

TRACECA LAYİHƏSİNİN REGIONAL VƏ BEYNƏLXALQ ƏHƏMİYYƏTİ VƏ AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ FƏALLIĞI

ŞAIQ ƏLİYEV

*Azərbaycan Respublikasının
Prezidenti yanında Dövlət İdarəçilik
Akademiyaşının dissertantı
Azərbaycan
E-mail: aliyev-ays@mail.ru*

Müasir dövrdə reallaşmaqda olan bir sıra beynəlxalq nəqliyyat və logistik layihələr Şərç və Qərb ölkələri arasında əməkdaşlıq və həmin dövlətlərin iqtisadi inkişafı baxımından əhəmiyyətlidir. Belə ki, Böyük İpək Yolunun bərpası, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin – TRASECA proqramının həyata keçirilməsi, Xəzərin enerji ehtiyatlarından birgə istifadəyə dair —Əsrin müqaviləsi (24 sentyabr 1994) neft kontraktlarının —Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac neft kəməri, —Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri layihələrinin həyata keçirilməsi ilə Cənubi Qafqazın, o cümlədən Azərbaycanın milli təhlükəsizliyinin qorunması və regionda sülhün, sabitliyin möhkəmlənməsinə nail olmaq və iqtisadi inteqrasiya prosesləri baxımından. XX əsrin 90-cı illərində müstəqillik qazandıqdan sonra Azərbaycan Respublikası Böyük İpək yolunun bərpa olunması və TRACECA-nın yaranması üçün təşəbbüs göstərən postsovet ölkəsi olmuşdur.

1993-cü ilin may ayında Brüsseldə Konfransda regionun nəqliyyat problemləri müzakirə olunmuşdur. Müzakrələrin nəticəsində Brüssel müraciəti qəbul olunmuşdur. [3] Məhz bu Brüssel müraciətini TRACECA-nın yaranması kimi qiymətləndirmək olar.

Avropa İttifaqı TRASECA proqramına üzv ölkələrin siyasi və iqtisadi müstəqilliyini onların Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları vasitəsilə çıxmaq imkanlarını genişləndirmək yolu ilə dəstəkləyirdi. Bu proqram regional əməkdaşlığın genişlənməsinə kömək etməli, beynəlxalq maliyyə qurumlarının və özəl sərmayədarların yardımını təşviq etməli idi. Qeyd etmək lazımdır ki, təklif olunan Brüssel müraciəti nəticəsində yaranan TRASECA proqramının əsas məqsədi müasir nəqliyyat sistemi, infrastruktur və daşınma sistemləri yaradılmasından,

bu sistemlərin Transavropa şəbəkələri ilə birləşdirməkdən ibarət olmalı idi. Müasir dövrdə layihə çərçivəsində görülən işlər və logistika baxımdan üzv dövlətlərin inkişafı baxımından qarşıya qoyulan məqsədə nail olunduğunun şahidi oluruq.

TRASECA proqramı və ya bir sıra mənbələrdə verildiyi kimi, Avropa - Qafqaz –Asiya nəqliyyat koridorunun açılması 1993-cü ildə Avropa İttifaqının təşəbbüsü nəticəsində həyata keçirilmişdi və çoxtərəfli əməkdaşlıq haqqında proqram kimi nəzərdə tutulur. Lakin proqramın hüquqi statusu 1998-ci ildə regionun 12 dövləti “Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat koridorunun inkişafı” haqqında Əsasnaməni imzaladıqdan sonra təsdiqlənmişdir. [8,s.36]

Layihə çərçivəsində Dövlətlərarası Komissiya isə 2000-ci ildə yaranmışdı. Bir il sonra isə Komissiyaın İcraedici orqanı – Daimi Katiblik yaradılmışdır. Daimi katibliyin əsas Şöbəsi Bakıda yerləşir. Baş katib Qırğızıstan nümayəndəsi olan, Qırğızıstanın keçmiş Nəqliyyat və Rabitə naziri Jantaro Satıbaldiev olmuşdu. O, 2009-cu ildən bu vəzifədə çalışırdı.[12] Hal hazırda isə Baş Katiblik vəzifəsi ümumiyyətlə dayandırılmışdır.

