Ziya Bəbir oğlu AĞAYEV
Bakı Avrasiya Universitetinin doktorantı
Email: ziya.aghayev@gmail.com
https://doi.org/10.30546/4.71.73001.2024.02.050

AZƏRBAYCAN İQTİSADİYYATINDA NƏQLİYYAT SEKTORUNUN ROLU

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi – Milli iqtisadiyyatda nəqliyyat sektorunun fəaliyyətini və rolunu müəyyən etməkdən ibarətdir.

Tədqiqat metodologiyası – tədqiqat işində qruplaşdırma, ümumiləşdirmə və təhlil metodlarından istifadə edilmişdir.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti – nəqliyyat sektorunun iqtisadi potensialının inkişafı ilə bağlı islahatların inkişaf etdirilməsindən, onun dayanıqlı inkişafından, ölkənin nəqliyyat sektorunun iqtisadi artımının elmi təsirlərinin araşdırılmasından qaynaqlanır.

Tədqiqatın nəticələri – milli nəqliyyat sektorunun inkişaf artımının perspektiv istiqamətləndirilməsindən ibarətdir.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi – Azərbaycan nəqliyyat sektoru kompleks şəkildə təsbit edilmiş, onun perspektiv inkişaf layihələri tədqiq edilmişdir.

Açar sözlər: nəqliyyat, logistika, dəhlizlər, "İpək yolu" dəhlizi, beynəlxalq layihələr.

Giriş

Bu gün Azərbaycan dəmir yolu, dəniz, çay, avtomobil, hava və boru kəməri nəqliyyatını özündə birləşdirən güclü nəqliyyat sisteminə malikdir. Bu nəqliyyat növlərinin hər biri xalq təsərrüfatının bütün sahələrinin normal və səmərəli fəaliyyətini təmin edən rabitə vasitələri və vasitələrinin, habelə müxtəlif texniki qurğuların və strukturların məcmusudur. Azərbaycanın İpək Yolunun dirçəlişində iştirakı qloballaşma və modernləşmə proseslərinin maddi ilkin şərtlərindən biri kimi çıxış edir. Avrasiya qitəsindən neft-qaz və yüklərin daşınması, əlbəttə ki, Böyük İpək Yolunun bərpasını tamamilə reallaşdırır. Biz bu prosesin başlanğıcındayıq və hesab edirəm ki, bu, Avrasiya qitəsi və bütün dünya birliyi üçün ən aktual problemdir. İpək Yolunun dirçəldilməsi proqramının həyata keçirilməsi Mərkəzi Asiya və Qafqazın müstəqil dövlətlərinə Avropa və Dünya iqtisadiyyatına, elm və mədəniyyətinə inteqrasiya etməyə imkan verəcək. Xəzər dənizinin enerji ehtiyatlarından fəal istifadə respublikanın nəqliyyat sisteminin inkişafına böyük təkan verdi. Bu baxımdan, müxtəlif boru kəmərlərinin yaradılması üzrə Avropa İttifaqının INOGATE proqramı ortaya çıxdı. İndi Xəzər dənizində - Xəzərin Azərbaycan sektorunda, Qazaxıstanda və Xəzərin digər sektorlarında faktiki olaraq böyük neft və qaz yataqları var. Artıq Qara dənizə Bakı-Novorossiysk və Bakı-Supsa neft kəmərləri çəkilib, uzunluğu 2 min km-dən çox olan Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft kəmərinin tikintisi proqramı həyata keçirilib. Azərbaycan həm də TRACECA layihəsinin ən fəal iştirakçılarından biridir. Üstəlik, məhz bu layihə çərçivəsində ölkə öz nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına və nəqliyyat xidmətlərindən əldə edilən gəlirlərin dəfələrlə artmasına nail olub. Nəqliyyat şirkətləri və təşkilatları müasir beynəlxalq bazarın əsas hərəkətverici qüvvələrindən biridir. Şirkətin strategiyasından və məqsədlərindən asılı olaraq məhsulun çatdırılması üçün nəqliyyatın seçimi aparılır. Burada istehsalın yeri, müxtəlif nəqliyyat növlərinin texniki-iqtisadi xüsusiyyətləri nəzərə alınır, onlardan rasional istifadə sahələri müəyyən edilir. Beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafı, cəlb olunmuş xarici kapital və xaricdən alınan kreditlər bu vəzifələrin inkişafına yönəldilməlidir. Bütün bunlar respublikanın sosial-iqtisadi inkişafına, dünya təsərrüfat sisteminə inteqrasiyasına öz töhfəsini verəcəkdir.

