

i.f.d., dos. Elsevər Quliyev
UNEC



ORTA DƏHLİZ - REGIONUN SÜRƏTLİ İNKİŞAFINA TƏKAN VERƏCƏK YENİ İQTİSADI LAYİHƏ

Orta Asiya və Qafqaz regionları tarixən qədim İpək Yolunun keçdiyi əraziləri olub. Əsrlər boyu tacirlər Asiyadan Avropaya ticarət karvanları aparıb, iqtisadi əlaqələr qurub və davamlı ticarətə, əlaqələrin inkişaf etdirilməsinə nail olublar. Lakin bununla yanaşı, inkişaf edən dəniz yük daşıma xidmətləri və İpək yolu coğrafiyasında (Şərqi Asiya-Mərkəzi Asiya-Qafqaz-Şərqi Avropa) baş verən siyasi proseslər beynəlxalq yük daşıma axınlarını Cənubi Çin dənizi, Hind okeanı və Aralıq dənizi üzərindən Avropaya yönəltdi. İpək Yolu marşrutunun bərpa olunmasına maraq yenidən 1993-cü ildə Avropa İttifaqının TRACECA Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi proqramının icrasına

Ekspress yük qatarları Çinin Chongqing şəhərindən Almaniyanın Duisburq şəhərinə 12 günə çatır və 12000 km yol qət edir.

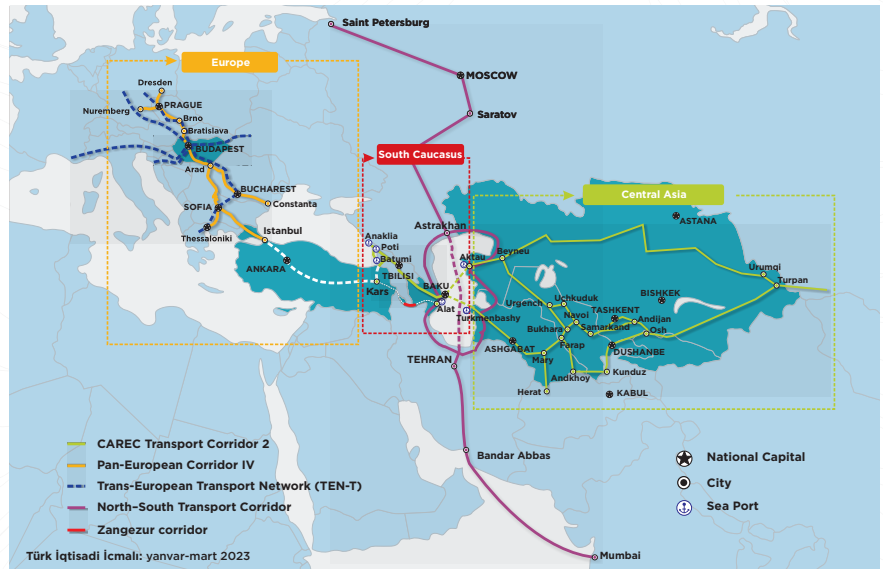
başlamaqla yarandı. TRACECA proqramı çərçivəsində Qədim İpək Yolu marşrutunda yerləşən ölkələrin mövcud quru, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı xidmətlərinin inkişaf etdirilməsi, o cümlədən də, logistika və liman infrastrukturlarının təkmilləşdirilməsində müsbət dəyişikliklər baş verdi. Asiyadan Avropaya yük daşımalarının inkişafında baş verən digər böyük təkanlardan biri Çin Xalq Respublikasının 2000-ci illərdən başlayaraq sürətli sənaye inkişafı və Avrasiya qitəsi üzərindən Avropaya konteyner ekspress qatarlarının işləməsi səbəb oldu. Bu marşrut Çinin Qərbində yerləşən və sürətlə inkişaf edən sənaye rayonlarını (Dell, Hewlett Packard və başqa kompüter və məişət elektronika istehsal edən şirkətlərin Çində tikildiyi zavodları bu ərazilərdə yerləşir) Mərkəzi və Qərbi Avropa ilə iqtisadi cəhətdən əlaqələndirdi.

TRACECA proqramı Çinin bu təşəbbüsünə dəstək olaraq, ekspress qatarlarının keçdiyi tranzit ölkələr arasında, yəni Qazaxıstan, Rusiya, Belarusiya və Polşa dövlətləri arasında xüsusi trans sərhəd sazişlərinin imzalanmasına müvəffəq oldu. Həmin sazişlərə əsasən mallar, Çinin sənaye bölgələrindən Avropaya sürətlənmiş trans-sərhəd qaydaları əsasında nəql edilir. Ekspress yük qatarları Çinin Chongqing şəhərindən Almaniyanın Duysburg şəhərinə 12 günə çatır və 12000 km yol qət edir.

