

**COĞRAFIYA**

UOT.911.3

**BAKI-TBİLİSİ-QARS DƏMİR YOLU DƏHLİZİNİN  
İQTİSADI ƏHƏMİYYƏTİ VƏ AZƏRBAYCANIN  
DAVAMLI İNKİŞAFINA TƏSİRİ****P.ÖRUCOV***Bakı Dövlət Universiteti**poladbdu@gmail.com*

*Müasir dünyada siyasi-iqtisadi proseslər iki əsas cərəyanların təsiri ilə formlaşır: qloballaşma və regionlaşma. Dünya ölkələrinin iqtisadiyyatları qloballaşma prosesi nəticəsində integrasiya olunaraq regionlaşma prosesi nəticəsində öz maraqlarını qoruyur. Dünyada belə regionlaşmalar nəticəsində ölkələr arasında intensiv iqtisadi, ticari əlaqələr formlaşır, bunun ardınca isə qlobal nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasına ehtiyac yaranır. Transkontinental nəqliyyat dəhlizlərinin siyasi-iqtisadi əhəmiyyəti ildən-ilə artaraq ölkələrin davamlı iqtisadi inkişafını sürətləndirir. Avrasiya materikində ildən-ilə artan Çin-Avropa ticari əlaqələri fonunda Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçərək Avropa və Asiya arasında dəmir körpü olacaq Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu dəhlizinin əhəmiyyəti ildən-ilə artmaqdadır. Bu dəhlizin əsas funksiyalarından biri keçdiyi ölkələrin iqtisadi-ticari əlaqələrini təmin etmək, Qərbi Avropadan Şərqi Asiyaya ən qısa, təhlükəsiz və səmərəli nəqliyyat daşımalarını təmin etməkdir. Avrasiya transkontinental dəmir yolu dəhlizi olan Bakı-Tbilisi-Qars yolu Çindən Avropaya və əks istiqamətdə göndərilən yükləri özünə cəlb edəcək, hər iki istiqamətdə konteyner və intermodal daşımalarının həcmi artıracaqdır. Bu yol region ölkələrinin tranzit potensialının artmasına, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin Avropaya integrasiya prosesinin sürətləndirilməsinə, Avropa Qonşuluq Siyasəti çərçivəsində əməkdaşlığın daha da inkişaf etdirilməsi, ölkəmizin xarici-iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsinə və davamlı iqtisadi inkişafın təmin olunmasına xidmət edəcəkdir.*

**Açar sözlər:** Bakı-Tbilisi-Qars, dəmir yolu, davamlı inkişaf, Traseka.

**Giriş**

Dövlətimizin daimi qayğısı və dəstəyi sayəsində ölkə iqtisadiyyatının mühüm bir sahəsi olan qeyri-neft sektorunun inkişafında, eləcə də əhalinin məşğulluq səviyyəsinin yüksəldilməsində mühüm rol oynayan nəqliyyatın dinamik və dayanıqlı inkişafın təmin edilməsi mühüm bir məsələdir. Bu inkişafın təməli Azərbaycan xalqının ümummilli lideri Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş və hazırda da ölkə Prezidenti İlham Əliyev tərəfindən uğurla davam etdirilir.

Nəqliyyat məsafələri aradan qaldırmaq üçün vasitə və ya prosedir.

Nəqliyyat yüklərin və insanların bir yerdən başqa yerə daşınması və ya hərəkət etməsini nəzərdə tutursa, kommunikasiya bir insandan digərinə xəbər və ya məlumatların ötürülməsini ehtiva edir.

Dünyada beynəlxalq əmək bölgüsünün formalaşmasında ən vacib amillərdən biri kimi çıxış edən nəqliyyat və transnəqliyyat əlaqələri ölkələrin davamlı inkişafında da əhəmiyyətli yer tutur. Hər bir ölkənin nəqliyyat sektorunda öz ərazisindən beynəlxalq əhəmiyyətli magistral yolların çəkilişi mühüm yer tutur. Beynəlxalq miqyaslı layihələrin həyata keçirilməsi isə ölkələrin nüfuzunun və strateji mövqeyinin möhkəmlənməsinə baza yaradır.

Avropa və Asiya ölkələri arasında dinamik inkişaf edən ticarət əlaqələri Avrasiya materikində yeni-yeni nəqliyyat yollarının meydana gəlməsini vacib edir, yük daşımalarını qısa müddətə və ucuz çatdırılmasına ehtiyac yaranır. Müxtəlif dünya regiolarını birləşdirən transkontinental nəqliyyat dəhlizləri ilə-dən-ilə öz coğrafiyasını genişləndirir. Əvvəllər mövcud olmuş nəqliyyat dəhlizləri bərpa edilir və ya yeni marşrutlar çəkilir. Tarixi İpək Yolu marşrutunun bərpa edilməsi istiqamətində qəbul edilmiş TRASEKA layihəsi bunun əyani sübutudur. TRASEKA marşrutunun əhəmiyyəti onun keçdiyi ölkələrdə karbohidrogen ehtiyatlarının zəngin olması, təsərrüfat sahələrinin çoxşaxəli olması və nəhayət, əhalinin sayının çox olmasıdır (cədvəl 1.1)[12].

