

DOI: <https://www.doi.org/10.36719/2663-4619/78/151-155>

Xəqani Məqsəd oğlu Salmanov
Azərbaycan Respublikası Turizm
və Menecment Universiteti
magistrant
xetai.salmanov@list.ru

CƏNUBİ QAFQAZ REGIONUNDA NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN İNKİŞAFI VƏ ONUN İNVESTİSYALAŞMASININ PRIORİTET İSTİQAMƏTLƏRİ

Xülasə

Müasir dövrdə dövlətlərarası əlaqələrin sürətli inkişafı səbəbindən nəqliyyat sektorunun rolu əhəmiyyətli dərəcədə artmış, hər bir dövlətin iqtisadi siyasətinin aktual mövzusunə çevirilmişdir. Nəqliyyat sektoru, hər bir dövlətin maddi mədəniyyətinin inkişaf dərəcəsinin göstərən vacib faktorlardan biridir. Bu səbəbdən də hər bir dövlət nəqliyyat sektorunun inkişafına xüsusi diqqət ayırır. Bu mənada nəqliyyatın inkişafına əsasən üç amil təsir edir. Dövlətlərin və ya ümumi regionun yerləşdiyi məkan amili. Bu amil məkan xarakteristikasının (əsas beynəlxalq yük və sərnişin axınlarına nisbətə coğrafi yerləşmə) təsvirini ifadə edir. Dövlətlərin və ya ümumi regionun özünün yük və sərnişin axınları potensialının aşkarlanması amili. Bu amil dövlətlərin və ya ümumi regionun sosial-iqtisadi potensial anlayışının müəyyən hissəsi ilə xarakterizə olunur. Dövlətlərdə və ya ümumi regionda həyata keçirilən mövcud nəqliyyat siyasətinin adekvatlığı amili. Qloballaşan dünyada iqtisadi əlaqələrin inkişafında dövlətlərarası və region daxili nəqliyyat dəhlizləri xüsusi rol oynayır. Nəqliyyat dəhlizləri qlobal iqtisadiyyatın əsasını təşkil edir. Nəqliyyat dəhlizinin əsas funksiyası ən qısa marşrut xətti ilə yüklərin lazimi ünvana maksimum dərəcədə tez çatdırılması prosesidir. Hal-hazırda nəqliyyat potensialına görə fərqlənən regionlardan biri də Cənubi Qafqazdır. Cənubi Qafqazın müasir nəqliyyat xarakteristikasını, region ölkələrinin inkişaf tendensiyalarını təhlili aşağıdakı perspektivlərin qiymətləndirilir. Əlverişli mövqeylərin (coğrafi, geosiyasi, geoiqtisadi, hərbi-geostrateji) mövcudluğu; Müstəqil daxili və xarici siyasətin yürüdülməsi; Təbii ehtiyatların və resursların (maddi, mənəvi, əmək və insan) zənginliyi; Şərqlə Qərb arasında alternativ nəqliyyat-kommunikasiya, enerji dəhlizlərinin yaradılması sahəsində yürüdülmən transmilli siyasət;

Açar sözlər : Cənubi Qafqaz, Nəqliyyat sektoru, Dövlətlərarası, Qlobal iqtisadiyyat, Region

Khagani Maksad Salmanov

Priority areas of transportation infrastructure development and its investment in the South Caucasus region

Abstract

To the rapid development of interstate relations in modern times, the role of the transport sector has increased significantly and has become a topical issue of economic policy of each state. The transport sector is one of the important factors in determining the level of development of the material culture of each state. For this reason, each state pays special attention to the development of the transport sector. In this sense, the development of transport is mainly influenced by three factors:

- The spatial factor in which countries or the region as a whole is located. This factor describes the spatial characteristics (geographical location relative to major international freight and passenger flows).
- The potential for states or the region as a whole to identify its own freight and passenger flows. This factor is characterized by a certain part of the concept of socio-economic potential of states or the region as a whole.
- The adequacy of existing transport policies in countries or the region as a whole.