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunun müasir inkişafı

Azərbaycanın nəqliyyat şəbəkəsinin üzvi hissələrini dəmir yolları, dəniz və gəmiçilik çay yolları, avtomobil yolları, neft və qazın nəqli üçün boru kəmərləri, hava xətləri şəbəkəsi təşkil edir.

Rabitə marşrutlarına əlavə olaraq, nəqliyyatda məhsulların daşınması üçün vasitələr də var - bunlar avtomobillər, lokomotivlər, vaqonlar, gəmilər və digər hərəkət hissələridir. Nəqliyyatın texniki qurğuları və strukturlarına stansiyalar, depolar, emalatxanalar, təmir zavodları, texniki xidmət obyektləri və s. daxildir. Beynəlxalq nəqliyyat - bir ölkənin rezidentləri tərəfindən digər ölkənin sakinlərinə göstərilən bütün növ nəqliyyat növlərinin (dəniz, boru kəməri, hava, quru, çay və kosmos) xidmətlər sektorunu təşkil edir. Analitik məqsədlər üçün xarici ticarət yüklərinin daşınmasında böyük rol oynayan dəniz nəqliyyatı, insanların ölkələrarası hərəkətində böyük rol oynayan hava nəqliyyatı və digər nəqliyyat növləri fərqləndirilir. Tədiyyə balansının statistikası cədvəl 1-də göstərildiyi kimi aşağıdakı əsas kateqoriyalar üzrə beynəlxalq daşımaları nəzərə alır. Şirkətin strategiyasından və məqsədlərindən asılı olaraq məhsulların çatdırılması üçün nəqliyyatın seçimi aparılır. Burada istehsalın yeri, müxtəlif nəqliyyat növlərinin texniki-iqtisadi xüsusiyyətləri nəzərə alınır, onlardan rasional istifadə sahələri müəyyən edilir. Aşağıda nəqliyyat sektoruna cəlb edilmiş investisiyaların istiqamətlərini əks etdirən cədvəl verilmişdir.

Cədvəl 1.

Beynəlxalq nəqliyyat xidmətlərinin təsnifatı

Əməliyyatlar	Daxildir	İstisna edir
Sərnişin daşınması	Xidmətlər. qeyri-rezidentlərin (ixrac/kredit) daşınması ilə bağlı rezidentlər və rezidentlərin qeyri-rezident daş daşımaları (import /debet)	Qeyri-rezidentlərin öz ölkəsi daxilində rezident nəqliyyat şirkətləri tərəfindən daşınması (səyahətlərə daxildir)
Yük daşıyıcısı arabalar	İxrac edilmiş (kredit) və ya idxal edilmiş (debet) malların daşıyıcının bortuna yükləndikdən sonra təyinat yerinə çatdırılanadək çatdırılması üzrə bütün xidmətlər: yükləmə/boşaltma xidmətləri. daşıyıcı tərəfindən təmin edildikdə	Yükləmə/boşaltma, daşıyıcı tərəfindən həyata keçirilmədikdə (ticarət balansına daxil edilir)
Ekipajla bir daşıyıcı icarəyə götürmək	Rezident tərəfindən qeyri-rezidentə (ixrac/kredit) və qeyri-rezident tərəfindən rezidentə (idxal/debet) gəmilərin icarəsi üzrə xidmətlər. təyyarələr. malları və ya sərnişinləri daşımaq üçün məhdud müddətə ekipajı olan nəqliyyat vasitələri	Ekipajsız daşıyıcının icarəsi (digər biznes xidmətlərinə daxildir): maliyyə lizinqi
Təminat və köməkçi - xidmətlər	Limanlarda göstərilən xidmətlər: yüklərin daşınması (konteynerlərin yüklənməsi/boşaldılması). saxlama, qablaşdırma/açma. naviqasiya, yerləşdirmə, yedəkləmə, texniki qulluq və nəqliyyat avadanlığının yuyulması: komissiyalar və agentlik haqları	Qeyri-rezident daşıyıcı tərəfindən limanda alınmış mallar. nəqliyyat avadanlıqlarının təmiri (ticarət balansına daxildir): dəmir yollarının, körpülərin və hava limanlarının təmiri (tikinti xidmətlərinə daxildir)

Mənbə: müəllif tərəfindən tərtib edilmiş cədvəl.