Azərbaycan Respublikası Nazirlər Kabinetinin 2001-ci il 21 dekabr tarixli 250 nömrəli fərmanı ilə Baş Katibliyin hüquqi fəaliyyətinin Azərbaycan tərəfdə keçirilməsi və hər il üzv dövlətlərin Xarici İşlər Nazir müavinlərinin görüşü keçirilməsi də nəzərdə tutulur. Hər il keçirilən görüşlərdə hesabatla yanaşı, fəaliyyət planı verilir. Hal hazırda TRASECA-nın daimi Katiliyi İdarələrarası Daimi Komissiya hesab olunur.

TRASECA-nın İDK (Daimi Şura) vəzifələri əsasən aşağıdakılardır.

- Baş Katibliyə rəhbərlik edir.
- İDK və onun strukturlarına inzibati dəstək

göstərir, işçi qrupa rəhbərlik edir, iclasları təşkil edir.

- TRASEKA-nın arxivini təşkil edir və nəzarət edir.

- Layihələrin və yükdaşımaların hesabatın aparır və məlumatları toplayır.

- Texniki dəstək göstərir, məlumatların yığılmasına və yayılmasına vasitəçilik edir.

- İclasların protokollaşması ilə məşğul olur.

- TRASEKA-nın müvafiq layihələrinin koordinatlaşdırılmasını, planlaşdırılmasını və idarə olunmasını həyata keçirir.

- Layihə çərçivəsində olan bütün daimi nümayəndəliklərin fəaliyyəti ilə maraqlanır və münasibətləri inkişaf elətdirir.

Daimi Komissiya Avrasiyada iqtisadiyyatın inkişafına təsir göstərə biləcək regionlararası və beynəlxalq transport və logistik dialoqlarla bağlı bütün yeni təşəbbüslərə açıq olduğunu dəfələrlə göstərməkdədir. TRASECA koridoru iqtisadi-ticarə tendensiyaların tədricən cəlb olunmasında maraqlıdır. Əsas yükdaşımaları bir tərəfdən Qərb və Mərkəzi Avropa, digər tərəfdən Mərkəzi və Cənubi-Şərqi Asiya istiqamətindən formalaşdırılır. Bu nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyəti ölkələrin regional əməkdaşlığın daha da genişlənməsidir.

2005-ci ildə TRASECA Hökumətlərarası Komissiyanın Daimi Katibliyinin Kiyevdə keçirilən iki günlük iclasında prioritet proqramların təsdiqi diqqət mərkəzində olmuşdur. TRASECA-ya üzv ölkələr öz regional layihələrini təqdim etmişlər. Azərbaycan, Gürcüstan, Ermənistan, Moldova, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Özbəkistan, Ukrayna, Rumıniya və Türkiyədən 58 layihə təqdim olunmuşdur. İclas iştirakçıları ekspertlər səviyyəsində və Avropa Komissiyasının köməkliyi ilə hazırlanmış 2015-ci il müddətində —TRASECA -nın İnkişaf Strategiyası layihəsini müzakirə edərək razılaşdırmışlar. Qeyd etmək lazımdır ki, bu proqramın çərçivəsində artıq 100 mln. avrodan çox dəyəri olan 13 investisiya və 33 texniki layihə həyata keçirilib.[5, s.181]

2015-ci ildə TRASECA Daimi komissiyasının reallaşdırma Strategiyasının başa çatdığı dövrə qədər Avropa İttifaqının texniki dəstəyi ilə TRASEKA dövlətləri Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin yeni inkişaf mərhələsinə keçilmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, bu strategiya 2006-cı ilin mayında Bolqarıstan Respublikasının paytaxtı

Sofiyada TRASECA-nın Daimi Komissiyasının V iclasında qəbul olunmuşdur. Bu gündə TRASECA layihəsinin iştirakçı dövlətləri 2016-2026 –cı illər üçün TRASEKA daimi Komissiyasının Strategiyası mərhələli şəkildə həyata keçirirlər. Bu strategiya TRASECA-nın əsas planı və iştirakçı dövlətlərin təklifləri əsasında hazırlanmışdır. Yeni strategiyada Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin əsas inkişaf məqsədləri ilə yanaşı institusial-hüquqi məsləhətlər, qanuni mühitin yaxşılaşdırılması, dəmiryol sektoru, dəniz nəqliyyatı sektoru, TRASEKA ölkələrin yol sektorunun vəzifələri, daxili suların yollarının inkişafı, logistika, multimedial daşınma və əlaqə məsələləri ilə bağlı tədbirlər planı nəzərdə tutulmuşdur.

