

HUMANİTAR VƏ İCTİMAİ ELMLƏR
HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES

<https://doi.org/10.36719/2663-4619/109/9-13>

Asəf Əliyev

Naxçıvan Dövlət Universiteti
riyaziyyat üzrə fəlsəfə doktoru
aliyevasef@ndu.edu.az

Yadulla Həziyev

Naxçıvan Dövlət Universiteti
yadullaheziyev@ndu.edu.az

Səyyad Vəliyev

Naxçıvan Dövlət Universiteti
seyyadeliyev@ndu.edu.az

Şahin Əliyev

Naxçıvan Dövlət Universiteti
sahinaliyev@ndu.edu.az

Nəqliyyat dəhlizləri və Azərbaycanın tranzit potensialı

Xülasə

Azərbaycanda nəqliyyat növləri üzrə tranzit daşımalarının həyata keçirilməsi iqtisadi baxımdan mühüm əhəmiyyət kəsb etməkdədir. Digər sahələrdə olduğu kimi, nəqliyyat sektorunun inkişafı, tranzit imkanlarının genişləndirilməsi istiqamətində də ciddi tədbirlər həyata keçirilməkdədir. Nəzərə almaq lazımdır ki, Azərbaycan ərəzisindən–Şərqi-Qərbi, Şimal-Cənub, Cənub-Qərbi kimi bir sıra beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri keçir. Ölkəmizin siyasi sabitliyi və təhlükəsizliyi, o cümlədən beynəlxalq miqyasda formalaşmış etibarlı tərəfdaş nüfuzunun olması, yerləşdiyi coğrafi mövqə, digər nəqliyyat dəhlizləri ilə müqayisədə məsafənin qısa, daşıma müddətinin az olması mövcud dəhlizlərin əsas üstünlüklərindən hesab olunur.

Açar sözlər: *beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri, Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizi, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi, logistika, tranzit potensialı, yük daşımaları*

Asaf Aliyev

Nakhchivan State University
Doctor of Philosophy in Mathematics
aliyevasef@ndu.edu.az

Yadulla Həziyev

Nakhchivan State University
yadullaheziyev@ndu.edu.az

Səyyad Vəliyev

Nakhchivan State University
seyyadeliyev@ndu.edu.az

Şahin Aliyev

Nakhchivan State University
sahinaliyev@ndu.edu.az

Transport Corridors and Transit Potential of Azerbaijan

Abstract

Implementation of transit transportation by types of transport in Azerbaijan is of great importance from the economic point of view. As in other areas, serious measures are taken to develop the transport sector and expand transit opportunities. It should be taken into account that a number of international transport corridors pass through the territory of Azerbaijan - East-West, North-South, South-West. The political stability and security of our country, as well as the reputation of a reliable partner formed on an international scale, geographical location, short distance and short transportation time compared to other transport corridors are considered the main advantages of the existing corridors.

Keywords: *international transport corridors, East-West transport corridor, North-South transport corridor, logistics, transit potential, cargo transportation*

Giriş

Azərbaycan Respublikasının geostrateji mövqeyi və ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizləri yüklərin nəql edilməsinin daha səmərəli həyata keçirilməsi üçün geniş imkanlar yaradır. Avropa-Asiya marşrutu üzrə avtomobil yolu əsasən ölkəmizdən keçməklə Şərq-Qərb, Şimal-Cənub və Naxçıvan Muxtar Respublikasına çıxışı təmin edən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləridir.

Beynəlxalq ticarət və logistika sahəsində Şərq-Qərb Nəqliyyat Dəhlizi regionları birləşdirən, malların daşınmasını asanlaşdıran və iqtisadi artıma təkan verən mühüm rol oynayır. Avropa və Asiya arasında bu dəhlizlər mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Tədqiqat

Trans-Xəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutu və yaxud Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi Avropanı Asiya ilə birləşdirərək İpək Yolunun dirçəlişi rolunu oynayır. Şərq-Qərb yuxarı dəhlizi Azərbaycan Respublikası, Rusiya Federasiyası, Gürcüstan Respublikası və Ukrayna Xalq Respublikasının ərazilərindən keçir. Bu dəhliz yük daşımaları üçün səmərəli tranzit təklif edərək, Avropa və Asiya arasında birbaşa əlaqə yaradır. Şirkətlər Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizindən istifadə etməklə sürətli çatdırılmaya nail olaraq, ticarət əməliyyatlarını optimallaşdıraraq, nəticədə, qlobal bazarda rəqabət qabiliyyətini artırma bilirlər.