Qeyd edək ki, Azərbaycan öz ərazisi ilə daşımaları təkcə dəmir yolu ilə deyil, avtomobil yolu ilə də həyata keçirmək niyyətindədir. Belə ki, Bakı- Gəncə avtomobil yolunun A sinfinə (avtomobil yolu) gətirilməsi üzrə işlər artıq başa çatıb, eləcə də Gəncə-Gürcüstan sərhədi hissəsində işlərin başa çatdırılması planlaşdırılır. Nəzərə alsaq ki, Gürcüstan Tbilisi-Azərbaycan sərhədi yolunun tikintisi başa çatana kimi, Bakı ilə Batumi arasında birbaşa avtomobil yolu faktiki olaraq hazır olacaq [1]. Azərbaycan hökumətinin respublikanın nəqliyyat qovşağına çevrilməsi istiqamətində gördüyü digər mühüm istiqamət Ələt kəndində yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Limanının tikintisidir. Yeni liman Bakıdan 65 km aralıda yerləşir, 400 hektar ərazini əhatə edir və hazırda 10 milyon ton yük və 40 min konteyner qəbul etmək gücündədir. Tikinti başa çatdıqdan sonra limanın buraxılış qabiliyyəti 25 milyon ton yük və 1 milyon konteynerə yüksələcək. Liman rəsmi olaraq 2018-ci il

mayın 14-də açılıb. O, Avropanı Mərkəzi Asiya və Çinlə birləşdirən Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin, həmçinin Şimal - Cənub nəqliyyat marşrutunun əsas nöqtəsi olduğunu iddia edir.

Azərbaycanın dəniz imkanlarından danışarkən, azad ticarət zonasına (STA) daxil olan Ələt kəndində yeni beynəlxalq dəniz limanının tikintisinə xüsusi diqqət yetirilməlidir. 2010-cu ilin oktyabrında Brüsseldə keçirilən TRACECA investisiya forumunda Ələt kəndində beynəlxalq logistika mərkəzinin (BEM) layihəsi təqdim olunub. Layihə bəzi maliyyə institutlarının və özəl sektor nümayəndələrinin marağına səbəb olub. Ələtdə yerləşən yeni Beynəlxalq Logistika Mərkəzi (BEM) Azərbaycan vasitəsilə beynəlxalq multimodal daşımalarda və Avro-Asiya təchizat zəncirində əsas rol oynayacaq . Dəmir yolu infrastrukturu yenilənir. Azərbaycan Xəzər dənizində ən böyük donanmaya malikdir. Azərbaycan liderliyini gücləndirir. Mövcud gəmiqayırma zavodunun istifadəyə verilməsi xaricdən gəmi almaqdan imtina etməyə imkan verəcək. [2] Ələt İKM bir neçə komponenti təmin edir, o cümlədən: dayanacağı olan yük maşını limanı; gömrük xidmətləri və gömrük anbarının sahəsi; konteyner terminalı və konteyner xidmət mərkəzi; malların saxlanması üçün ümumi və temperatur otaqları olan anbar kompleksi; Azad ticarət zonası. Bununla belə, "Ələt" MMC-yə anbar xidmətləri təklif edən regional logistika mərkəzi kimi baxmaq vacibdir. Ələtdəki yeni limanın uğuru yeni liman çərçivəsində azad iqtisadi zonanın inkişafı üçün seçilən konseptual modeldən asılı olacaq. Fikrimizcə, MMC-nin fəaliyyət konsepsiyası onun fəaliyyətinin inteqrasiya olunmuş və çevik modelinə əsaslanmalı, təkcə multimodal tranzit logistika mərkəzi kimi xidmət etməməli, həm də Mərkəzi Avrasiyada əsas konsolidasiya və paylanma mərkəzi olmalıdır. Əlavə logistika xidmətlərinin geniş spektri. Başqa sözlə, "Ələt" MMC təchizat zəncirində vahid qovşaq olmaqdansa, Cənubi Qafqaz, Mərkəzi Asiya, İran, Cənubi Rusiya və Türkiyə bazarlarına xidmət göstərən regionun əsas qovşağına çevrilməyə çalışmalıdır. "Ələt" MMC həmçinin digər Xəzər limanları ilə dəniz əlaqələrinin qurulmasına kömək edəcək, Gürcüstan, İran, Türkiyə, Rusiya və Cənub-Şərqi Avropaya sürətli və rəqabətədavamlı intermodal marşrutlar və dəmir yolu nəqliyyatı xidmətləri təklif edə biləcək, habelə Bakı Beynəlxalq Hava Limanı beynəlxalq hava nəqliyyatı bazarına qoşula biləcək. [3].