Cədvəl 1.1

**TRASEKA və “İpək küləyi”(Silk Wind) üzərində olan ölkələrdə əhalinin sayı, 2018-ci il**

Ölkələr	Əhalisi, mln. nəfər	Dünyada yeri	Ölkələr	Əhalisi, mln. nəfər	Dünyada yeri
Çin	1384.6	1	Azərbaycan	10.0	90
Pakistan	207.8	6	Tacikistan	8.6	97
Rusiya	142.1	9	Bolqarıstan	7.0	104
İran	83.0	17	Qırgızistan	5.8	114
Türkiyə	81.2	18	Türkmənistan	5.4	119
Ukrayna	43.9	32	Gürcüstan	4.9	127
Əfqanıstan	34.9	39	Moldova	3.4	132
Özbəkistan	30.0	46	Monqolustan	3.1	135
Rumıniya	21.4	58	Ermənistan	3.0	137
Qazaxıstan	18.7	63	Litva	2.7	141
<b>Cəmi: 2101.4 mln</b>					

**Mənbə:** <https://www.wto.org/> - Dünya Ticarət Təşkilatının rəsmi veb saytı (World Trade Organization)

TRASEKA layihəsi üzrə dəmir yollarının keçdiyi ölkələrdə əhalinin sayı 2018-ci ildə təqribən 2.1 mlrd. nəfər təşkil etmişdir. Bunlardan təqribən 97 mln. nəfəri isə cari ildə istifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars xəttinin keçdiyi üç ölkənin əhalisidir. Bu isə BTQ yolu ilə gələcəkdə sərnişin daşımalarının həcmnin artacağını proqnozlaşdırmağa imkan verir. Təxmini hesablamalara əsasən BTQ üzrə il ərzində ilk dövrlərdə 1 mln. sərnişin, 2034-cü ildə isə 3 mln.

sərnişin daşınılması nəzərdə tutulmuşdur [9].

Avrasiyanın yeni işə salınmış Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu Qafqaz və Mərkəzi Asiyanı Türkiyə və Aralıq dənizi hövzəsi ölkələri ilə birləşdirən böyük geosiyasi və iqtisadi əhəmiyyət daşıyan vacib bir nəqliyyat vasitəsidir. Avrasiya transkontinental dəmir yolu olan BTQ yolu müasir qloballaşmanın məhsulu olmaqla yük və sərnişin daşımalarının XIX əsrin ikinci yarısında İpək yolunun əlindən almış Süveyş kanalının rolunu oynamaq iqtidarındadır.

### **Azərbaycanda nəqliyyatın inkişafı**

Azərbaycan son illər qeyri-neft sektorunun inkişafı, ölkənin ümumi iqtisadiyyatında davamlı inkişafın təmin edilməsi, dünyada gedən qlobal iqtisadi proseslərə qoşularaq öz məhsullarını dünya bazarına “Made in Azerbaijan” brendi ilə çıxarılması və digərlərini prioritet məsələlər kimi qabartmışdır.

Təsərrüfatın hərtərəfli inkişafı üçün artıq dövlət tərəfindən bir neçə proqramlar həyata keçirilmiş və ya yeniləri qəbul edilmişdir. Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatlarına əsasən 2018-ci ildə ölkədə ümumi daxili məhsul əvvəlki ilə müqayisədə 1,4 faiz artaraq 79797,3 milyon manata çatmış, qeyri-neft sektorunda istehsal 1,8 faiz, neft sektorunda isə 0,6 faiz artmışdır. ÜDM-in 44,2%-i sənayedə, 9,6%-i ticarət; nəqliyyat vasitələrinin təmiri sahələrində, 8,0%-i tikintidə, 6,3%-i nəqliyyat və anbar təsərrüfatı, 5,3%-i kənd təsərrüfatı, meşə təsərrüfatı və balıqçılıq, 2,2%-i turistlərin yerləşdirilməsi və ictimai iaşə, 1,6%-i informasiya və rabitə sahələrində, 15%-i digər sahələrdə formalaşmış, məhsula və idxala xalis vergilər ÜDM-in 7,8%-ni təşkil edib [10].

2019-cu ilin yanvar-iyun aylarında isə ÜDM-in qeyri-neft sektoru real ifadədə 3.2% artmışdır. Qeyd edək ki, 2019-cu ilin yanvar-iyun aylarında 2018-ci ilin müvafiq dövrünə nisbətən qeyri-neft sənayesi 16.8%, informasiya və rabitə sahəsi 15.8%, turistlərin yerləşdirilməsi və ictimai iaşə sahəsi 3.3%, ticarət sahəsi 2.8%, kənd təsərrüfatı 13.1%, nəqliyyat və anbar təsərrüfatı 2.5% artmışdır [10].

Azərbaycanın yerləşdiyi əlverişli coğrafi mövqeyi tarixən burada nəqliyyatın bütün növlərinin inkişaf etməsinə səbəb olmuşdur. Hazırda müasir nəqliyyat infrastrukturuna malik olan ölkəmiz öz tranzit potensialını istifadə etməkdədir. Müasir Azərbaycan nəqliyyat kompleksi avtomobil, dəmir yolu, hava, su və boru nəqliyyatı növlərindən təşkil olunub.