TRASECA beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyəti və inkişaf etdirilməsi üçün investisiyaların cəlb olunması mühüm bir məsələ idi. Avropa İttifaqı demək olar ki, bu məsələni öz üzərinə götürmüşdü. 1995-2009-cu illər ərzində Avropa Komissiyasının birbaşa maliyələşdirilməsi ilə 50900000 yevro dəyərində başa çatdırılmış investisiyalar qoyulmuşdur. Qeyd etmək lazımdır ki, bu investisiyaların 80 faizi dəmiryolların bərpası və dəniz yollarının inkişaf etdirilməsi və yeni avadanlıqların alınmasına xərclənmişdir. Ən çox vəsait 2000-2002-ci illərdə, 15 milyon yevro, Azərbaycan Gürcüstanda və Ermənistan rabitə sisteminin yaxşılaşdırılması və dəmir yollarının siqnallaşdırılması üçün fiber-optik kabel sisteminin satın alınmasına investisiya ayrılmışdır. [13]

Azərbaycanın coğrafi yerləşməsi bütün nəqliyyat vasitələrinin (hava, dəmiryol, dəniz və avtomobil) regionda inkişafını nəzərə alsaq Böyük İpək Yolunda əsas aparıcı rol oynadığını qeyd etmək lazımdır. Son 10 il ərzində ölkəmizdə TRASEKA çərçivəsində nəqliyyat sahəsində bir sıra iqtisadi layihələr həyata keçirilmişdir. Bu layihələrin həyata keçirilməsi üçün beynəlxalq təşkilatlar vasitəsilə (Avropa Bərpa və İnkişaf Bankı, Küveyt İqtisadi İnkişaf fondu, İslam İnkişaf fondu, İslam İnkişaf Bankı, Dünya Bankı və s.) 255 milyon dollar kredit götürülmüşdür. [11] Hazırda bu proqram çərçivəsində 20-dən artıq layihə həyata keçirilir. Bunlara kadrların təlimi, nəqliyyat qanunvericiliyin hazırlanması, avtomobil yollarının yaxşılaşdırılması, regional hərəkətin proqnozlaşdırılması, multimodal nəqliyyat sistemləri və s. aiddir. Eyni zamanda

yolların ifrastrukturunun inkişafı, yükdaşımının yüksək səviyyədə təmin olunması üçün yeni yolların tikilişi, körpülərin bərpası, texniki təchizatın yaxşılaşdırılması, regional hərəkətlərin proqnozlaşdırılması, nəqliyyatın təhlükəsizliyi və s. məsələlər daim stabil və dayanıqlı inkişaf etdirilir.

Azərbaycan Respublikası üçün TRASEKA layihə çərçivəsində iqtisadi səmərəliliyin yüksəldilməsində şübhəsiz ki, yükdaşımaların həcmnin artırılması ciddi əhəmiyyət kəsb edir. Belə ki, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə yükdaşımaların həcmi 1996-cı ildə 650 min tondan, 1999-cu illərdə müvafiq olaraq 24 mln tona, 2001-ci ildə 32 mln tona, 2003-cü ildə isə 40 mln tona, 2005-ci ildə 46 mln tona qədər artmışdır. 1999-cu ildə yükdaşımalarından əldə olunan gəlir 87,7 mln manat, 2002-ci ildə 149 mln manat, 2005-ci ildə 191 mln manat təşkil etmişdir.[6, s.28] Bu dövrdə Bolqarıstan, Rumıniya, Polşa, Moldova, Monqolustan və Türkiyə proqramın üzvü olmuşlar, bundan əlavə Çin, Cənubi Koreya və Avropanın 25 ölkəsi bu proqrama xüsusi maraq göstərmişlər. Avropa Komissiyası 2006-cı ildə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişafı üzrə TRASEKA layihələrinin icrası üçün 13,5 mln. avro ayrılması haqda qərar qəbul etmişdir.[1,s.3]

Bundan əlavə, 2011-ci ildən başlayaraq Azərbaycan Respublikasında TRASEKA proqramı çərçivəsində bir sıra iqtisadi layihələr həyata keçirilmişdir. Layihələr daha çox dəniz və hava xətti ilə xidmətlərin inkişaf etdirilməsi nəzərdə tutulurdu. Layihələrin həyata keçirilməsi üçün Avropa Komissiyası üçün 15 mln yevro ayrılmışdı. Azərbaycan Respublikasının milli nəqliyat sektorunun inkişaf etdirilməsi üçün investisiyalar 2000-ci ildə 43,9 milyon dollar olduğu halda, 2009-cu ildə bu rəqəm 1,7 mlrd dollar təşkil etmişdir.