Qeyd edək ki, bu gün TRASEKA beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinə 13 iştirakçı ölkənin nəqliyyat sistemi daxildir: Azərbaycan, Ermənistan, Bolqarıstan, Gürcüstan, İran, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Tacikistan, Türkiyə, Ukrayna, Özbəkistan. O cümlədən, Azərbaycanın Avro-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi (TRACECA) çərçivəsində yüklərin daşınmasından əldə etdiyi gəlirlər 2021-ci ildə 2020-ci illə müqayisədə 5,2% artaraq 539,8 milyon manat təşkil edib. [4] . Azərbaycanın isə 2021-ci il üçün Avro-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi ilə sərnişin daşınmasından əldə etdiyi gəlir 33,9 milyon manat (azalma 48,4%) təşkil edib [4]. Çinin "Şərq-Qərb" layihəsi ölkəmiz üçün onun nəqliyyat potensialının reallaşdırılması nöqteyi-nəzərindən mühüm məsələdir. Azərbaycan bu strategiyanı dəstəkləyən ilk dövlətlərdən biridir. 2015-ci ildə ölkəmizin Prezidentinin ÇXR-ə dövlət səfəri zamanı "Şərq-Qərb" Nəqliyyat Kəmərinin müştərək istifadəsinə dair anlaşma memorandumu imzalanmışdır. Ölkəmizin hədəfi Xəzər dəniz nəqliyyat sisteminin "Bir kəmər, bir yol" layihəsinə inteqrasiyasından, çoxtərəfli maraqları nəzərə alaraq, faydalanmaqdır.

Bundan başqa, "Əsrin müqaviləsi" Azərbaycana nəinki neft-qaz sənayesini dirçəltməyə və onun enerji təhlükəsizliyini təmin etməyə, həm də Avropanın enerji təhlükəsizliyi arxitekturasının yaradılmasında mühüm oyunçuya çevrilməyə imkan verdi . Belə ki, Bakı-Tbilisi-Ceyhan və Bakı-Supsa neft kəmərləri , Bakı-Tbilisi- Ərzurum qaz kəməri və Azərbaycanın qaz ixrac boru kəmərləri – Trans-Anadolu Qaz Boru Kəməri (TANAP) və Trans-Adriatik Qaz Boru Kəməri (TAP) Aİ-də Cənub Qaz Dəhlizini təşkil edir. TANAP-ın açılışı 2018-ci ildə olub və TAP qaz kəməri 2020-ci ilin son günündə tam gücü ilə fəaliyyətə başlayıb - qaz Avropaya Xəzər dənizindən gəlir [5]. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin məlumatına görə, son illər Azərbaycanda nəqliyyat vasitələri ilə hər il orta hesabla 177,8 milyon ton yük daşınır ki, bunun da 47,2 % avtomobil, 15,3 % dəmir yolu, 6,6 % dəniz nəqliyyatı, 30,9% - boru kəmərləri vasitələrinin payına düşür. Bütün yükdaşımaların 69%-i özəl sektor tərəfindən həyata keçirilir [6]. Ümumdünya İqtisadi Forumunun (WEF) yolların vəziyyəti ilə bağlı hesabatına görə, Azərbaycan 2019-cu ildə

ən yaxşı nəticələr göstərərək MDB məkanında birinci yeri tutub. Asiya qitəsində 10-cu, 141 ölkə arasında isə 24-cü yerdədir [7]. Bundan başqa, Azərbaycanın logistika və nəqliyyat mərkəzi kimi mövqeyini gücləndirmək məqsədilə 2020-ci il mayın 22-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti “Ələt Azad İqtisadi Zonasının yaradılması və fəaliyyətinin təşkili haqqında” Fərman imzalayıb. Ələt AİZ Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafı üçün potensial gələcək flaqmanıdır. Bu zonanın ixtisaslaşması yüngül və ağır sənayenin inkişafı, o cümlədən logistikanın genişləndirilməsi, yəni Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə yük daşımalarının gücləndirilməsidir. Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən azad zona Xəzər hövzəsində ən böyük logistika mərkəzi kimi fəaliyyət göstərəcək [8].

Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda avtomobil yollarına xüsusi yer ayrılır. Belə ki, “Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilmiş ərazilərinə Böyük Qayıdış I Dövlət Proqramı”nın icrası ilə bağlı Azərbaycan Avtomobil Yolları Dövlət Agentliyinin Tədbirlər Planında 2022-2026-cı illər ərzində 2264,5 km ümumi uzunluğu 20 ədəd avtomobil yolunun tikintisi layihələrinin hazırlanması nəzərdə tutulub, o cümlədən Laçın rayonunda Beynəlxalq Hava Limanının tikintisi ilə bağlı qazma-partlayış və qazıntı işlərinin aparılması planlaşdırılır.

Bu layihələrdən 2020-ci ildə 28,5 kilometr uzunluğunda Tərtər - Çaylı - Suqovuşan -Talış avtomobil yolu, 2021-ci ildə isə 101,5 kilometr uzunluğunda “Qələbə yolu” inşa edilib. 2022-ci ildə Laçın şəhərindən yan keçən yeni alternativ avtomobil yolunun (uzunluğu 22 km, 2-3 hərəkət zolaqlı) tikintisi başa çatdırılıb.

Fəaliyyət Planına əsasən, 2024-2026-cı illərdə bir sıra layihə başa çatdırılmalıdır [9].

2023-cü ilə qədər tamamlanan avtomobil yolları layihələri [10**]:**

1. Talış – Tapqaraqoyunlu – Qaşaltı avtomobil yolu (22 km, 2 hərəkət zolaqlı),
2. Bərdə – Ağdam avtomobil yolu (44,5 km, 4 hərəkət zolaqlı),
3. Füzuli – Hadrut avtomobil yolu (12 km, 4 hərəkət zolaqlı).

2024-cü ildə tamamlanacaq avtomobil yolları layihələri:

1. Qubadlı - Eyvazlı avtomobil yolu (28,5 km, 2 hərəkət zolaqlı),
2. Qubadlı - Mahmudlu - Yəzdüzü -Ermənistan sərhədi avtomobil yolu (26,4 km, 2 hərəkət zolaqlı),
3. Horadiz – Tuğ – Azıx mağarası (22 km, 2 hərəkət zolaqlı),
4. Xudafərin – Qubadlı – Laçın avtomobil yolu (70,4 km, 4 hərəkət zolaqlı),
5. Şükürbəyli – Cəbrayıl – Hadrut avtomobil yolu (39,7 km, 4 hərəkət zolaqlı),
6. Ağdam – Füzuli avtomobil yolu (64,8 km, 4 hərəkət zolaqlı),
7. Ağdam – Hindarç – Ağcabədi avtomobil yolu (45 km, 2 hərəkət zolaqlı),
8. Əhmədbəyli – Füzuli – Şuşa avtomobil yolu (81,6 km, 4 hərəkət zolaqlı),
9. Zəngilan – Ağbənd avtomobil yolunun (112 km) İran İslam Respublikası ilə birləşdirilməsi və Araz çayı üzərində körpülərin tikintisi ,
10. Kəlbəcər və Laçın rayonlarında yol infrastrukturunun tikintisi (1182,7 km, 2 zolaqlı).
11. Laçın rayonunda hava limanının tikintisi ilə bağlı qazma-partlayış və qazma işləri .

2025-ci ildə tamamlanacaq avtomobil yolları layihələri:

1. Horadiz – Cəbrayıl – Zəngilan – Ağbənd avtomobil yolu (123,9 km, 4-6 hərəkət zolaqlı),
2. Toğana – Kəlbəcər – İstisu avtomobil yolu (81,6 km, 2-4 hərəkət zolaqlı),
3. Kəlbəcər – Laçın şosesi (76,3 km, 2-4 hərəkət zolaqlı).

2026-cı ildə tamamlanacaq avtomobil yolları layihələri:

Ağdam şəhərində daxili yolların tikintisi.

2022-ci ildə tamamlanan işlər:

2022-ci ildə 803,5 kilometr yol, prospekt və küçələr tikilib, yenidən qurulub və təmir edilib:

- respublika əhəmiyyətli - 234,3 km,
- yerli əhəmiyyətli - 398 km,
- Bakı şəhər yolları – 171,2 km.