Çin – Mərkəzi Asiya – Azərbaycan - Gürcüstan - Avropa tranzit marşrutu Çin - Mərkəzi Asiya – Rusiya - Avropa marşrutuna alternativ hesab edilsə də, bu istiqamət üzrə yük tranziti multimodal (bir neçə nəqliyyat növündən istifadə olunur) daşımlar əsasında həyata keçirilir. Multimodal daşımalarda isə Mərkəzi Asiya və Qafqaz ölkələrinin tranzit qaydaları və texniki imkanlarında çoxlu sayda fərqlilik mövcuddur və bu problemlər öz həllini gözləyir. Baxmayaraq ki, TRACECA təşkilatının 1993-cü ildən bəri həyata keçirdiyi fəaliyyət nəticəsində bölgə ölkələri arasında tranzit daşıma prosedurları sadələşdirilmiş və yük tranziti asanlaşdırılmışdır, Çin - Mərkəzi Asiya – Rusiya - Avropa marşrutu əsas yük marşrutu mövqeyini qoruyub saxlaya bildirdi. Buna səbəb tranzitin daşımalarda yalnız bir növ nəqliyyat xidmətindən istifadə edilməsi, başqa sözlə bütün daşımların yalnız dəmir yolu vasitəsi ilə həyata keçirilməsi idi.

Mərkəzi Asiya və Qafqaz üzərindən tranzit daşımların səmərəliliyinin artırılması və bölgə ölkələrinin qanunvericilikləri arasında mövcud olan fərqin aradan qaldırılması məqsədilə 07.11.2013-cü il tarixində Astana şəhərində “Yeni İpək Yolu” adı ilə keçirilən II Beynəlxalq Nəqliyyat və Logistika Biznes Forumunda Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan Dəmir Yolları arasında Trans Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun inkişaf etdirilməsi üçün Koordinasiya Şurasının yaradılmasına dair saziş imzalanır. 2014-cü ilin fevral ayında Çin – Mərkəzi Asiya – Azərbaycan - Gürcüstan - Avropa marşrutu üzrə yük daşımlarının intensivliyinin artırılması məqsədi ilə Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Koordinasiya Şurası təsis edilir və Şuranın milli nəqliyyat qurumlarından ibarət təsisçiləri olur.

Sözügədən Şuranın geniş fəaliyyətini təmin etmək məqsədilə təsisçilər tərəfindən 2014-



**ÇİN - MƏRKƏZİ ASİYA
– RUSİYA - AVROPA
MARŞRUTU İLƏ ORTA
HESABLAMALARA GÖRƏ**

**BİR İL
ƏRZİNDƏ
700.000 ƏDƏD
VƏ 20 TEU
(12 TON EKİVİLENTİ)
TUTUMU OLAN
KONTEYNERLƏR
ÇİNDƏN AVROPAYA
DAŞINIR**

2017-ci il dövrü üçün müxtəlif işlər görülmüşdür. O cümlədən də, Beynəlxalq Transxəzər Nəqliyyat Konsorsiumu yaradılmış və Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu qısa olaraq Orta Dəhliz adlandırılmağa başlanmışdır.

2016-cı ilin dekabr ayında Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun Koordinasiya Şurası, Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Assosiasiyasının təsis edilməsi haqqında qərar verilmiş və 2017-ci ilin fevral ayından həmin assosiasiya geniş fəaliyyətə başlamışdır.

Lakin bu cəhdlərə baxmayaraq, Çin - Mərkəzi Asiya - Rusiya - Avropa marşrutu 24.04.2022-ci il tarixinədək əsas yük tranzit yolu qalmaqda davam edirdi və orta hesablamalara görə bir il ərzində həmin marşrut üzərindən 700.000 ədəd və 20 TEU (12 ton ekvivalenti) tutumu olan konteynerlər Çindən Avropaya daşınırdı.