Interstate and intra-regional transport corridors play a special role in the development of economic relations in a globalizing world. Transport corridors form the basis of the global economy. The main function of the transport corridor is the process of delivering cargo to the required address as quickly as

possible with the shortest route. Currently, one of the regions that differs in terms of transport potential is the South Caucasus. The analysis of the modern transport characteristics of the South Caucasus, the development trends of the countries of the region assesses the following perspectives: The existence of favorable positions (geographical, geopolitical, geoeconomic, military-geostrategic); Pursuing an independent domestic and foreign policy; Richness of natural resources and resources (material, spiritual, labor and human);

Key words: South Caucasus, Transport Sector, Interstate, Global Economy, region

Giriş

Regiona daxil olan ölkələrin nəqliyyat sektorunu ayrıca olaraq analiz edək. 1. **Gürcüstan** – Ümumi olaraq yol şəbəkələrinin uzunluğu 22.000 km çoxdur. Ölkədə nəqliyyat sektoru üzrə çalışanların sayı 110 min nəfər təşkil edir. İl ərzində nəqliyyat ilə bağlı sahələrdən büdcəyə orta hesabla – 12.8 mlrd. dollar daxil olur. Ölkə olaraq Bakı- Tbilisi – Qars və Trasseca kimi nəhəng layihələrində iştirak edir. Dəmiryolu üzrə xətlərin 80 % - ə qədəri elektriklişdirilmişdir. İl əzində 180.000 şəxsə hava nəqliyyatı üzrə xidmət göstərilir. 2040 –cı ilədək yükdaşımaların həcmi 2.5 dəfə artırılacağı proqnozlaşdırılır.



2. Ermənistan – Uzun zaman işğalçılıq siyasət yürütməsi nəticəsində bir çox layihələrdən kənar qalmışdır. Əlavə olaraq işğalda saxladığı ərazilərdə nəqliyyat qovşaqlarından istifadə edilməmişdir. Ümumi yolların uzunluğu 10.818 km təşkil edir. 2010-2019 –ci illər üzrə müqayisə etdikdə xarici şirkətlər tərəfindən nəqliyyat sahəsinə qoyulan investisiyanın həcmi 1.8 dəfə azalmışdır. Digər tərəfdən nəqliyyat sahəsində çalışan işçi sayı isə 0.7 dəfəyədək azalmışdır. Qısa olaraq Ermənistanı Cənubi Qafqazın “üz qarası” adlandırmaq olar. Cənubi Qafqazda nəqliyyat sahəsinin yüksək inkişaf potensialına və perspektivinə malik ölkə Azərbaycan Respublikasıdır. Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sahəsinin inkişaf resursları aşağıdakılardır: 86,6 min kvadrat kilometr quru sahəsi və 80 min kvadrat kilometr Xəzər dənizindəki milli sektora malik olması; - Avropa və Asiyayı birləşdirən əlverişli coğrafi, geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyin mövcudluğu - Avtomobil, dəmir yolu və su nəqliyyatı vasitəsilə Rusiya, Türkiyə, İran, Gürcüstan, Orta Asiya və Qara dəniz regionu dövlətləri ilə nəqliyyat-kommunikasiya xətlərinin mövcudluğu. Cənubi Qafqazda həyata keçirilən beynəlxalq nəqliyyat layihələrinin əsas məqsədlərinə regionun digər regionlarla əməkdaşlığına, Cənubi Qafqazın milli təhlükəsizliyinin qorunmasına, regionda sülhün, sabitliyin möhkəmlənməsinə nail olmaq və iqtisadi inteqrasiya proseslərində daha fəal iştirak etməkdən ibarətdir. Cənubi Qafqazda həyata keçirilən beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən biri Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin – TRASEKA proqramıdır. TRASEKA proqramının əsas strateji məqsədlərinə aşağıdakılar daxildir:

1. Asiya-Avropa arasında alternativ nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə Orta Asiya və Cənubi Qafqaz dövlətlərinin Qərb bazarlarına çıxışını təmin etmək və bununla da həmin dövlətlərin iqtisadi, siyasi,

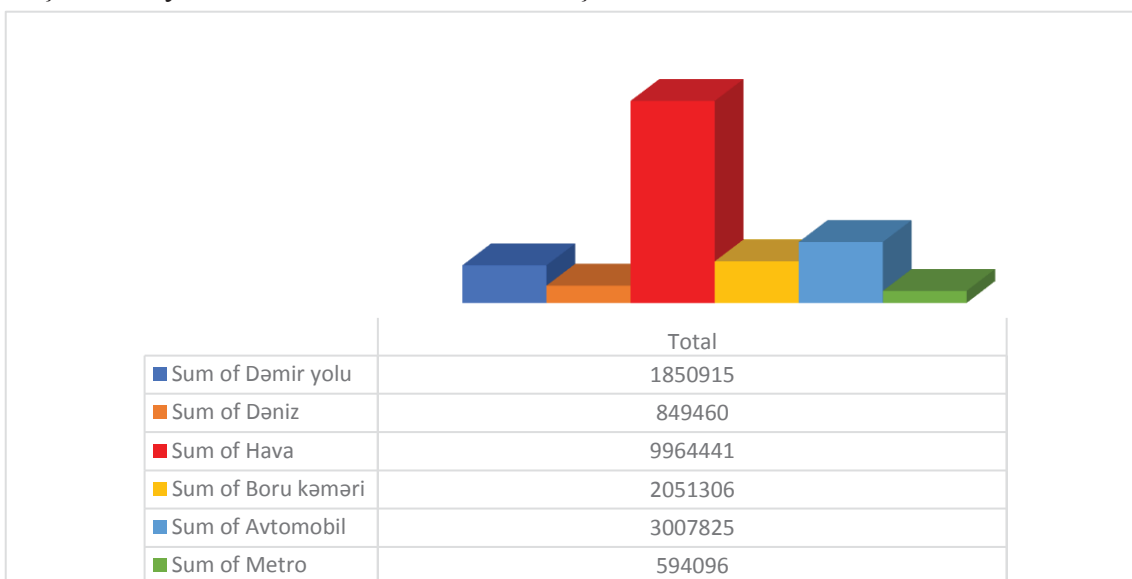
mədəni inkişafına təkan vermək;2. Cənubi Qafqaz və Orta Asiya ölkələri arasında qarşılıqlı regional tərəfdaşlığı və əməkdaşlığı genişləndirmək; 3.Beynəlxalq maliyyə orqanlarının region ölkələrinə maliyyə yardımları etməsini stimullaşdırmaq; 4.Avrupa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizini Transavropa nəqliyyat şəbəkəsi ilə birləşdirmək. Cənubi Qafqaz regionunda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üç mənfəət amilinə təkan verəcək. Bu amillər aşağıdakılardır: İqtisadi mənfəətlər Sosial mənfəətlər . Sosial mənfəətlər İqtisadi mənfəətlər- Region ölkələri üzrə mal və xidmətlər dövriyyəsinin yüksəlməsi, bütünlükdə yükdaşımaların həcmnin artmasına, nəqliyyat və kommunikasiya şəbəkəsinin qarşılıqlı şəkildə inkişafına, infrastrukturun yaxşılaşdırılması təkan verəcək. Sosial mənfəətlər- Bu mənfəətə işsizlik probleminin aradan qaldırılması, informasiya mübadiləsinin güclənməsi, əhalinin pul gəlirlərinin artması və s. daxildir.Siyasi mənfəətlər. Cənubi Qafqaz regionunun dünyanın iri ölkələrinin geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən diqqət mərkəzində saxlanması, çoxlu sayda ölkələrin əməkdaşlığa cəlb etməsi və bununla nəticəsində sağlam beynəlxalq iqlimin bərqərar olması, lahihə iştirakçıları arasında mənafə birliyinə nail olunması, təhlükəsizliyin və siyasi sabitliyin təmin olunması və s. daxildir. Azərbaycanda nəqliyyat sahəsi daima təkmilləşdirilməkdədir. Təkmilləşdirilmə tədbirlərinə investisiyaların istiqamətlənməsi, bir sıra dövlət proqramlarının qəbul edilməsi daxildir. Bu tədbirlər, nəqliyyat sektorunun inkişafına müsbət təsir göstərmişdir. Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun investisiyalaşdırılması aşağıdakı prinsiplər əsasında həyata keçirilir.