TRASEKA proqram çərçivəsində Azərbaycan Respublikasının fəallığını qeyd edərək Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizi çərçivəsində region dövlətləri ilə iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsini qeyd etmək lazımdır. Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsinin Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizindən Azərbaycanın payına düşən yük daşımaları haqqında verdiyi məlumatda 2000-2009-cu illər ərzində ciddi dinamik dəyişiklər nəzərə çarpmışdır. Bu rəqəmlər yükdaşıma dövriyyəsi və tranzit yükdaşıma dövriyyəsinə əldə olunan gəlirlərin

göstəriciləridir. Belə ki, 2009-cu ildə Avropa-Qafqaz-Asiya yükdaşıma (Azərbaycanın payına düşən hissədə) dövriyyəsi 47,4 mln. yük təşkil etmişdir ki, bu da əvvəlki ildən 7,7% daha artıq idi. 2009-cu il üçün yük daşımının həcmi 11,8% artaraq, 13,2 mlndə təşkil etmişdir.[11]

Qeyd olunan tranzit nəqliyyat xətti üzrə sərnəşinlərin daşınması 2009-cu ildə isə 2008-ci ilə nisbətən 7,5% artaraq 206,7 mln sərnəşin təşkil etmişdir. Ümumilikdə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə yükdaşıma üzrə 244 mln., sərnəşin daşıma üzrə 34 mln. təşkil edir. 2010-2017-ci illər ərzində Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi üzrə Azərbaycanın payına düşən hissəsində yük daşımalarının həcmi 1-ci cədvəldə verilmişdir. Cədvəldən də görüldüyü kimi ən çox yük dövriyyə fəaliyyəti dəmir yolu vasitəsilə 5-6 min ton aparılmış və ən yüksək göstərici 2013-2014-cü illərdə qeydə alınmışdır.[2] Belə ki, 2010-cu ildə dəmir yolu vasitəsilə 51688 min ton olduğu halda 2013-cü ildə 59041 min ton, 2017-ci ildə 52733 min ton yük daşınmışdır. Analolu dəyişiklik Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində dəniz və avtomobil yollarına da aiddir. (Cədvəl 1)

Cədvəl 1. Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizində nəqliyyatın fəaliyyəti (Azərbaycan hissəsində)

Yük daşınmışdır, min ton	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Dəmir yolu	51 688	53 913	56 869	59 041	58 191	52 240	50 302	52 733
Dəniz	20 578	20 139	21 332	21 370	19 890	15 521	13 830	13 074
Avtomobil	9 370	10 317	10 367	10 236	9 302	6 067	4 992	7 423
Tranzit yük daşınmışdır, min ton								
Dəmir yolu	21 740	23 457	25 170	27 435	28 999	30 652	31 480	32 236
Dəniz	15 971	16 234	15 719	14 757	12 798	9 494	7 997	10 186
Avtomobil	8 253	7 870	7 393	6 632	4 502	3 927	3 789	3 346
Yük dövriyyəsi, milyon ton-km								
Dəmir yolu	13 222	13 594	13 883	13 987	13 216	10 956	9 917	11 427
Dəniz	6 874	6 640	6 719	6 361	5 676	4 557	3 773	4 158
Avtomobil	3 672	4 061	4 057	4 013	3 717	2 354	1 990	3 020
Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km								
Dəmir yolu	2 676	2 893	3 107	3 613	3 823	4 045	4 154	4 249
Dəniz	7 120	7 850	6 938	6 511	5 647	4 360	3 588	4 566
Avtomobil	4 040	3 807	3 633	3 297	2 330	2 190	1 975	1 758
	3 080	4 043	3 305	3 214	3 317	2 170	1 613	2 808