Rusiya Federasiyasının Ukraynada apardığı müharibəyə cavab olaraq 2022-ci ildə beynəlxalq ictimaiyyət bu ölkəyə geniş miqyaslı sanksiyalar tətbiq etdi və Çin - Mərkəzi Asiya – Rusiya - Avropa marşrutu üzrə yük daşımlarına qadağalar və ciddi məhdudiyyətlər qoyuldu. Bu da öz növbəsində həmin marşruta alternativ olan Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunu (Orta Dəhliz) daha da aktuallaşdırdı və yük daşımlarının həmin marşrut üzrə inkişafına ciddi təkan verdi. Belə ki, Orta Dəhlizin iki marşrutu mövcuddur və aşağıdakı dövlətləri əhatə edir:

I Marşrut: Çin – Qazaxıstan – Azərbaycan – Gürcüstan – Türkiyə - Avropa

II Marşrut: Çin - Qırğızıstan – Özbəkistan – Türkmənistan - Azərbaycan – Gürcüstan – Türkiyə - Avropa.

Lakin hər iki marşrut üzərində yerləşən altı beynəlxalq dəniz limanı, mövcud dəmir yolu və quru yol infrastrukturuları bir ildə əlavə olaraq, 700.000 ədəd 20 TEU konteyner daşınmasına hesablanmayıb. Hal-hazırda Xəzər Dənizində mövcud olan Kurik, Aktau, Türkmənbaşı və Bakı Beynəlxalq Limanları vasitəsi ilə bir ildə yalnız 100.000 ədəd 20 TEU konteyner və 15 milyon ton yük daşınması mümkündür. Gürcüstanın Poti və Batum Beynəlxalq Dəniz Limanlarında da, eyni texniki problemlər müşahidə olunur. Bundan əlavə, Xəzər dənizində mövcud olan tankerlərin, gəmi bərələrinin, Universal Quru Yük Gəmiləri və Ro-Ro gəmilərinin də mövcud sayı yük daşıma həcmələrinin kəskin artımına hesablanmayıb. Başqa sözlə, Orta Dəhliz üzərində yerləşən sözügedən altı limanın inkişaf etdirilməsi hal-hazırda böyük investisiyalar tələb edir və aşağıdakı işlərin maliyyələşdirilməsi birinci dərəcəli əhəmiyyət kəsb edir:

- Liman yük kranlarının alınması;
- Taxıl terminalının tikilməsi/genişləndirilməsi;
- Gübrə terminalının tikilməsi/genişləndirilməsi;
- Tranzit yüklərin limanda saxlanılma ərazilərinin və yük anbarları sahələrinin genişləndirilməsi;
- Yeni yük körpüləri və bərə terminallarının inşası.

Təhlillər göstərir ki, ən böyük investisiyalar Bakı Beynəlxalq Ticarət Limanından tələb olunur. Belə ki, Orta Dəhlizə aid və Xəzər Dənizinin Azərbaycan hissəsində yalnız bir beynəlxalq dəniz limanı mövcuddur və həmin liman üç digər Xəzər Dənizi beynəlxalq limanlarından yük qəbul edir. Hal-hazırda Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanının illik ümumi yük aşırma qabiliyyəti 15 milyon ton, konteyner aşırma qabiliyyəti isə 100.000 ədəd təşkil edir. Azərbaycan Respublikasının strateji maraqlarına cavab verən Bakı Beynəlxalq Dəniz limanının ikinci mərhələsinin tikintisi və genişləndirilməsi nəzərdə tutulmuşdur. Liman kompleksi tikintisinin ikinci mərhələsi başa çatdıqdan sonra Bakı Limanının ümumi yükəşırma imkanı artaraq 25 milyon ton, konteyner aşırma qabiliyyəti isə 500.000 ədəd 20 TEU konteyner olacaqdır.

**ORTA DƏHLİZ
ÜZƏRİNDƏ
YERLƏŞƏN
ALTI LİMANIN
INKİŞAF ETDİRİLMƏSİ
HAL-HAZIRDA
BÖYÜK
İNVESTİSİYALAR
TƏLƏB EDİR
VƏ AŞAĞIDAKI
İŞLƏRİN
MALİYYƏLƏŞDİRİLMƏSİ
BİRİNCİ
DƏRƏCƏLİ
ƏHƏMİYYƏT
KƏSB EDİR**

Qeyd etmək istərdik ki, Orta Dəhlizin inkişaf etdirilməsi tək limanların texniki cəhətdən inkişaf etdirilməsi ilə bitmir. Orta Dəhliz üzərindən yük daşımalarının dinamik inkişaf etdirilməsi aşağıda qeyd olunan problemlərin də həllini tələb edir:

1. Rəqəmsal nəqliyyat qaimə sənədlərinin Limanlar, Dəmir Yolları və Gömrük orqanları arasında elektron mübadiləsinin təşkil edilməsi;
2. Orta Dəhliz üzərindən tranzit yük daşımalar üçün vahid gömrük rüsumu, eyniləşdirilmiş dəmir yolu və dəniz nəqliyyat tariflərinin tətbiq edilməsi;
3. Bakı - Axalkalaki - Qars marşrutu üzrə mövcud olan dəmir yolu xəttinin yük buraxma imkanının artırılması;
4. Orta Dəhlizə aid dövlətlərin Dəmir Yolları lokomotiv parklarının genişləndirilməsi və dəmir yolu infrastrukturunun genişləndirilməsi;
5. Orta Dəhliz marşrutu üzrə Beynəlxalq Logistika Mərkəzlərinin inkişaf etdirilməsi;
6. Tranzit yük daşıma prosedurlarının sadələşdirilməsi;
7. Tranzit yüklərinin Orta Dəhlizlə Avropaya nəql edilməsi üçün 25-30 günə Çindən Batumi və Poti Beynəlxalq Dəniz Limanlarına çatdırılması.

Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu - Orta Dəhliz, Mərkəzi Asiya ölkələri, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə dövlətlərinin dinamik inkişafı üçün səmərəli iqtisadi layihə hesab edilir. Layihənin icrası Mərkəzi Asiya, Qafqaz və Qara Dəniz hövzəsi ölkələrinin tranzit əhəmiyyətini artıracaq, daşıma xidmətləri və infrastrukturun inkişafına müsbət təsir göstərəcək. Lakin layihənin uğurla inkişaf etdirilməsi, sözügedən ölkələrin tranzit daşımalarının sürətlə həyata keçirilməsinə mane olan inzibati və texniki maneələrin aradan qaldırılmasına səykir. Qeyd etmək istərdik ki, 23.11.2022-ci il tarixində Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun inkişaf etdirilməsinə dair Mərkəzi Asiya ölkələri, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin Xarici İşlər nazirləri tərəfindən yol xəritəsi təsdiqlənmişdir. Həmin xəritə üzrə dövlətlər Orta Dəhliz marşrutu üzrə tranzit yüklərinin daşınmasının inkişaf etdirilməsinə dair əhəmiyyətli investisiya tədbirlər planını təsdiqləmişlər.

UNEC

Начало пути к успеху!

www.unec.edu.az



**АЗЕРБАЙДЖАНСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
УНИВЕРСИТЕТ**

Наш университет готовит инновативных и конкурентоспособных специалистов на основе современных образовательных стандартов с использованием опыта ведущих университетов мира.

Вы сможете воспользоваться преимуществами получения образования в самом крупном университете Азербайджана в сфере экономических и управленческих специальностей и в целях повышения карьерного роста получите возможность проведения исследований под руководством авторитетных учёных-экономистов и высокопрофессиональных специалистов страны.

**Университет,
где обучение
проводится
на 4 языках**

Модель Электронного Университета

Вы сможете воспользоваться современной и инновативной образовательной средой с полной электронизацией учебного процесса!

Возможность получения специальной стипендии

Будь в числе студентов, набравших 600 и выше баллов при поступлении в университет, и получай специальную стипендию!

Вторая стипендия отличника

Вы сможете стать обладателем дополнительной стипендии, став одним из 15-ти студентов, набравших самые высокие баллы на каждом курсе обучения в UNEC!

Внутриуниверситетский двойной диплом (ВУДД)

В течение 4-х лет обучения сможете получить 2 диплома по 2-м специальностям.

Специальности уровня бакалавриат

Финансы
Бухгалтерия
Экономика
Статистика
Менеджмент
Маркетинг
Управление бизнесом
Международная
торговля и логистика
Государственное и
муниципальное
управление
Информационные
технологии

Инженерия коммуникационных
систем
Информационная безопасность
Компьютерные науки
Пищевая инженерия
Экологическая инженерия
Электронная и
электрическая инженерия
Машинная инженерия
Инженерия материалов
Промышленная инженерия
Дизайн
Экология
Социальная работа

Специальности Закатальского филиала UNEC

Финансы
Бухгалтерия
Экономика
Маркетинг
Государственное и муниципальное
управление

Управление бизнесом
Организация туристской
деятельности
Менеджмент
Информационные
технологии

БУДЬ СТУДЕНТОМ UNEC!

**Присоединяйся к программам двойного
диплома с престижными университетами мира!**

**Стань участником программ по обмену
студентами!**