Nəqliyyat sektorunun inkişaf etdirilməsi ölkəmizin müstəqillik əldə etdikdən sonra qarşısına qoyduğu əsas məsələlərdən biri olmuşdur. Nəqliyyat kompleksini inkişaf etdirdikdən və modernləşdirdikdən sonra Azərbaycan öz nəqliyyat-tranzit potensialını daha sürətli həyata keçirməyə başlayıb. Bunun bariz nümunəsi kimi Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin ölkə ərazisindən keçməyini göstərmək olar. Belə transkontinental nəqliyyat dəhlizləri keçdiyi ölkələrin təkcə tranzit potensialını deyil, həmçinin sosial-iqtisadi inkişafına, geosiyasi vəziyyətinə və ümumi iqtisadi inkişafına da müsbət təsir edir [5].

Dövlət Statistika Komitəsinin verdiyi məlumatlara əsasən 2019-cu ilin yanvar-mart ayları ərzində Azərbaycanda nəqliyyat sektorunda fəaliyyət göstərən təsərrüfat subyektləri tərəfindən 50,9 mln. ton yük daşınıb və 2018-ci ilin müvafiq dövrünə nisbətən 2,1 % artım müşahidə olunub [10].

Yüklərin 3,0 %-i dəniz, 6,9 %-i dəmir yolu, 0,1 %-i hava, 59,3 %-i avtomobil nəqliyyatı, 30,7 %-i isə boru kəməri ilə daşınıb [2].

Avrasiyada mühüm nəqliyyat layihələrindən olan TRASEKA-nın Azərbaycan hissəsində dəmir yolu və su nəqliyyatı ilə yük daşımaları ölkə üzrə ümumi yük daşımaları həcmnin müvafiq olaraq 73% və 80%-ni təşkil edir (cədvəl 2.4) [8].

Cədvəl 2.4

**Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin  
Azərbaycan hissəsində yük daşımaları**

Göstərici	2015	2016	2017	2018
<b>Yük daşınıb, min ton</b>	<b>52,240</b>	<b>50,302</b>	<b>52,733</b>	<b>52,674</b>
Dəmir yolu	15,521	13,830	13,074	12,564
Dəniz	6,067	4,992	7,423	6,875
Avtomobil	30,652	31,480	32,236	33,235
<b>Tranzit yük daşınıb, min ton</b>	<b>9,494</b>	<b>7,997</b>	<b>10,186</b>	<b>9,345</b>
Dəmir yolu	3,927	3,789	3,346	3,045
Dəniz	5,567	4,208	6,840	6,300
Avtomobil	...	...	...	...
<b>Yük dövriyyəsi, mln. ton-km</b>	<b>10,956</b>	<b>9,917</b>	<b>11,427</b>	<b>11,489</b>
Dəmir yolu	4,557	3,773	4,158	4,305
Dəniz	2,354	1,990	3,020	2,799
Avtomobil	4,045	4,154	4,249	4,385
<b>Tranzit yüklərin dövriyyəsi, mln. ton-km</b>	<b>4,360</b>	<b>3,588</b>	<b>4,566</b>	<b>4,185</b>
Dəmir yolu	2,190	1,975	1,758	1,615
Dəniz	2,170	1,613	2,808	2,570
Avtomobil	...	...	...	...

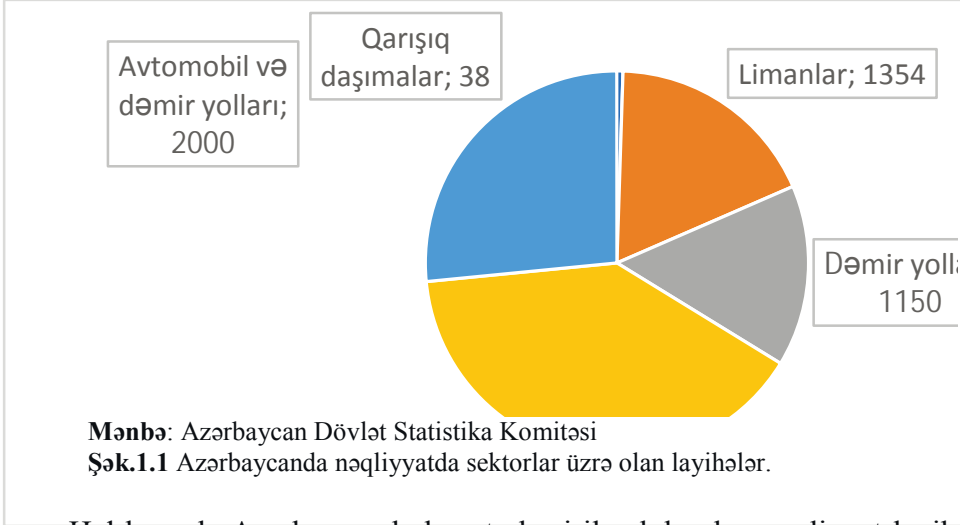
Mənbə: Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi

Yuxarıdakı cədvəldə verilmiş Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin 2017-ci il məlumatlarına əsasən Böyük Kəsik dəmir yolu keçid məntəqəsindən Azərbaycan dəmir yolları vasitəsilə 13 mln. ton yük keçirilmişdir ki, bunun 10,9 mln. tonu tranzit yüklərdir. Bu yüklərin təqribən 93%-i neft və neft məhsulları təşkil edir. Böyük Kəsikdən ölkə ərazisinə gələn yüklərin 51%-i idxal məhsulları (1 mln. ton) və 49% tranzit yükləri təşkil edir (970 min ton) [6].