Nəqliyyat sisteminin ekologiya və təhlükəsiz cəhətdən davamlı şəkildə fəaliyyətini təmin edən mülkiyyətdə olan obyektlərin istismarının, eyni zamanda dövlət büdcəsindən maliyyələşdirilməsi;

- Nəqliyyatın əsasən müvafiq büdcə maliyyəsi hesabına zəmanətli qorunmasının təmin olunması;

- Banklarla əməkdaşlıq edərək əldə olunan kreditlər vasitəsi nəticəsində özəl sektorun iştirakını həvəsləndirmək yeni infrastruktur obyektlərinin formalaşması və müasirləşdirilməsi;

Aşağıdakı cədvəldə Azərbaycan Respublikasında 2010-2016-cı illər ərzində nəqliyyat sahəsinə qoyulmuş investisiyaların ümumi həcmi əks olunmuşdur.



2015-ci ildə Orta Asiya və Qara dəniz regionunda yük həcmi 9,9 milyon ton olmuşdursa, 2020-ci ildə bu rəqəmin 13,8 milyon tona çatacağı proqnozlaşdırılır. Orta Asiyanın Avropa ilə cari ticarət dövriyyəsi 40 milyon tona yaxındır və 2020-ci ildə bu göstəricinin 56 milyon tondan artıq olacağı proqnozlaşdırılır. Bu dəhliz üzrə Azərbaycan ərazisindən 2015-ci ildə cəmi 9,5 milyon ton tranzit yük daşınmışdır. Bundan əlavə, Şimal-Cənub dəhlizi boyunca Rusiya və İran arasında illik ticarət dövriyyəsi (əsasən Xəzər dənizi üzərindən) 4 milyon ton, İranla Qara dəniz hövzəsi ölkələri arasında 2,3 milyon tondur. Tranzit yükdaşımaya həcmnin artırılması potensialı çox böyükdür və Azərbaycana 2020-ci ilə qədər cəlb olunacaq tranzit yüklərin həcmnin artırılması proqnozlaşdırılır. Qeyd olunan dəhlizlərin potensialından maksimum istifadənin təmin edilməsi, eyni zamanda, logistika sahəsində infrastrukturun və digər işlərin yenidən qurulması və ya optimallaşdırılması nəticəsində:

2020-ci ildə Azərbaycanın real ÜDM-i 400 milyon manat birbaşa və 205 milyon manat dolayı olmaqla, ümumilikdə, 605 milyon manat artacaq, bilavasitə bu sahədə 10900 olmaqla, ümumilikdə, 18900 yeni iş yeri yaradılacaqdır. Nəqliyyat sektorunda yük və sərnişin daşınmasına çəkilmiş xərclər, əvvəlki ilə nisbətən %-lə aşağıda qeyd edilib.

Cəmi	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	107.3	120.9	131.9	114.5	102.7	110.1
Dəmir yolu	90.3	162.1	140.6	70.3	105.3	117.1
Dəniz	130.1	112.4	93.4	107.6	97.1	99.5
Hava	105.2	120.3	166.8	134.5	103.9	127.8
Boru kəməri	104.8	102.9	107.1	94.0	111.0	94.3
Avtomobil	116.8	114.9	113.7	112.6	94.5	63.2
Metro	104.6	152.2	66.4	103.8	106.1	92.1

Hazırda Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevrilməsi istiqamətində aşağıdakı mühüm layihələrin icrası üzrə işlər aparılır.

