan qeyd olunan nəqliyyat sahələri vasitəsilə beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin güclənməsində, idxal-ixrac əməliyyatlarının genişləndirilməsində mühüm rol oynayır. Ölkə daxilində nəqliyyat infrastrukturunun qurulması, yenilərinin yaradılması və inkişafı, xarici iş adamlarını, potensial investorları Azərbaycana cəlb etməklə bərabər, iqtisadi tərəqqinin sürətlənməsində müstəsna əhəmiyyət kəsb edir.

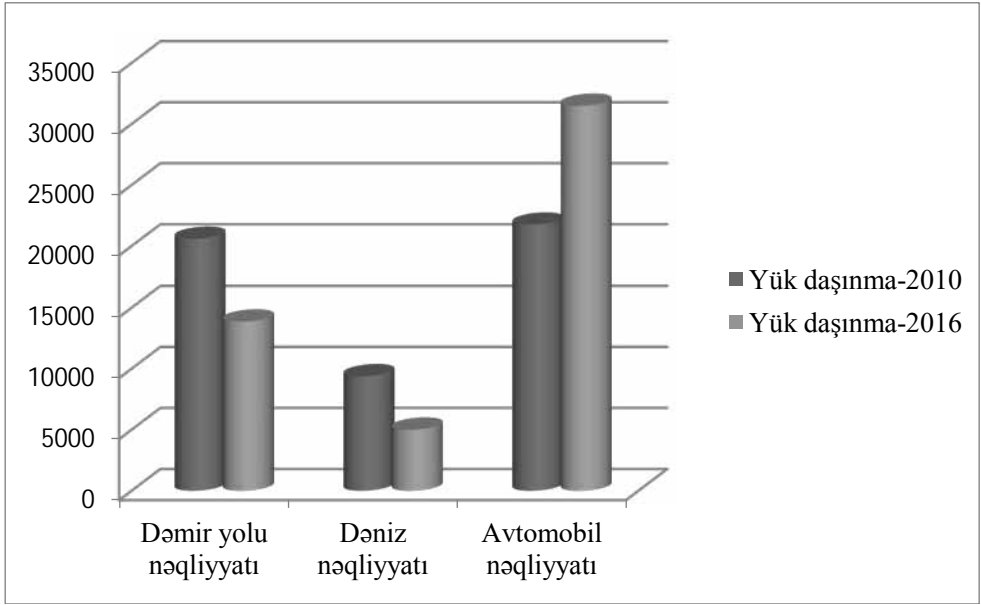
Respublikamızın xarici iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsində “Böyük İpək Yolu” və “Şimal Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin rolu böyükdür.

Azərbaycanın mövcud nəqliyyat dəhlizlərinə qoşulması, dəhlizlə yük və sərnişin daşınmalarında fəal iştirakı respublikamızın iqtisadi maraqlarına uyğundur. Dəhlizlə tranzit yüklərin daha geniş cəlb olunması, yük həcminin çoxalmasına və gəlirlərin artmasına, ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına, eləcə də yeni iş yerlərinin açılmasına gətirib çıxarır.

Belə ki, 2010-cu ildə “İpək Yolu” nəqliyyat dəhlizi ilə 51 688 min ton yük daşınmış və 322 276 min manat gəlir əldə olunmuşdur. Eləcə də 2010-cu ildə daşınan yükün 20578 min tonu dəmir yolu, 9370 min tonu dəniz nəqliyyatı, 21740 min tonu avtomobil nəqliyyatı ilə daşınmışdır. 223 175 min sərnişin daşımadan isə 61542 min manat gəlir əldə olunmuşdur. Daşınan sərnişinin 4011 mini dəmir yolu, 12 min sərnişin dəniz nəqliyyatı, 219512 min nəfər isə avtomobil nəqliyyatı ilə daşınmışdır.