TRASEKA təkcə yük daşımaları həyata keçirmir. Bu marşrut üzrə sərnişin daşımaları da inkişaf etməkdədir. Multimodal nəqliyyat dəhlizi olan TRASEKA üzrə sərnişin daşımaları əsas etibarilə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. 2019-cu ilin yanvar-mart aylarında nəqliyyatçılar 460,7 mln. nəfərə və ya 2018-ci ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 1,3 % çox sərnişinə xidmət göstərilib. Sərnişinlərin 87,7 %-i avtomobil nəqliyyatı, 12,1 %-i dəmir

yolu, qalan hissəsi isə digər nəqliyyat növləri ilə daşınıb [2].

Azərbaycanda son illər nəqliyyat sektorunda investisiyalar daha çox avtomobil nəqliyyatına yönəldilib. Nəqliyyat investisiyalarından yalnız 0.2%-i dəmir yolu nəqliyyatının payına düşür. Hazırda, cari nəqliyyata yönəldilmiş layihələrin ümumi dəyəri 7.5 mlrd. ABŞ dolları təşkil edir. Bu vəsaitin 39%-i avtomobil, 27% həm avtomobil və həm də dəmir yolu nəqliyyatı, 18%-i liman təsərrüfatına, 15%-i dəmir yolu nəqliyyatına və 1%-i isə logistikaya ayrılıb (şəkil 1.1)[10].



Hal-hazırda Azərbaycanda həyata keçirilməkdə olan nəqliyyat layihələri aşağıdakılardır: Astara-Astara-Qəzvin-Rəşt dəmir yolu xətti, Ələt limanı (2-ci faza), dəmir yolu infrastrukturunun yenidən qurulması (Bakı dairəvi elektrik dəmir yolu xətti, Bakı-Qəbələ dəmir yolu xətti və s.). Planlaşdırılmış nəqliyyat infrastrukturunu layihələri isə bunlardır: Əfqanıstan-Türkmənistan-Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə intermodal nəqliyyat dəhlizi (Lapis-Lazuti), Hacıqabuldan Gürcüstan səhədinə kimi avtomobil magistralının genişləndirilməsi və s.

Baxmayaraq ki, Azərbaycan Avrasiyanın bir çox ölkələri ilə müqayisədə yaxşı inkişaf etmiş nəqliyyat sistemə sahibdir, logistikanın inkişafına görə Dünya Bankının reytingində ölkəmiz hələ də aşağı yerdə qərarlaşıb (167 ölkə içərisində 123-cü yer). Bunun əsas səbəbi zəif təşkil edilmiş yük və sərnişin daşıma əməliyyatları, gömrük işinin qeyri-effektiv təşkili, logistik xidmətlərin aşağı səviyyədə həyata keçirilməsi s. Bu problemi aradan qaldırmaq üçün artıq dövlətimiz tərəfindən ciddi infrastruktur işləri görülür, inkişaf proqramları qəbul edilir. Belə proqramlardan ən əsası isə “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair” strateji yol xəritəsidir [7].

Bu strateji yol xəritəsinə əsasən ölkəmizin müxtəlif bölgələrində nəqliyyat-logistik mərkəzləri yaradılacaq. Respublikamızın ərazisindən keçəcək əsas nəqliyyat dəhlizləri olan Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri üzərində inşa ediləcək bu mərkəzlərin əsas məqsədi yük və sərnişin axınına

nəzarət etmək və tənzimləməkdir. Artıq bu strateji yol xəritəsinə əsasən Abşeron rayonunda və Ələt qəsəbəsində yeni nəqliyyat-logistika mərkəzləri tikilərək istifadəyə verilib. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi ilə əlaqədar olaraq yaradılan bu mərkəzlərə gələcəkdə biri də əlavə olacaq. Astara rayonunda logistik mərkəzin inşası hazırda davam etdirilir və yaxın illərdə istifadəyə veriləcək. Digərləri isə Gəncə, Qırmızı Körpü (Qazax) və Xaçmazda inşa edilməsi nəzərdə tutulub.

### **Azərbaycan iqtisadiyyatının davamlı inkişafı və davamlı nəqliyyat**

Azərbaycanda iqtisadiyyatın hərtərəfli, şaxələndirilmiş şəkildə inkişafını nəzərdə tutan davamlı sosial-iqtisadi inkişafın təmini mühüm məsələlərdən biridir. Burada neft sektorundan əldə edilən gəlirlər hesabına qeyri-neft sektoruna böyük sərmayələrin yatırılması, ölkə iqtisadiyyatının müxtəlif sahələrinin davamlı şəkildə inkişaf etdirilməsi başlıca hədəf kimi götürülüb.