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

Bütün bunlarla yanaşı əlavə etmək vacibdir ki, TRASECA layihəsi çərçivəsində yükdaşımaların səviyyəsi hələ lazım olduğundan xeyli aşağıdır. Bunun həm obyektiv, həm də subyektiv səbəbləri vardır ki, bunlar arasında da ən mühümü TRASECA layihəsinin Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin (Şimali Avropa – Rusiya – İran – İran körfəzi – Cənubi Asiya) əsas rəqibi kimi çıxış etməsidir. TRASECA layihəsindən kənarda qalan Rusiya və İran bu layihəyə alternativ olan yeni nəqliyyat dəhlizinin yaradılması üzərində işləmiş və artıq 2000-ci ilin avqustunda Sankt-Peterburqda Rusiya, Hindistan və İran Cənubi Asiya və İran körfəzi ölkələrini Avropa ölkələri ilə birləşdirəcək Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yaradılması haqqında müqavilə imzalamışdır. Maraqlıdır ki, ilkin olaraq Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin ancaq Xəzərin Şərq hissəsi, yəni Qazaxıstan və Türkmənistan ərazisi vasitəsilə və həmçinin Xəzər dənizi üzərindən keçirilməsi nəzərdə tutulurdu. Azərbaycanın quru ərazisindən və ümumiyyətlə, respublikamızın bu layihədə iştirakından söhbət getməmişdi. Bunun isə yeganə səbəbi siyasi amillər, Rusiya və İranın Azərbaycana qarşı yeritdiyi geosiyasi və iqtisadi iddialarla izah oluna bilərdi. Lakin 2001-ci ildən etibarən bu ölkələr arasında siyasi münasibətlərdə müşahidə edilən yaxınlaşmalar həmin məsələyə də öz müsbət təsirini göstərdi. Belə ki, hazırda Şimal-Cənub dəhlizinin genişləndirilməsi üçün məqsəduyğun istiqamətlərdən biri də Rusiya-Azərbaycan-İran dəmir yolu marşrutunun inkişaf etdirilməsidir. Qeyd edək ki, bu 3 ölkənin dəmir yolu xətlərinin birləşdirilməsi üçün Astara-Rəşt dəmir yolu xəttinin çəkilməsi zəruridir. Keçən dövrlərdə də Respublikamızda TRASECA Proqramı çərçivəsində Əsas Çoxtərəfli Sazişin şərtlərinin həyata keçirilməsi məqsədilə nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı istiqamətində əhəmiyyətli işlər həyata keçirilmişdir.[10, s.2]

Son illər ərzində TRASECA nəqliyyat dəhlizi üzrə yük axınının artırılması nəqliyyat sektorunun texniki təchizatının yaxşılaşdırılması sahəsində bir sıra tədbirlər həyata keçirilmiş, avtomobil magistrallarının, dəmir yolu xətlərinin və körpülərin bərpası və yenidən tikintisi, dəmir yolu nəqliyyatı vasitələrinin, gəmilərin, bərələrin, liman qurğularının təmiri üzrə işlərin icrası baş

tutmuşdur. Bakı şəhərində ildə 10 milyon ton neft məhsullarının boşaldılıb yüklənməsinə imkan verən neft boşaltmaq üçün limanının istifadəyə verilməsi həyata keçirilmişdir. Bundan başqa Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı da artıq istifadəyə vermişdir.

Avropa İttifaqının da TRASECA-ya üzv dövlətləri ilə bağlı qlobal strateji məqsədləri və layihələri mövcuddur. Bunlar əsasən aşağıdakılardır:

- Transavropa xətinin Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq dəhlizinə inteqrasiyasını artırmaq;
- Mövcud layihənin beynəlxalq maliyyə təşkilatlarının və investorların cəlb olunması üçün effektiv istifadəsi;
- Layihəyə daxil olan dövlətlərin regional əməkdaşlığının perspektivlərinin artırılması.
- Üzv dövlətlərinin Avropa və dünya alternativ yollarına çıxışının təmin olunması və həmin dövlətlərinin iqtisadi stabilliyinin təmin olunması. [5,s190]

Avropa İttifaqının beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə üzv dövlətləri ilə əlaqələri genişləndirməklə yanaşı, iqtisadiyyatının inkişaf etdirmək üçün apardığı siyasət, proqramın qüvvəyə mindiyi gündən 21 il ərzində strateji əhəmiyyət daşıyır. Yuxarıda da qeyd olunduğu kimi Avropa İttifaqının maliyələşdirməsi və maddi yardımı ilə həyata keçirilən bu layihə son illərdə həyata keçirilən mühüm beynəlxalq bir proqramdı. TRASECA layihəsi Şimal və Cənubda olan beynəlxalq dəhlizlərlə alternativ layihələrlə rəqabəti stimullaşdırır, sərhədlərin rəsmi keçid prosedurlarını razılaşdırır.[8, s. 25] Son illər ərzində TRACECA proqramı çərçivəsində “TRACECA nəqliyyat dəhlizində vahid tarif siyasətinin” tətbiqi “Sadələşdirilmiş sərhəd keçidi proseduru”, “Qafqaz dəmiryolunun bərpası”, “Nəqliyyat çərçivəsinin hüquqi tənzimlənməsi ” kimi prosedurlar həyata keçirilmişdir.[7, s.5]