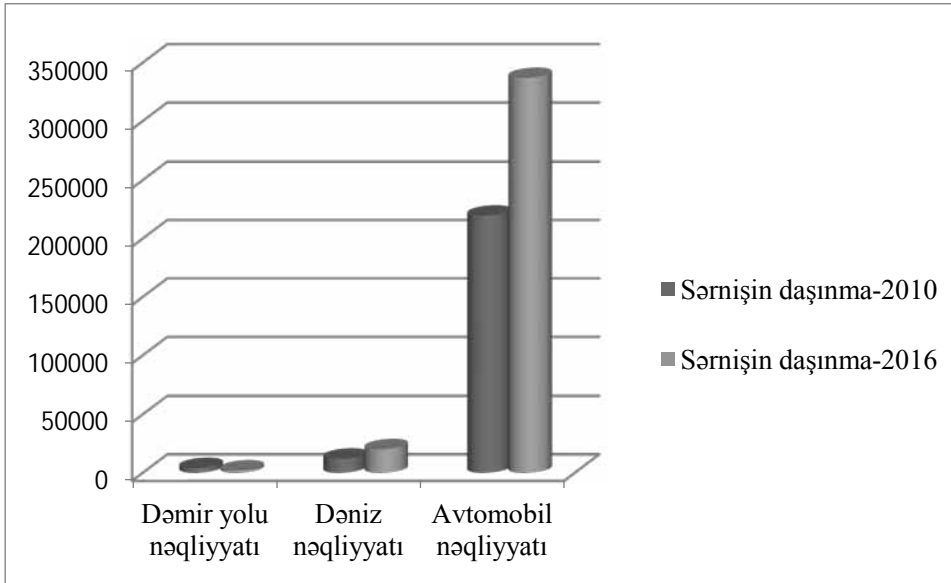
“Böyük İpək Yolu” ilə 2016-cı ildə 50302 min ton yük daşınmışdır ki, bunun 13830 min tonu dəmir yolu, 4992 min tonu dəniz nəqliyyatı, 31480 min tonu avtomobil nəqliyyatı ilə həyata keçirilmişdir. Yük daşınmadan əldə olunan gəlir 641990 min manat olmuşdur ki, bunun da 225467 min manatı dəmir yolu, 131686 min manatı dəniz nəqliyyatının 284837 min manatı avtomobil nəqliyyatının payına düşür.

2016-cı ildə “Böyük İpək Yolu” ilə 338628 min ton sərnişin daşınmışdır ki, 1858 min nəfər dəmir yolu, 20 min nəfər dəniz nəqliyyatı, 336750 min nəfəri avtomobil nəqliyyatı ilə daşınmışdır. Sərnişin daşınmadan isə 139193 min manat gəlir əldə edilmişdir. Bunun 2269 min manatı dəmir yolu, 698 min manatı dəniz nəqliyyatı, 136226 min manatı isə avtomobil nəqliyyatının payına düşür.



Diaqram 1. 2010-2016-cı illərdə Azərbaycanda nəqliyyat növləri arasında yükdaşınma, min ton

Azərbaycanın beynəlxalq ticarət əlaqələrinin həyata keçirilməsində dəniz nəqliyyatı da xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.



Diaqram 2. 2010-2016-cı illərdə Azərbaycanda nəqliyyat növləri arasında sərnişin daşınma, min nəfər.

Azərbaycanın tranzit potensialının artması ilə əlaqədar Bakı şəhərində nəqliyyat infrastrukturunun yeniləşdirilməsi baxımından bir çox işlər görülür. Son illər dəniz nəqliyyatında da digər nəqliyyat növlərində olduğu kimi yeni

layihələndirmə işləri görülmüşdür. Ələt qəsəbəsində yeni Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanının təməli qoyulub. Azərbaycan respublikası Prezidentinin 2007-ci il 18 oktyabr, 2443 nömrəli sərəncamına əsasən, tikintisi Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsinin ərazisində inşa edilən Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanı kompleksi tikilib istifadəyə verilib. Liman üçün bu yerin seçilməsi ilə bağlı aparılmış elmi tədqiqat işləri öz təsdiqini tapıb. Ələtin əlverişli təbii buxtada yerləşməsi ərazinin bütün magistral yolları ilə bağlılığı, Bakının bu bölgəsinin Şimal, Cənub, qərb istiqamətlərinə çox rahatlıqla avtomobil bağlantısını, dəmir yollarının olması, liman üçün bu yerin seçilməsinin böyük əhəmiyyəti var.