"Davamlı inkişaf" bir çox iqtisadi və sosial proseslərin tarazlı inkişafını özündə əks etdirir. Habelə, ölkənin daxili və xarici iqtisadi təhlükələrə, qlobal elementlərə və təsirlərə qarşı güclü dayanıqlılığını artırır, milli iqtisadiyyatın sabitliyini təmin edir, iqtisadi inkişaf tempinin artmasına şərait yaradır, ölkənin rəqabət qabiliyyətini gücləndirir, imicini artırır və s.

"Davamlı inkişaf" konsepsiyası 5 əsas prinsip üzərində - iqtisadi inkişafın davamlılığı və uzunmüddətliliyi, təbii resurslardan istifadənin məhdudlaşdırılması, insanların elementar tələblərinin ödənilməsi və maddi rifahının yüksəldilməsi, enerjidən istifadənin razılaşdırılması və balanslaşdırılması və Yer in qlobal ekoloji sisteminin potensialını nəzərə almaqla əhali artımının həcmi və tempinin razılaşdırılması prinsipləri əsasında formalaşdırılmışdır. Bu prinsiplərin həyata keçirilməsində isə son dövrlər nəqliyyat və beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri əsas yerlərdən birini tutur.

Davamlı nəqliyyat – nəqliyyat növlərinin, infrastrukturunun və əməliyyatlarının inkişafı ilə bağlıdır. Davamlı İnkişaf Konsepsiyasına uyğun olaraq davamlı nəqliyyatda aşağıdakı əsas anlayışlar vardır: ətraf mühit, iqtisadiyyat, cəmiyyət:

- Ətraf mühit. Nəqliyyatın ətraf mühitə təsirlərinin azaldılması dayanıqlı inkişaf üçün ən vacib strategiyalardan biridir. Nəqliyyat zərərli emissiyaların atmosferi çirkləndirməsinə, səs-küyə və iqlim dəyişikliyinə təsir edir. İstixana qazlarının təxminən 15% -i və CO<sub>2</sub> tullantılarının 22%-i nəqliyyata aiddir. Bununla belə, müasir nəqliyyat vasitələri ekoloji cəhətdən daha təmiz olmağa başlayıb (elektrikli, hibrid mühərriklərin, hidrogenlə işləyən mühərriklərin, daha təmiz materialların işlənilməsi və s.);
- İqtisadiyyat –Nəqliyyat iqtisadi inkişafı təmin edən ən mühüm amillərdən biridir. Belə ki, o iqtisadi artım, inkişaf və məşğulluq amilidir. Nəqliyyat onun növləri və infrastrukturunu üçün materiallar, əməliyyatları həyata keçirmək üçün isə enerji tələb edir. Bunların təmin edilməsində tullantısız və yaşıl texnologiyalardan istifadə edilməsi davamlı inkişafa öz töhvəsini verir;
- Cəmiyyət – Davamlı nəqliyyat cəmiyyət üçün xeyir verməli, təhükəsiz təşkil olunmalı, daha çox istehlakçıya daha yüksək səviyyədə xidmət göstərə bilməlidir.



## Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu dəhlizi

Müasir Bakı-Tbilisi-Qars yolunun yaradılması haqqında ilk qərar 1993-cü ilin iyulunda Ankarada qəbul edilmişdir. Avropa və Asiya arasında nəqliyyat əlaqələrinin yaradılması ilə bağlı olan bu görüşdə tərəflərə ilkin olaraq Qars-Gümrü-Naxçıvan-Bakı marşrutu təklif edilsə də, sonradan Azərbaycan-Ermənistan münaqişəsi ilə əlaqədar təklif qəbul edilmədi. 2002-ci ilin iyulunda İstanbulda Türkiyə və Gürcüstan tərəflərinin görüşündə BTQ marşrutu ilə bağlı razılıq protokolu imzalanır. 2004-cü ildən Azərbaycan da bu protokola qoşulur və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi qəbul edilir. Nəhayət, 2007-ci ildən tikintisinə start verilən bu yol 2019-cu ildə tam hazır vəziyyətə çatdırılır (cədvəl 1.2) [2].

Cədvəl 1.2

### Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin göstəriciləri

№	Göstəricilər	Parametrlər
1.	<b>BTQ-nin istismara verilmə tarixi</b>	2019-cu il
2.	<b>BTQ marşrutunun uzunluğu</b>	825,0 km
3.	Azərbaycan	503 km
4.	Gürcüstan	244,5 km
5.	Türkiyə	77,5 km
6.	Layihədə maksimal sürət	120 km/s
7.	Relslərarası məsafə Azərbaycan-Gürcüstan / Türkiyə	1520 mm /1435 mm
8.	Körpülərin sayı	16
9.	<b>Bakı-Böyük Kəsik xətti ilə daşınan ümumi yüklərin orta illik həcmi</b>	20 mln. ton
10.	<b>Bakı-Böyük Kəsik xətti ilə daşınan tranzit yüklərin orta illik həcmi</b>	7 mln. ton
11.	<b>Proqnoz yük daşımalar</b>	10 mln. tondan çox
12.	3-cü istismar ilində	3-5 mln. ton;
13.	5-ci istismar ilində	6-8 mln. ton;
14.	10-cu istismar ilində isə	10 mln. tondan çox