Digər tərəfdən, Şərq-Qərb Aşağı Dəhlizi Türkiyə, Gürcüstan, Azərbaycan ərazisindən keçməklə və daha sonra Mərkəzi Asiyaya uzanan yük daşımaları üçün alternativ marşrut təklif edir. Bu dəhliz Mərkəzi Asiya və Yaxın Şərqi Avropa ilə birləşdirən mühüm ticarət yolu kimi xidmət edir. Şirkətlər bu dəhlizdən istifadə etməklə yeni ticarət yollarına, artan istehlak bazarlarına daxil ola və tədarük zəncirlərini şaxələndirə, bununla da riskləri azaldaraq, gəlirliliyi artırma bilirlər.

Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit potensialından istifadənin Çin və Avropa arasında yükdaşımalarda vaxt və pul baxımından daha sərfəli olduğu bildirilir.

Bu dəhlizin aktuallaşmasını şərtləndirən bir sıra amillər vardır. Dünyada ticarət yüklərinin Süveyş kanalı vasitəsilə daşınması 12 %-dən çoxdur. Kanalı darlığı səbəbindən böyük gəmilərin kanalda ilişib qalması son zamanlar kanal yolunun bağlanması ilə enerji əmtəələrinin qiymət artımına və qlobal inflyasiyaya səbəb olmuş və bu marşruta etibar etmənin riskləri artırmışdır. Bu isə öz növbəsində alternativ marşrutların inkişaf etdirilməsi məsələsini gündəmə gətirmiş olur.

Bu alternativlərdən biri Orta koridordur. Alternativlər ilə müqayisədə Orta koridorun təklif edilən bir sıra üstünlükləri vardır. Avropa ölkələrinə Çindən yola salınan yüklər birbaşa əsas yük daşıma Rusiya Federasiyası ərazisindən keçməklə Trans-Sibir tranzit xətti ilə həyata keçirilir. Trans-Sibir dəmir yolu ilə müqayisədə orta koridor 2000 km daha az olmaqla əlverişli coğrafi-iqlimə malik ərazilərdən keçir. 5400 km uzunluğa malik olan bu dəhliz boyunca orta tranzit müddət 15 gündür. Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi ilə Çindən Avropaya yükləri dəniz yolu ilə müqayisədə 3 dəfə daha az müddətə çatdırmaq mümkündür. Çin və Avropa arasında ən qısa yol Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizidir (Hafizli, 2024, s. 197).

Tranzit dəhlizlərinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması Azərbaycanın xidmət ticarəti sisteminin səmərəli fəaliyyətində və qeyri-neft sektorunda iqtisadi artımın təmin edilməsində mühüm rol

oynayır. Azərbaycan beynəlxalq tranzit dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşir. Orta hesabla hər il iqtisadi artımın 20 %-dən çoxu nəqliyyatın, təxminən 60 %-i isə qeyri-neft sektorunda yükdaşıma-
 ların payına düşür. Nəqliyyat-tranzit sektorunun inkişafı üçün əlverişli infrastruktur yaradılmışdır. Nəqliyyat-tranzit sektorunun 90 %-dən çoxu regionları əhatə etdiyindən bu sahənin canlandırılması regionların sosial-iqtisadi inkişafı proqramlarında nəzərdə tutulan tədbirlərin həyata keçirilməsinə mühüm töhfə verə bilər (United Nations development program of Azerbaijan, Institute for Scientific Research on Economic Reforms).

Logistika və ticarət sahəsi bütün sektorların inkişafında mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Ölkəmizdə qurulan logistika və ticarət sahəsində regional və qlobal dəyər zəncirlərinə inteqrasiya tranzit ticarətindən yüksək qazanc əldə etmək məqsədilə əlavə dəyər yaradan xidmətlər təmin olunmaqdadır (Əliyev və b., 2024, s. 254).

Avropa-Qafqaz-Asiya istiqamətində Azərbaycan Respublikasından yüklərin daşınması dinamikasına son 5 ildə nəzər yetirsək, onun artdığını görürük. Bu istiqamətdə yüklərin daşınması əsasən dəmir, dəniz və avtomobil yolları vasitəsi ilə həyata keçirilir (Əliyev, 2024, s. 27). Dəmir yolu ilə yüklərin daşınmasında cədvəldən də görüldüyü kimi, 2022-ci ildə əvvəlki illərə nəzərən artma müşahidə olunmuşdur. 2018-ci il illə müqayisədə dəniz yolu ilə daşımalarda azalma olmuşdur. Avtomobillərlə daşımada da daşınan yüklərin həcmində azalma olmuşdur. Demək olar ki, avtomobil daşımalarında 2022-ci ildə 2018-ci ildəki rəqəmlərlə müqayisədə hesabat ilində daşınan yüklərin həcmi 5268 min t. azalma müşahidə olunur (Cədvəl 1) (Dövlət Statistika Komitəsi “Azərbaycanda nəqliyyat” Statistik məcmuə, 2023).