TRASECA nəqliyyat dəhlizində dəniz nəqliyyatının böyük rolu var. Azərbaycan Respublikası Xəzər Dəniz Gəmiçiliyinin TRASECA layihəsi çərçivəsində 8,28 mln ton yük daşınmışdır ki, bu əvvəlki ilə nisbətən 18% daha çoxdur. 2003-2010-cu illər ərzində Azərbaycan Respublikası Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi xarici ölkələrdə istehsal olunan, 202,395 mln dollarlıq 14 yeni gəmi əldə etmişdir.[7, s.6] Həmin vəsaitin

107,830 mln dolları həmin təşkilatın maliyyə vəsaitindən, 94, 565 mln dolları isə dövlət büdcəsindən ödənilmişdir.

Dünyanın ən böyük dəniz limanlarından başqa Mərkəzi Avrasiyanın mühüm kommertiya şəhərləri tarixən quru mərkəzlər olmuşlar. Qədim İpək Yolundan istifadə edən tacirlərin Avropa ilə Asiya arasında səyahəti aylar və bəzən illər boyu davam edirdi və Mərkəzi Avrasiya mərkəzləri kritik regional logistika və paylama mərkəzləri rolunu oynayırdı. Bunların hər birində tacirlərin mal və fikir mübadiləsi etdikləri, müxtəlif mədəniyyətdən olan insanların görüşmək imkanı qazandıqları bir neçə karvansaray olurdu. Bu cür ticarət mərkəzləri Avrasiya və Yaxın Şərqdən keçən geniş ticarət dəhlizləri şəbəkəsi vasitəsilə digər regional qovşaq və böyük şəhərlərlə əlaqəli idi. İpək Yolu dəhlizləri əsrlər boyu Mərkəzi Avrasiyanın bir çox xalqlarının rifahına xidmət etmişdir.[7, s.7] TRASECA –ya bir üzv dövləti kimi fəallığın artırılması üçün şərtlərdən biri beynəlxalq dəniz limanının açılması idi. Qeyd olunan nəqliyyat seqmenti üzrə infrastrukturaların daha da inkişafı məqsədilə 2010-cu ildə Bakı Beynəlxalq Ticarət Limanının tikintisinə başlanmışdır. Həmin limanın tikintisi Ələt qəsəbəsində həyata keçirilmişdir. Əsas planı və iş layihəsi Hollandiyalı kompaniya “Royal Haskoning” kompaniyası və bir sıra Cənubi Koreya şirkətləri tərəfindən həyata keçirilmiş və ümumi 400 milyon dollara başa gəlmişdir. İlkin olaraq tikintinin 2014-cü ildə başa çatdırılması nəzərdə tutulurdu.

2015-ci il 18 mart tarixində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti cənab İlham Əliyevin sərəncamı ilə Bakı Limanı yenidən qurulmuş və Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti (QSC) yaradılmışdır. Hal-hazırda Bakı Limanı Avrasiyada regionun əsas nəqliyyat və logistika qovşağı olmaq istiqamətində irəliləyir. Ələtdə Yeni Bakı Limanının tikintisi işləri davam etməkdədir. Birinci mərhələnin tamamlanması ilə Yeni Ələt Limanının ümumi yükəşirmə imkanı artaraq 10-11.5 milyon tona qədər yük və 40,000–50,000 TEU-ya qədər konteyner olacaq. İkinci və üçüncü mərhələ üzrə tikinti işlərinə başlanılması barədə qərarın verilməsi mövcud yük həcmindən asılıdır. Ümumilikdə, bu növbəti mərhələlər genişləndirmə işlərinə özəl şirkətin investisiya qoyduğu, tikdiyi və istismar etdiyi İÖƏ (ictimai-özəl əməkdaşlıq) və ya (Tik-

İşlət-Ötür) əməkdaşlıq modelinə uyğundur. Tikintinin üçüncü mərhələsi tamamlandıqdan sonra yeni limanın 25 milyon ton yük və 1 milyon TEU konteyneri aşıracağı planlaşdırılır.