**Mənbə:** <http://addy.gov.az> – “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin saytı.

Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin ərazisindən keçir. Azərbaycan Respublikasının ərazisində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun uzunluğu 503 km olan Bakı – Gürcüstan sərhəddi dəmir yolu hissəsinin rekonstruksiyası, Qars-Gürcüstan sərhəddi sahəsində 75,6 km uzunluğunda yeni dəmir yolunun tikintisi, Gürcüstan ərazisində layihə 3 istiqamətdə aparılıb: Ahalkələk – Türkiyə sərhəddi sahəsində 26,3 km uzunluğunda yeni dəmir yolunun tikintisi; Ahalkələkdə stansiya və təkər cütlərinin dəyişdirilməsi (~3 km); Türkiyə-Gürcüstan sərhəddində 4,45 km uzunluğunda tunelin tikintisi aparılmışdır. Layihənin maliyyə tutumu 1,1 mlrd. ABŞ dollarından artıqdır. Onun 775 mln. ABŞ dolları Azərbaycan tərəfinin sərmayələri ilə Gürcüstanın, 345 mln. ABŞ dolları isə Türkiyənin payına düşür. 775 mln. ABŞ dollarlıq kreditin 588,1 mln. ABŞ dolları Azərbaycan Dövlət Neft Fondu (ARDNF) tərəfindən 2007-2015-ci illər ərzində Gürcüstana verilmişdir [10].

Dəmir yolu xətti tam istismara verildikdən sonra burada sərnəşin qatarlarının maksimal sürətin 120 km/s olacağı gözlənilir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti vasitəsilə ildə 1 mln. sərnəşin və 6,5 mln. ton yük, 2034-cü ildə isə 3 mln. sərnəşin və 17 mln. ton yük daşınacağı ehtimal olunur. Yük daşımaları həcmi 3-cü istismar ilində 3-5 mln. ton 5-ci istismar ilində 6-8 mln. ton 10-cü istismar ilində isə 10 mln. ton və daha çox olacağı proqnozlaşdırılır [4].

### **BTQ-nin Azərbaycanın davamlı inkişafına təsiri**

2017-ci ildən fəaliyyətdə olan BTQ ilə il ərzində təqribən 3 minədək konteyner və ya vaqon daşınır. Bu marşrutla Çin, Mərkəzi Asiya ölkələri, Rusiya və Azərbaycandan Türkiyəyə və əks istiqamətdə inşaat materialları, elektrik avadanlıqları, yuyucu vasitələr, taxıl, jmix və digər mallar daşınıb [1].

Aparılmış tədqiqatlara əsasən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Azərbaycan büdcəsinə ildə ən azı 300-400 mln. manat gəlir gətirmək qabiliyyətindədir. Hazırda bu rəqəm 200-250 mln. manat civarındadır (cədvəl 3.1)[10].

Cədvəl 3.1

### **Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda daşınmalardan əldə olunan gəlir, min manat**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Cəmi</b>	<b>3,341,800</b>	<b>3,508,772</b>	<b>3,678,120</b>	<b>4,005,562</b>	<b>4,780,684</b>	<b>5,549,692</b>
Dəmir yolu	201,855	223,315	236,303	232,077	262,435	200,879
Dəniz	114,580	97,901	102,339	93,990	160,096	179,725
Hava	617,870	779,843	837,820	828,058	1,053,949	1,647,341
Boru kəməri	1,535,006	1,448,865	1,439,109	1,679,770	2,047,004	2,203,546
neft kəməri	1,359,306	1,229,234	1,195,644	1,325,903	1,515,830	1,599,097
qaz kəməri	175,700	199,631	243,465	353,867	531,174	604,449
Avtomobil	831,682	916,044	1,020,030	1,128,662	1,214,938	1,273,879
Tramvay	-	-	-	-	-	-
Trolleybus	-	-	-	-	-	-
Metro	40,807	42,804	42,519	43,005	42,262	44,322

**Mənbə:** Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi

Artıq cari ildə “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin törəmə şirkəti olan “ADY Express” MMC Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə daha bir neçə yeni növ yük daşımağa başlayıb. Şirkət buna BTQ-nin yaratdığı yeni cəlbedici imkanların hesabına nail olub. Artıq sınaq məqsədilə Türkiyədən Türkmənistan qarışq yüklər daşınıb. 12 yük avtomobili ilə Türkiyənin Qars stansiyasına çatdırılan yüklər, burada “ADY Express”ə məxsus və təqdim etdiyi 4 ədəd yarımvəqon aşırıaraq, yola salınıb. Gürcüstanın Axalkalaki stansiyasında təkər cütləri dəyişdirildikdən sonra, vaqonlar Ələtdəki Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanına çatdırılıb, buradan isə Türkmənbaşı limanına bərə vasitəsi ilə nəql edilib. 220 tonadək yük Türkiyədən Türkmənistan qısa müddət ərzində - 5 günə çatdırılıb. Bu isə ənənəvi avtomobil yolu ilə daşımadan fərqli olaraq, tranzit vaxtının azı 2 dəfə azalması deməkdir. Bunu avtomobil yollarında və sərhədlərdəki sıxlıq ilə yanaşı, dəmir yolunun sürət və çevikliyi ilə əlaqələndirmək olar. İmzalanmış müqaviləyə əsasən, “ADY Express” 50 min ton bu növ yüklərin Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə nəqlini həyata keçirəcək [11].



Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə sərnəşin daşınmasına yaxın illərdə tam olaraq başlanılması nəzərdə tutulub. “Türkiyə Dövlət Dəmir Yolları”nın məlumatına görə, Bakı-Tbilisi-Qars-Ankara-Bakı xəttində hərəkət edəcək qatar üzrə biletlər sinfinə görə təxminən 97-220 manat arasında dəyişir. İlk mərhələdə qatarla həftədə bir dəfə səfər təşkil olunacaq. BTQ dəmir yolu xətti ilə “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin “Stadler” şirkətindən təmin etdiyi 10 ədəd vaqonla sərnəşin daşınmasına başlanacaq. Sözügedən vaqonların sərnəşin tutumu 257 nəfərdir və qatarda 9 sərnəşin vaqonu, bir restoran mövcuddur. Qatarda qida təminatını isə “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC təşkil edəcək [11].

BTQ yolu ilə sərnəşin daşımalarının həcmi artırmaq üçün gələcəkdə bu yol ilə turist qatarlarının təşkil edilməsi prioritet məsələlərdən biridir. Turist qatarlarının təşkilindən dünyanın bir çox ölkələri faydalanırlar. Yeni yaranan BTQ dəmir yolu xətti həmin nəqliyyat üzərində olan tarixi, turist yerlərinin potensialının istifadəsi baxımından xüsusi təsirə malikdir. Ümumiyyətlə, bu layihə Qara dəniz bölgəsinə gedən turistlərin hərəkətinin, o cümlədən Azərbaycan ərazisində BTQ istiqamətində olan stansiyalara yaxın ərazilərin turizminin canlandırılması baxımından bir fürsətdir. Amma bu fürsətin biznesə çevrilib-çevrilməyəcəyini zaman göstərəcək. Bu işdə turizm şirkətlərinin üzərinə böyük məsuliyyət düşür. Həmin şirkətlər, həmin xətt üzrə xüsusi marşrutlar, bununla bağlı xüsusi marketinq işi hazırlaya bilərlər. Məsələn, Gəncə stansiyasında dayanaraq, ora yaxın olan turistik ərazilərə turlar təşkil etmək mümkündür. Həmçinin dəmir yolu nəqliyyatı digərlərindən daha ucuz olduğundan, turistlər üçün daha əlverişli olacaq [3].

BTQ-nin başandığı Ələt qəsəbəsindən Qırmızı Körpü sərhəd məntəqəsinə qədər olan Azərbaycan kəsimi çoxşaxəli iqtisadi fəaliyyət növlərinin mövcudluğu ilə fərqlənir. Burada Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yoluna yeni yüklər verə biləcək müxtəlif kənd təsərrüfatı sahələri (pambıqçılıq, meyvə-tərəvəz), sənaye məhəllələri (Hacıqabul, Sabirabad), sənaye parkları (Mingəçevir), aqropark və aqrar sənaye kompleksləri (Şəmkir, Ağstafa, Tovuz), maşınqayırma sənayesi müəssisələri (Hacıqabul, Neftçala, Gəncə), metallurgiya emalı müəssisələri (Daşkəsən, Gəncə), logistik mərkəzlər (Abşeron, Ələt) və s. vardır. Bu isə Azərbaycan məhsullarının dünya bazarına çıxarılmasına, ölkəmizin qeyri-neft sektorunun inkişaf etməsinə öz müsbət töhvəsini verəcəkdir. Habelə BTQ yolu boyunca yeni təsərrüfat sahələrinin yaradılması ilə burada yaşayan əhəlinin sosial rifahı yaxşılaşdırılacaq, yolun yükdaşıma potensialı artacaqdır.

### **Nəticə**

Ümumilikdə, Azərbaycanın Avrasiya transkontinental nəqliyyat dəhlizi olan BTQ dəmir yolundan əldə edəcəyi mənfəətləri aşağıdakı formada qruplaşdırmaq olar:

1. İqtisadi mənfəətlər – bu dəhliz sayəsində ölkənin ümumi yük və sərnəşin daşımalarının artırılması, nəqliyyat kommunikasiya şəbəkələrinin əlaqəli şəkildə inkişafı, ölkəmizə beynəlxalq maliyyə qurumları tərəfindən investisiya qoyuluşu artacaq, nəqliyyat infrastrukturunu inkişaf edəcək və s.
2. Sosial mənfəətlər – dəhlizin keçəcəyi rayonlarda işsizlik problemi qismən həll

- ediləcək, informasiya mübadiləsi və əhalinin maddi gəlirləri artacaq və s.
3. Siyasi mənfəət – Azərbaycan dünyanın iri dövlətlərinin diqqət mərkəzində olacaq, Azərbaycan gerçəkliklərinin dünya ictimaiyyətinə çatdırılmasına kömək olacaq, ölkədə ümumi təhlükəsizliyin və sabitliyin qorunmasına yardım edəcəkdir. Azərbaycanın qərb istiqamətində inteqrasiyası sürətlənəcəkdir.