Cədvəl 1

Azərbaycan Respublikasından Avropa-Qafqaz-Asiya istiqamətində yüklərin daşınma dinamikası (min t).

№	Göstəricilər	2018	2019	2020	2021	2022
1	Dəmir yolu	12654.0	13327.0	12820.0	13463.0	16841.0
2	Dəniz	6875.0	4824.0	5015.0	4558.0	6613.0
3	Avtomobil	33235.0	34611.0	20656.0	21606.0	27967.0
	Yük daşınmışdır	52674.0	52762.0	38491.0	39627.0	51421.0
1	Dəmir yolu	3045.0	3796.0	4132.0	4585.0	7478.0
2	Dəniz	6300.0	4281.0	4250.0	4241.0	6157.0
3	Avtomobil	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Tranzit yük daşınmışdır	9345.0	8077.0	8382.0	8826.0	13635.0

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır.

Cədvələ baxdıqda nəqliyyat növləri üzrə daşınmaların həcmnin 2018-ci ilə nəzərən müqayisədə 2022-ci ildə 1253 min t. azaldığını görürük. Tranzit yük daşınmalarında isə 2018-ci ilin rəqəmlərilə müqayisədə 2022-ci ildə 4290 min t. artmışdır. Ölkəmizdə nəqliyyat daşınmaları və yolların modernləşdirilməsi ilə əlaqədar həyata keçirilən layihələr yüklərin ölkə ərazisindən daşınmasının daha da artırılmasına zəmin yaradacaqdır.

Azərbaycanın ərazisindən keçəcək digər qlobal nəqliyyat xətti Simal-Cənub dəhlizidir. Bu marşrut İran Respublikası və Rusiya Federasiyası ərazisindən keçməklə, Yaxın Şərqi və Cənub-Şərqi Asiyadan Avropaya yükdaşıma sürətini artıracaq. Bu xəttin uzunluğu Süveyş kanalı ilə Hindistandan Avropaya olan daşınma xəttindən 3 dəfə qısadır (Vinokurov et al., 2022).

Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi yaradıldıqdan sonra bir çox ölkələrin diqqətini cəlb etmiş və bu dəhlizə maraq yaratmışdır. Bundan sonra Sazişə Qazaxıstan, Tacikistan, Qırğızıstan, Belarus, Ermənistan, Suriya və Oman qoşulub. Azərbaycan Respublikası Sazişə qoşulmaq üçün 2001-ci ildə verdiyi rəsmi notaya 2005-ci ildə müsbət cavab almış və onu imzalayaraq, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında Sazişə qoşulmuşdur (Çobanzadə, Yusifzadə, Bağirov, 2024, s. 151).

Qeyd edək ki, İran İslam Respublikası 1435 mm olan Avropa dəmir yolu standartından istifadə edir, Rusiyada isə bu rəqəm 1520 mm-dir. Azərbaycan Respublikasının Astara rayonu ilə İran İslam Respublikasının Astara rayonu arasında hər iki tərəfin razılığı ilə yük terminalları arasında müvafiq olaraq geniş və ensiz (İran tərəfdə 6 km və Azərbaycan tərəfdə 3 km) dəmir yolu xətləri nəzərdə tutulub. Hər iki ölkə üçün terminal tikiləcək və təkər dəyişdirmə avadanlığı quraşdırılacaqdır. Marşrut üzrə yenidən yükləmə əlavə vaxta gətirib çıxaracaq ki, bu da öz növbəsində yükün zədələnməsi riskini və əlavə xərcləri artıracaqdır.

İran İslam Respublikası və digər ölkələr arasında ölçülər fərqi müəyyən texniki çətinliklərə səbəb olacaqdır. Bizim əsas problemimiz koleyə ölçülərindəki bu müxtəlifliyi nəzərə alaraq səmərəli birləşmə texnologiyasını inkişaf etdirməklə kəşimlərdə problemsiz dayanma müddətini minimuma endirməkdir.

Onu da qeyd etmək lazımdır ki, İran İslam Respublikasında üç müxtəlif koleyə ölçüləri mövcuddur: Azərbaycanla sərhəd bölgələrdə 1520 mm, Pakistanla sərhəddə 1676 mm, Azərbaycan ərazisində Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin uzunluğu 505 km-dir.

Azərbaycanın töhfəsinə həmişə lazımı qiymət verilməsə də, rəqəmlər layihənin inkişafında Azərbaycandan keçən qərb marşrutunun mühüm rolunu göstərir.