Üç mərhələ üçün proqnozlar aşağıdakı kimidir:

Birinci mərhələ: 10-11.5 milyon ton yük + 40,000-50,000 TEU konteyner;

İkinci mərhələ: 17 milyon ton yük + 150,000 TEU konteyner;

Üçüncü mərhələ: 21-25 milyon ton yük + 1 milyon TEU-ya qədər konteyner.[4]

17 mart 2016-cı ildə cənab Prezident İlham Əliyev Bakı şəhəri Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ərazisi daxil olmaqla azad ticarət zonası tipli xüsusi iqtisadi zonanın yaradılması ilə bağlı tədbirlər haqqında Sərəncam imzalayıb. Bu sərəncamdan irəli gələn xidmətlər əsasən aşağıdakı kimi nəzərdə tutulmuşdur.

- Rəqabətli anbar qiymət dərəcələri və işləmə xidmətləri təklif edərək malların saxlanması və paylanması üçün liman əməliyyatlarının tranzit imkanlarının genişləndirilməsi;

- Nəzərdə tutulan yük ilə iş bacarıqlarının inkişaf etdirilməsi;

- Kommertiya, işləmə xidmətləri, yük avtomobilləri ilə daşıma və saxlama kimi, yük əməliyyatlarının bütün aspektlərini əhatə edəcək “bir pəncərə” xidməti.[4]

Qeyd etmək lazımdır ki, Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanı Avropa-Qafqaz-Asiya beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi üzrə yükdaşımaların dövriyəsini artırmaqla yanaşı, alternativ, beynəlxalq dəhlizlərə ciddi şəkildə rəqib olunacağı da nəzərdə tutulur.

Azərbaycanın TRASEKA nəqliyyat dəhlisində aktivləşməsi

Bakı-Tiflis-Qars yükdaşıma və yüklərin hesab-faktura və tariflərlə bağlı məsələlər həll olunduğu zaman gözənilirdi. Çinin “Bir qatar bir yol prinsipi” təşəbbüsü bütün dünyada müzakrə olunan məsələlərdən biridir. Belə ki, Çindən gələn yüklər Azərbaycandan keçərək Avropa dövlətlərinə gedəcəkdir. TRASEKA-nın daimi katibliyinin Azərbaycandakı nümayəndəsi Akif Mustafayev 2017-ci ildə artıq bu haqda məlumat verərək bildirmişdi ki, Çinlə bu məsələ ilə bağlı artıq razılaşma əldə olunmuş və ilk yük Çin-Qazaxıstan-Rusiya-Belorusiyadan keçərək Londona çatdırılması nəzərdə tutulmuşdur. Bu qəbildən

yük daşımaların həftədə bir dəfə həyata keçirilməsi nəzərdə tutulurdu. Qeyd etmək lazımdır ki, Bakı Ələt dəniz limanının istifadəyə verilməsi Azərbaycanın TRASECA nəqliyyat dəhlizində aktivləşməsi üçün həyata keçirilən mühüm tədbirlərdən biridir.

İpək Yolu ilə ticarət üçün bir zamanların əsas gəliş - gediş marşrutu olan Mərkəzi Avrasiya şərqlə qərb, şimala cənub arasında tarixi kommersiya körpüsü rolunu yenidən özünə qaytarmaq niyyətindədir. Azərbaycan Avrasiyanın mühüm torpaq və hava nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişmə nöqtəsində yerləşir. Bu, düzgün istifadə edildiyi təqdirdə, onun uzunmüddətli uğurunda vacib rol oynayacaq bir amildir, çünki, potensial olaraq, ölkə Avropa ilə Asiya arasında yalnız kommersiya körpüsü rolunu oynamayıb, həm də Avrasiyada böyük paylama qovşağına çevrilə bilər. Azərbaycan regionda vacib kommersiya və nəqliyyat mərkəzlərindən birinə çevrilmək və regional inkişafa təkan verən ölkə olmaq imkanına malikdir. Onun yeri, təbii sərvətlərin zənginliyi və dinamik yeni nəsil bu perspektiv məqsədi gerçəkləşdirməyə kömək edə bilər.[9]