- Avropa, Qara dəniz, Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya regionlarının arasında iqtisadi, ticari, nəqliyyat və logistika əlaqələrinin inkişafı;

- Çin və Avropa İttifaqı arasında ən qısa quru yolu üzərində qurulan multimodal dəhlizin inkişafı;

- Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin qurulması;

- Böyük İpək Yolu çərçivəsində tranzit yüklərin cəlb edilməsi

2020 –ci ildə Azərbaycan ordusu tərəfindən tarixi torpaqların işğaldan azad edilməsi nəqliyyat sahəsinə yeni nəfəs gətirdi. Çəkiləcək yeni nəqliyyat xətlərindən biri Azərbaycanı təxminən 30 ildir Ermənistan tərəfindən mühasirəyə alınan Naxçıvanla birləşdirəcəkdir. Bu, həmçinin Cənubi Qafqaz ölkələri və qonşuları arasında əlaqəni yaxşılaşdıracaqdır. Yeni nəqliyyat landşaftı iqtisadi əməkdaşlığa və inkişafa kömək edəcək, bu da regional və beynəlxalq miqyasda müsbət təsiri təmin edəcək

Nəticə

Qloballaşan dünyada dinamik və ən fəal sahələrdən biri də nəqliyyatdır. Müasir dövrdə nəqliyyat sektorunun inkişafı, xidmət sahələrinin sərbəst mübadiləsinin, sosial-iqtisadi inkişafın, eyni zamanda rəqabətin və həyat şəraitinin yüksəlməsinin əsas komponentlərindən biridir. Eyni zamanda nəqliyyat sahəsinin inkişafı ölkənin inkişafı ilə düz mütənasiblik təşkil edir. Ümumi baxımdan nəqliyyat, bütövlükdə ölkənin başqa iqtisadi sektorları ilə yanaşı sosial tələbatların qarşılınması və eyni zamanda başqa ölkənin tələblərinə xidmət etmək baxımından əhəmiyyətli sahədir. Nəqliyyat sistemə bir sıra nəqliyyat növləri daxildir və müasir dövrdə nəqliyyat sahəsi makro səviyyədə idarəetmə obyektini kimi qeyd olunur.

Ədəbiyyat

1. Babaoglu.H. (1998) Dünya siyasəti və Beynəlxalq münasibətlər
2. M.Nəsibov (2015) Gələcək dünya düzəni və geosiyasi mənzərə. Siyasi proqnozların əsasları. Ümumi hissə. I kitab. Bakı: Elm və təhsil. nəşriyyatı, 544 s.
3. Əliyev E.Ə. (2009) Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslik. Bakı Elm.
4. Məmmədov.Z.S. (2009) XXI :İqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktoru. Bakı .Gənclik386 səh.
5. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair Dövlət Proqramı (2012) Elm.
6. Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı|| (2009-2020-ci illər)
7. 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. (A.F.Hacızadə ilə müştərək)

8. Regional nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsində Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin rolu. Azərbaycanın vergi jurnalı. Bakı: № 3.
9. Koçetov E.G. (1999) Geoiqtisadiyyat. Dünya iqtisadi məkanının mənimsənilməsi ali məktəblər üçün dərslik. Rus dilindən tərcümə. Bakı: —İqtisad Universiteti|| Nəşriyyatı
10. Qloballaşma prosesində Qafqaz və Mərkəzi Asiya, iqtisadi və beynəlxalq münasibətlər, II Beynəlxalq Konqres materialları, Qafqaz Universiteti
11. [mot.gov.az-A\(zərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi\)](http://mot.gov.az-A(zərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyi))
12. www.traceca-org.org/ru/traseka/istorija-traseka/
13. www.xalqqazeti.com/az/news/economy/66959
14. iqtisadiyyat.com/az/pages/8/information/489

Rəyçi : i.ü.f.d. Camal Hacıyev

Göndərilib: 01.04.2022

Qəbul edilib: 04. 05.2022