Bakını, Azərbaycan – İran sərhədi ilə əlaqələndirən avtomagistralın 66 kilometrliyində, Gürcüstan və digər ölkələrlə əlaqələndirən avtomobil və dəmir yol xətlərinə yaxınlıq Xəzər dənizi sahilində yerləşməsi Yeni limanın əhəmiyyətini artırır. Liman Gil adası vasitəsilə böyük dalgalardan qorunur.

Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət limanı 400 hektar ərazidə, 7.5 kilometr uzunluğunda, eni 160 metr, dərinliyi 7 metr və dönmə dairəsinin diametri 450 metr olan giriş-çıkış kanalı inşa olunub. Bu isə Xəzər dənizində üzən bütün növ gəmilərin limana təhlükəsiz və sərbəst yan almasına imkan verir.

Limanın ümumi yük tutumu 17 milyon tona, konteynerlərdə yüklərin həcmi isə 150 000 TEU qədər yüksələcəkdir. III mərhələdə 25 milyon tona qədər yük aşırma, 1 milyon TEU konteyner yükləyib boşaltmağa imkan verəcək. Liman Xəzər dənizində ən böyük ticarət limanıdır. Limanın inkişafı həm ölkəmizin, həm də region ölkələrinin iqtisadi inkişafına təkan verəcək əlverişli coğrafi mövqeyə malik Azərbaycan Region ölkələri arasında son dövrlər ən yüksək iqtisadi yüksəlişə malikdir. Ölkə iqtisadiyyatının inkişaf səviyyəsi nəqliyyat infrastrukturundan asılıdır. Son dövrlər ölkəmizi qonşu ölkələrlə bağlayan müasir avtomobil yolları genişləndirilir, dəmir yolları çəkilir. Region üçün böyük iqtisadi əhəmiyyəti olan Bakı-Tbilisi – Qars dəmir yolu mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Bakı – Tbilisi –Qars (BTQ) dəmir yolu layihəsi 3 ölkənin – Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstanın birgə layihəsidir. Dəmir yolu xəttinin təməli 2007-ci il noyabrın 21-də Gürcüstanın Marabda kəndində qoyulub. Xəttin çəkilməsinə dair saziş isə həmin ilin fevral ayının 7-də Tbilisidə Azərbaycan, Gürcüstan Prezidentləri və Türkiyənin baş naziri arasında imzalanıb.

Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu Bosfor boğazından dəmir yolu tunelinin inşasını, TransAvropa və TransAsiya dəmir yolu şirkətlərinin birləşdirilməsini təmin edən layihədir.

TRASEKA ölkələri beynəlxalq daşınmalarda Aralıq dənizi limanları, Türkiyə daxil olmaqla Qara dəniz və Xəzər dənizi sahili ölkələrinin, yüklərinin daşınmasında dəmiryol bərə kompelsi və konteyner yükdaşımalarının inkişafına təkan verəcək. Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu Bakı – Tbilisi –Ceyhan boru xəttindən sonra Azərbaycan iqtisadiyyatını daha da inkişaf etdirəcək ikinci layihədir.

Bakı – Tbilisi – Qars dəmir yolu ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsinə, region ölkələrinin tranzit potensialının artmasına xidmət edəcək. Bu layihə yüklərin daşınmasında iqtisadi səmərəlilik, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik, etibarlılıq baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ümumi uzunluğu 846 kilometr olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin 263 kilometri Gürcüstan, 79 kilometri Türkiyə, 504 kilometri Azərbaycan ərazisinə düşür. Bakı –Tbilisi-Qars dəmir yolu Mərkəzi Asiya ölkələrinin Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Tacikistan, həmçinin Əfqanıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışını asanlaşdıracaq. Yaxın gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb olunması hər iki istiqamətdə multimodel daşımaların həcmi artıracaq.

30 oktyabr 2017-ci ildə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin işə düşməsi region ölkələri üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu dəmir yolu TransAvropa və TransAsiya dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsini, yük və sərnişinlərin birbaşa Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazisindən (Bosfor boğazında çəkilməmiş dəmir yolu tunelini keçməklə) Avropa və Asiyaya çıxarılmasını təmin edəcək. Eləcə də region ölkələrin tranzit potensialının artmasına, Avropaya inteqrasiya prosesinin sürətlənməsinə, habelə ölkəmizin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsinə xidmət edəcək.