## **ƏDƏBİYYAT**

### **Azərbaycan dilində:**

1. “Azərbaycan dəmiryolçusu” qəzeti, Bakı, 2018, 11 (7002), s.4-5
2. Azərbaycanda Nəqliyyat. Statistik məcmuə. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. Bakı, 2018, 144 s.
3. Əfəndiyev V.Ə. redaktorluğu ilə “Azərbaycan Respublikasının iqtisadi və sosial coğrafiyası”. Bakı: BDU, 2010, 496 s.
4. Hacızadə E.M. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu//Azərbaycanın Vergi Jurnalı, 2014, №3(117), s.123-160
5. İsakov H.V. Azərbaycan Respublikasının "Böyük İpək yolu"nun bərpasında iştirakı (1991-2005-ci illər). Bakı: Şərq-Qərb, 2011, 284 s.
6. Nəqliyyat, informasiya və rabitə üzrə əsas statistik göstəricilər. Azərbaycan Respublikasının Dövlət Statistika Komitəsi. Bakı, 2018, 24 s.

### **İngilis dilində:**

7. International Monetary Fund. 2018. World Economic Outlook: Cyclical Upswing, Structural Change. Washingt. DC, April, 302 p.
8. Orujov P.Sh. Geographic analysis of the role of railway complex in Azerbaijan Republic to the international economic integration. Proceedings Of Young Scientists. № 14. Baku, 2016, pp.117-123
9. TRACECA Transport and Trade Atlas. NEA Transport research and training. Zoetermeer, The Netherlands, 2009, 78 p.

### **İnternet resursları**

10. <https://www.stat.gov.az/source/transport/> - Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin rəsmi veb saytı
11. <http://addy.gov.az> – “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin saytı
12. <https://www.wto.org/> Dünya Ticarət Təşkilatının rəsmi veb saytı (World Trade Organization)

## **ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ЗНАЧЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОРИДОРА БАКУ-ТБИЛИСИ-КАРС И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ АЗЕРБАЙДЖАНА**

### **П.ОРУДЖЕВ**

### **РЕЗЮМЕ**

В современном мире политические и экономические процессы формируются под влиянием двух основных тенденций: глобализации и регионализации. Экономики стран мира интегрируются в результате глобализации и отстаивают свои интересы в результате регионализации. В результате регионализации в мире между странами формируются интенсивные торгово-экономические отношения, в связи с чем возникает необходимость формирования глобальных транспортных коридоров. Политическое и экономическое значение трансконтинентальных транспортных коридоров растет из года в год

и ускоряет устойчивое экономическое развитие стран. На фоне растущих торговых отношений между Китаем и Европой на евразийском континенте значение железнодорожного коридора Баку-Тбилиси-Карс, который станет железным мостом между Европой и Азией через Азербайджан, Грузию и Турцию, растет с каждым годом. Одна из основных функций этого коридора - обеспечение экономических и торговых отношений между странами, через которые он проходит, для обеспечения кратчайшего, безопасного и эффективного транспортного сообщения из Западной Европы в Восточную Азию. Евразийский трансконтинентальный железнодорожный коридор Баку-Тбилиси-Карс будет привлекать грузы из Китая в Европу и наоборот, увеличивая объемы контейнерных и интермодальных перевозок в обоих направлениях. Эта дорога послужит увеличению транзитного потенциала региона, ускорению процесса европейской интеграции Азербайджана, Грузии и Турции, дальнейшему развитию сотрудничества в рамках Европейской политики соседства, расширению внешнеэкономических связей нашей страны и обеспечению устойчивого экономического развития.

**Ключевые слова:** Баку-Тбилиси-Карс, железная дорога, устойчивое развитие, ТРАСЕКА.

## **THE ECONOMIC SIGNIFICANCE OF THE BAKU-TBILISI-KARS RAILWAY CORRIDOR AND ITS IMPACT ON THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF AZERBAIJAN**

**P.ORUJOV**

### **SUMMARY**

In the modern world, political and economic processes are formed under the influence of two main trends: globalization and regionalization. The economies of the world countries are integrating as a result of globalization and defending their interests as a result of regionalization. As a result of regionalization in the world, intensive trade and economic relations are formed between countries, in connection with which there is a need to form global transport corridors. The political and economic importance of transcontinental transport corridors is growing from year to year and accelerates the sustainable economic development of countries. Against the background of growing trade relations between China and Europe on the Eurasian continent, the importance of the Baku-Tbilisi-Kars railway corridor, which will become an iron bridge between Europe and Asia through Azerbaijan, Georgia and Turkey, is growing every year. One of the main functions of this corridor is to ensure economic and trade relations between the countries through which it passes, to ensure the shortest, safest and most efficient transport traffic from Western Europe to East Asia. Baku-Tbilisi-Kars, the Eurasian transcontinental rail corridor, will attract cargo from China to Europe and vice versa, increasing container and intermodal transport in both directions. This road will serve to increase the transit potential of the region, accelerate the process of European integration of Azerbaijan, Georgia and Turkey, further develop cooperation within the framework of the European Neighborhood Policy, expand foreign economic relations of our country and ensure sustainable economic development.

**Keywords:** Baku-Tbilisi-Kars, railway, sustainable development, TRACECA