9 yanvar 2018-ci ildə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Ələt şəhərində Bakı limanının Ro-RO terminalının açılışını etmişdi. 14 may 2018-ci ildə Ələtdə yeni Bakı Limanının açılış mərasimi keçirilmişdi.[4]

2019-cu il 25 sentyabr tarixində rəsmi Bakıda TRASECA-nın Baş katibi M.Çiopraqa Baş katibliyin qarargahında “İpək Yolunun yeni məşrutları: vaxt, məkan və reallıqlar” adlı yeni layihənin müzakirəsi ilə bağlı qlobal forum zamanı TRASECA nəqliyyat dəhlizinin regional və beynəlxalq əhəmiyyətini vurğulamaqla yanaşı, onun regionun həm iqtisadi, həm də siyasi əhəmiyyətini qeyd etmişdir. TRASECA-nın beynəlxalq əhəmiyyətini göstərmək üçün nəqliyyat dəhlizinə daxil olan dövlətləri qeyd etmək kifayət edər. Çin, Özbəkistan, Qazaxıstan, Azərbaycan, Rusiya, Belarusiya, və Hamburq vasitəsilə Avropaya şatdırılmalı idi. Qeyd etmək lazımdır ki, 22 oktyabr və 22 dekabr 2019-cu ildə Heydər Əliyev Mərkəzində keçiriləcək sərgidə Parisdən olan rəssam və fotoqrafın gəzərək TRASEKA nəqliyyat dəhlizinin iştirak etdiyi dövlətlərin yollarının və layihələrinin şəkillərini çəkmişdir.[11] Bu TRASECA proqramına üzv dövlətlərində layihədə

fəallıqları haqqında aydın təsəvvür yaradırdı.

Görülən işlərin nəticəsində Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat koridoru vasitəsilə yük daşıma prosesi bir neçə dəfə artmışdır. TRASECA-nın digər təşkilatlarla da əməkdaşlıq razılaşmaları və memorandumları imzalamışdır.

Əvvəldə TRASECA Proqramının “Avropa İttifaqının yeni İpək Yolu Layihəsi” olduğu söylənmişdi. Əlbəttə ki, bu yeni istiqamət bölgənin iqtisadiyyatına müsbət şəkildə təsir göstərəcəkdir. Avropa İttifaqı bu regiona öz iqtisadiyyatının inteqrasiyasını təmin etmək üçün yeni strategiyalar hazırlayır və bəzi infrastruktur sərmayə layihələri həyata keçirir. Avropa İttifaqının yüksək iqtisadiyyata, istehsal və istehlak profilinə və standartlara, siyasi və iqtisadi, eyni zamanda ictimai əlaqələrə sahib olmaq üçün bu siyasəti həyata keçirməsi başa düşüləndir. Beləliklə, regionun istehsal və istehlak gücü artacaq. Bu, regional iqtisadiyyatlara, xüsusilə də Şərqi Avropa, Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya iqtisadiyyatının inkişafdan dayanmağına kömək edəcəkdir. Lakin, köhnə “İpək Yolu” şərq istehsalı və qərbin istehlakı əsasında qurulmuşdu.. TRASECA isə Qərbin istehsalçı Şərqi istehlakçı olmasını demək mümkündür. Bir sıra mütəxəsisilər bu layihənin təbii şəkildə həyata keçirilməyən, süni və zorakı fikir və təkliflər əsasında qurulmuş bir təşkilat olmasını iddia edirlər. Layihə həmçinin Avropa və Asiyayı birləşdirən növbəti əhəmiyyətli bir layihə olması ilə yanaşı regionların, xüsusən də Cənubi Qafqazın iqtisadiyyatının inkişafına əhəmiyyətli təsir göstərməkdədir.

Azərbaycanın TRACECA-da iştirakının əhəmiyyəti ilə yanaşı, dövlətimizin Avropa ilə iqtisadi münasibətlərin daha da genişləndirir və dünya iqtisadi məkanına inteqrasiyası üçün geniş şərait yaranır və beynəlxalq nəqliyyat düyününə çevrilməsinə imkan verir.

Açar sözlər: *layihə, nəqliyyat dəhlizi, iqtisadi inkişaf, tranzit, dəmir yolu, beynəlxalq dəniz limanı*

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

1. Azərbaycanın regional liderliyi: geosiyasi, nəqliyyat və logistika aspektləri //Azərbaycan .-2018.- 22 avqust .- S.3
2. Azərbaycan Nəqliyyatı, Azərbaycan