Müasir dünyada daha çox qloballaşma proseslərinin sürətlənməsi, iqtisadiyyatın beynəlmilləşməsi, dünya ölkələri arasında əlaqələrin daha da güclənməsi ilə xarakterizə olunur. XXI əsr dünyada dayanıqlı (davamlı) inkişaf əsri kimi qəbul edilir. Qloballaşan dünyada işə davamlı inkişafın təmin edilməsi ölkələrarası daxili və xarici iqtisadi əlaqələrdən asılıdır. Ümumən davamlı inkişaf **üç** istiqaməti - **sosial, iqtisadi və ekoloji** istiqamətləri əhatə edir. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf problemləri dedikdə, məhz nəqliyyat sistemini əmələ gətirən bütün sahələrin nəsilər üçün heç bir təhlükə yaratmadan təşkil olunması nəzərdə tutulur. Təbii ki, nəqliyyatda davamlı inkişafın təmin edilməsi, ilk növbədə bu sahənin dinamik inkişafının nail olunmasını tələb edir.

Bu baxımdan nəqliyyat sisteminin davamlı inkişaf probleminin indiki dövrdə meydana gəlməsi labüd bir prosesdir. Son illər artıq Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sisteminin, eləcə də onun müvafiq infrastrukturlarının sürətli inkişafı Dövlətin Proqramları tərəfindən təmin edilməkdədir. Artıq infrastruktur sahələrin beynəlxalq standartlara uyğunlaşdırılması, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsinə səbəb olur. Müasir nəqliyyat vasitələrinin istismarı, ekoloji və digər təhlükəsizliyin gücləndirilməsi Dövlətin iqtisadi siyasətinin prioritet istiqamətlərindən birini təşkil edir. Eləcə də ölkə ərazisindən keçən “Böyük İpək Yolu” və “Şimal – Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin Azərbaycanın iqtisadi inkişafında rolunu daha da artırır. Bu da ölkədə nəqliyyat sisteminin dinamik inkişafını təmin edir və regionda tranzit əhəmiyyətini artırır.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı
2. Allahverdiyeva S.Ə. Nəqliyyatın coğrafiyası. Dərs vəsaiti. Bakı: Avropa, 2019, 284 s.
3. Həsənov Ə.M. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın geoiqtisadiyyatı: Azərbaycanın enerji siyasəti. Bakı: "Zərdabi İTD" MMC, 2016, 296 s.
4. Məmmədov Z.S. XXI əsr: İqtisadi inkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı: Azər nəşr, 2002, 386 s.
5. Исмаилов Ч.Н. Взаимоуживаемость разнохарактерных производств в Прикаспийском регионе – Жур. «Каспийский регион: политика, экономика, культура». Астрахань, 2005, № 2, с-23-27
6. Исмаилов Ч.Н. Совершенствование транспортно-логистической системы и устойчивое развитие Азербайджана // Вестник Тверского Государственного университета. 2016, №2, с.149–155.
7. www.prezident.az
8. www.azstat.org
9. www.bakuport.gov.az
10. www.mot.gov.az

РОЛЬ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В ЭКОНОМИЧЕСКОМ РАЗВИТИИ АЗЕРБАЙДЖАНА

С.АЛЛАХВЕРДИЕВА

РЕЗЮМЕ

В статье описывается роль транзитных транспортных коридоров через территорию Азербайджана в экономическом развитии страны. Экономика транспортного коридора «Великий шелковый путь» и «Северный Юг» были затронуты экономикой региона. Определена динамика грузов и пассажиров, перевезенных через эти коридоры и их доходы. В то же время было объявлено о значимости железной дороги Баку-Тбилиси-Карс в увеличении транзитного потенциала страны и региона.

Ключевые слова: транспортные коридоры, перевозка грузов, устойчивое развитие, экономика региона

THE ROLE OF TRANSPORT CORRIDORS IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN

S.ALLAHVERDIYEVA

SUMMARY

The article outlines the role of transit transport corridors through the territory of Azerbaijan in the country's economic development. Both the "Great Silk Road" and "North South" transport corridors have been affected by the economy of the region. The dynamics of cargo and passengers transported through these corridors and their income have been identified. At the same time, the significance of the Baku-Tbilisi-Kars railroad in increasing the transit potential of the country and region has been announced.

Keywords: transport corridors, cargo transportation, sustainable development, regional economy