2023-cü ildə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Bakı şəhərindən Quba şəhərinə qədər 129 kilometr uzunluğa malik və dörd hərəkət zolaqlı ödənişli yolun istifadəyə verildiyini elan etdi. Şimal-Cənub layihəsinin həyata keçirilməsi üçün bu yol strateji əhəmiyyət kəsb edir.

Rusiya ilə Azərbaycan arasında nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı yük daşımalarının həcmının 500 min tondan çox olmadığı Azərbaycan və İran arasında olduğundan daha fəal irəliləyir. Bu onunla bağlıdır ki, Rusiya üçün bu regionda iş Azərbaycanla Ermənistan arasında münafiqə səbəbindən mürəkkəbdir. Azərbaycan ərazisindən yük axınının Astara-Rəşt marşrutu açıldıqdan sonra təxminən 2 milyon tona yüksələcəyi gözlənilir.

Azərbaycan Respublikası ilə İran İslam Respublikası arasında “Sərhəd Dəmiryolu Sazişi” hazırlanır və bu sazişdə Azərbaycanın İrana 200-ə qədər vaqon icarəyə verəcəyi bildirilir (Heydərov, 2024, s. 203).

Astara-Rəşt dəmiryolunun tikintisinin başa çatdırılması iki dövlətin dəmir yollarının birləşdirilməsi ilə nəticələncəkdir. Bu da Skandinaviya ölkələri və Rusiya Federasiyası ilə dəmir yollarının vahid şəbəkədə birləşdirilməsi nəqliyyat dəhlizləri ilə əldə edilən səmərənin daha da yüksəldilməsinə geniş imkanlar yaradacaqdır.

“Ələt Azad İqtisadi Zonası haqqında” Qanuna əsasən fəaliyyət göstərəcək xüsusi zona gələcəkdə tranzit daşımalarının əhəmiyyətli dərəcədə artmasına səbəb olacaq, ölkələrdən yüklərin Asiyaya daşınmasını artıracaqdır. Azad İqtisadi Zonanın fəaliyyət göstərməsi ilə gələcəkdə yeni iş yerlərinin yaradılması, tranzit yükdaşımalarının və büdcə gəlirlərimizin artmasına nail olunacaqdır. Nəqliyyat xidmətlərinin bu günün tələbləri səviyyəsində təmin olunması yeni iş yerlərinin yaradılmasına səbəb olacaqdır. Bu da ölkəmizdə məşğulluq probleminin həll edilməsinə köməklik edəcəkdir. Bir sözlə, göstərilən təsərrüfat əlaqələrinin yaradılması respublikamızı logistik və tranzit mərkəzə çevirəcəkdir (Əliyev, 2020, s. 121).

Qeyd edək ki, Şimal-Cənub istiqamətində yüklərin daşınmasının 82 %-i Rusiya Federasiyası ilə İran İslam Respublikası arasında aparılır. İran İslam Respublikası ilə Qara dəniz bölgəsi ölkələri ilə daşımalarda Azərbaycan Respublikası əsas tərəfdaşlardan biridir. Bakı-Tbilisi-Qars və Şimal-Cənub dəhlizlərinin gələcəkdə birləşdirilməsi nəzərdə tutulur ki, burada da əsas tərəfdaş kimi Azərbaycan Respublikası ilə birgə Çin, Rusiya Federasiyası, Türkiyə Cümhuriyyəti, Avropa və Orta Asiya dövlətləri bəhrələyə biləcəklər (Əliyev, Orucov, 2018, s. 50).

Daşınan yüklərin bir qismi hava yolları ilə həyata keçirilməkdədir. Azərbaycan Respublikası ilə Türkiyə Cümhuriyyəti arasında “Dostluq dəhlizi” adlandırılan yeni hava dəhlizi açılaraq birbaşa əlaqə yaradılmışdır. Beynəlxalq uçuşların reallaşdırılmasının layihə iştirakçıları “Azəraero-naviqasiya”, Türkiyə Cümhuriyyətinin Dövlət Hava Limanları Təşkilatı və Beynəlxalq Milli Aviasiya Təşkilatları ilə Naxçıvanın hava əlaqələri daha da genişləndiriləcəkdir (Əliyev, Orucov, 2018).

Azərbaycan Respublikasının İkinci Qarabağ müharibəsi zamanı əldə etdiyi qələbə ilə Avra-siyanın geoiqtisadi xəritəsində yeni imkanlar və reallıqlar ortaya qoydu. Əldə olunmuş qələbə Azərbaycanın Ermənistan ərazisindən keçərək Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə nəqliyyat əla-qələrinin yaradılması tarixi Zəngəzur dəhlizinin önəmini və aktuallığını qoydu. Zəngəzur dəhlizinin İpək Yolu adlanan tarixi ticarət yolu coğrafiyası üzərində yerləşməsi Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya, eləcə də Avropa və Asiya arasında olan iqtisadi əlaqələrin yaranmasında və inkişaf etdiril-məsində həlledici və mühüm roludur. Süveyş kanalından keçən dəniz yoluna alternativ nəqliyyat dəhlizinin formalaşdırılması Zəngəzur dəhlizinin vacibliyini önə çıxarmışdır. Bu dəhlizin tərkib hissəsi olacaq avtomobil və dəmir yollarının inşası sürətlə davam etdirilir.

Bu yolun tikintisi ilə yanaşı Azərbaycan İran İslam Respublikası ilə Araz çayı üzərində körpü tikintisini davam etdirir. Azərbaycan Respublikası ilə İran İslam Respublikası arasındakı razılaşmaya əsasən, bu yol Azərbaycandan Naxçıvana alternativ yol olacaq. Zəngəzur dəhlizi və bu yolun fəaliyyətə başlaması ilə işğaldan azad olunmuş ərazilərdə iqtisadi fəaliyyətin canlanması nəqliyyat daşımalarının artmasına və bununla da həmin bölgələrlə əlaqələrin inkişaf etməsinə səbəb olacaqdır (Əliyev, 2024, s. 168).

Nəticə

Yuxarıda göstərilənlərdən belə bir qənaətə gəlmək olar ki, ölkəmizin geosiyasi mövqeyi ilə yanaşı həyata keçirdiyi iqtisadi siyasəti milli maraqlarımıza tam uyğun gələrək nəqliyyat sənayesinin sürətli inkişafı əlaqələrimizin genişləndirilməsinə xidmət edəcəkdir. Bu da dövlətimizə yeni dividendlər gətirməklə büdcə gəlirlərinin məqsədli artırılmasına, onun iqtisadi potensialının gücləndirilməsinə və əhalinin artan rifah halının yaxşılaşdırılmasına gətirib çıxardacaqdır.

Ədəbiyyat

1. AR Dövlət Statistika Komitəsi. “Azərbaycanda nəqliyyat” statistik məcmuə. (2023).
2. Çobanzadə, İ. M., Yusifzadə, E. N., Bağırov, B. İ. (2024). *Beynəlxalq “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizi və Azərbaycanın onun istifadəsinin genişləndirilməsindən iqtisadi səmərəsi*. BMU. Beynəlxalq elmi-praktik konfrans.
3. Əliyev, A. A. O. (2020). *Azərbaycandan keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri*.
4. Əliyev, A., Orucov, T. (2018). *Azərbaycanın logistika və ticarət qovşağı kimi regional əhəmiyyəti*. BMU. Beynəlxalq elmi-praktik konfrans.
5. Əliyev, A. (2024). *Azərbaycan üçün beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyəti*. BMU. Beynəlxalq elmi-praktik konfrans.
6. Əliyev, A., Vəliyev, S., Əliyev, Ş., Həziyev, Y., Orucov, T. (2024). Logistik əməliyyatların yerinə yetirilməsində nəqliyyat və ekspeditor sistemlərinin rolu. *Elmi iş*, 18(3), 254-260.
7. Əliyev, A. (2024). Yük daşımalarının təşkilinin qabaqcıl metodları. *Elmi iş*, 18(1), 27-34.
8. Hafizli, Q. (2024). *Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizinin əhəmiyyəti*. BMU. Beynəlxalq elmi-praktik konfrans.
9. Heydərov, Ş. (2024). *Azərbaycanda Şimal-Cənub yolu və onun perspektivi*. BMU. Beynəlxalq elmi-praktik konfrans.
10. Yeni hava dəhlizi “Dostluq dəhlizi”. (2019, 5-11 dekabr). *İqtisadiyyat həftəlik iqtisadi, ictimai-siyasi, müstəqil qəzet*, 49(1096).
11. United Nations Development Program of Azerbaijan. Institute for Scientific Research on Economic Reforms.
12. Vinokurov, Ye., Akhunbayev, A., Usmanov, H., & Zaboyev, A. (2022). Mezhdunarodnyy transportnyy koridor Sever-Yug: investitsii i myagkaya infrastruktura. *Otchetiy i rabochiye dokumenty*, 22(2).

Daxil oldu: 10.09.2024

Baxışa göndərildi: 14.10.2024

Təsdiq edildi: 28.11.2024

Çap olundu: 20.12.2024