Ucar, Qəbələ, Hacıqabul, Goranboy, Daşkəsən rayonlarında yerləşən və 56,8 min nəfər əhalinin yaşadığı 35 yaşayış məntəqəsini birləşdirən ümumi uzunluğu 191 km olan 5 kənd yolu layihəsi başa çatdırılıb, o cümlədən investisiya planına daxil edilmiş 9-u 2022-ci il üçün Abşeron, Ağstafa, Biləsuvar, Saatlı, Yevlax, Qazax, Bərdə, Neftçala və Cəlilabad rayonlarında yerləşən və 97,2 min nəfər əhalinin yaşadığı 32 yaşayış məntəqəsini birləşdirən ümumi uzunluğu 111,5 km olan kənd yolları layihələri başa çatdırılaraq istifadəyə verilib. Tikintisinə və yenidən qurulmasına 2020-2021-ci illərdə başlanan bu yollar ötən il istifadəyə verilib [9].

Prezident Fondundan ayrılmış vəsaitlə Mingəçevir və Yevlağın eksperimental aqroparklarını birləşdirən 9,3 kilometr uzunluğunda yolun tikintisi, həmçinin Həsənabad -Neftçala və Bank-Fəştala avtomobil yollarının yenidən qurulması işləri başa çatdırılmışdır. Neftçala -Xol avtomobil yolunun Neftçala rayonunun Qarakaşlı-Şorsulu istiqamətində 7-ci kilometr hissəsinin və Qax rayonunun Qaxbaş kəndi ərazisində 1,1 kilometr yolunun tikintisinə vəsait ayrılıb.

Ağsu, Beyləqan, Xaçmaz, İmişli, Qax və Zaqatala qəsəbələrini və 114,3 min nəfər əhalinin yaşadığı 78 yaşayış məntəqəsini birləşdirən 235,7 kilometr uzunluğunda səkkiz kənd yolunun tikintisi layihəsinin icrası davam etdirildi.

2022-ci ildə ümumi istifadədə olan avtomobil yollarında 4 körpünün təmiri və 5-ci dərəcəli keçidin tikintisi başa çatdırılıb - Bakı-Şamaxı-Yevlax avtomobil yolunun 14.9, 18.5 və 25-ci kilometrliyində, Hocasən metrostansiyasına xidmət göstərən yeni Hocasən yolunun kənarında, uzunluğu 1,7 km olan Lökbatan və Zığ-Hövsan ekspress yolunun tikintisi [9].

Qeyd edək ki, bu gün Mərkəzi Asiyadan Xəzər dənizindən və daha sonra Qafqazdan keçən nəqliyyat marşrutları xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Və bir çox ölkələr, xüsusən də Şərqdə, daşımalarda BTQ-dən istifadə etməyə maraq göstərməyə başlayır. BTQ-yə qoşulmaq Özbəkistanın infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə və xarici ticarət mallarının daşınması marşrutlarının şaxələndirilməsinə yönəlmiş 2018-2022-ci illər üçün kompleks planın bir hissəsidir. Ölkə Özbəkistan, Türkmənistan, Azərbaycan və Gürcüstanın dəmir yollarını Türkiyənin nəqliyyat şəbəkəsi ilə birləşdirəcək Nəvai-Türkmənbaşı-Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu nəqliyyat dəhlizindən istifadə etməkdə maraqlıdır. Bakı-Tbilisi-Qars marşrutu qitələrarası daşımalar üçün geniş imkanlar açır. Çin ilə Avropa ölkələri arasında ən qısa marşrut olan bu dəmir yolu xətti əlverişli şəraiti ilə bir çox ölkənin diqqətini çəkib. Yeni dəmir yolu xətti yükdaşımalarını yarıdan çox azaldır, Avropa və Asiya dəmir yolu şəbəkələri arasında təkcə üç ölkə arasında deyil, həm də Asiya və Avropa arasında daha qısa əlaqə təmin edir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Tacikistan və Əfqanıstan kimi Mərkəzi Asiya ölkələrini Şərqi Avropa və dünya bazarları ilə birləşdirir. BTQ Çinin elan etdiyi və digər ölkələr arasında Azərbaycanın dəstəklədiyi “Bir Kəmər və bir Yol” iqtisadi inkişaf strategiyası prizmasından baxılır. Bu strategiyaya iki əsas inkişaf istiqaməti daxildir: “İpək Yolu İqtisadi Kəmər” və “Dəniz İpək Yolu”. İpək Yolunun ümumi uzunluğu 12,8 min kilometrdir və 60-dan çox ölkəni əhatə edir [12]. Onun məqsədi malların birbaşa daşınması üçün əlverişli şəraiti olan Şərqdən Qərbə ticarət yolu yaratmaqdır. Əgər onu Bakı-Tbilisi-Qars İpək Yolunun iqtisadi dəhlizinin bir hissəsi hesab etsək, əsas məqsədi Çindən və Cənub-Şərqi Asiyanın digər ölkələrindən Avropaya yüklərin daşınmasıdır, onda əminliklə deyə bilərik ki, bu dəmir yolu hazırda açılışa hazırdır.

Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsini yeniləyən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu əlaqəsi nəqliyyat qovşağına çevrilib və Azərbaycanın regionda təsirinin ən mühüm amilinə çevrilir. BTQ-nin açılış mərasimində çıxış edən Prezident İlham Əliyev deyib: “Bakı-Tbilisi- Qars layihəsi tarixi layihədir, strateji əhəmiyyət kəsb edən layihədir. Yolun ümumi uzunluğu 850 kilometrdir ki, bunun da 504 kilometri sərhəddən keçir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu qısa və etibarlı marşrutdur, o, Əfqanıstan və Asiyadan Avropaya, o cümlədən avtomobil, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı daxil olmaqla, ən əlverişli və ən ucuz marşrutdur. 15 noyabr 2017-ci ildə Əfqanıstan Regional İqtisadi Əməkdaşlıq Konfransında , (avtomobil, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatına həsr edilmiş tədbirdə) Əfqanıstan, Türkmənistan, Azərbaycan və Türkiyənin gömrük rəsmiləşdirilməsi prosedurlarının sadələşdirilməsinə nail olunmuşdur [13].

Razılığa gələn tərəflərin ərazisi üzrə fasiləsiz hərəkəti təşviq edir, tranzit daşımalarla bağlı inzibati məsələləri və prosedurları sadələşdirir, nəqliyyatın, yüklərin və sərnişinlərin təhlükəsizliyini təmin edir. Nəqliyyat dəhlizi layihəsi “Lapis Lazuli” adlanır, çünki iki min ildən çox əvvəl Əfqanıstandan lapis lazuli və digər yarıqiymətli daşlar Qafqaza, Balkanlara, Şimali Afrikaya və Avropaya məhz bu marşrut boyunca çatdırılmışdır. Lapis lazuli dəhlizi layihədə iştirak edən ölkələrə regional və kontinental ticarət bazarlarına çıxışla öz nəqliyyat şəbəkələrini şaxələndirməyə imkan verəcək. Bu, son nəticədə həm bu dəhlizlə yük daşıyan hər iki ölkəyə, həm də öz ərazisini malların tranziti üçün təmin edən ölkələrə və sürətli və ucuz daşıma sayəsində daha ucuz malları alan ölkələrə iqtisadi artım verəcək. “Lapis lazuli” marşrutu yük axınını əhəmiyyətli dərəcədə sürətləndirəcək və mal istehsalçısından satış bazarlarına qədər olan məsafəni azaldacaq, bu da xarici istehlakçılar üçün məhsulların maya dəyərini azaldacaq və iri ticarət müəssisələrini regionda istehsalçılarla əməkdaşlığın artırılmasında maraqlı edəcək. Bu marşrut gələcəkdə Asiya ilə Avropa arasında ticarət, iqtisadi və mədəni körpüyə çevriləcək. “Lapis Lazuli” marşrutu üzrə hazırkı pilot daşıma xüsusilə əlamətdar hadisə və Azərbaycanın nəqliyyat və tranzit dəhlizlərinin logistik mərkəzinə çevrildiyinin sübutudur. Şimal-Cənub, Bakı-Tbilisi-Qars, Cənub-Qərb və Lapis Lazuli dəhlizi kimi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qovşağında yerləşən Azərbaycanda Avropa ilə Asiyanı birləşdirən əsas logistika əlaqəsi olmaq üçün bütün ilkin şərtlər var. Özbəkistan Türkiyənin Mersin limanı vasitəsilə Aralıq dənizinə çıxışı təmin edəcək. BTQ daha bir qitələrarası nəqliyyat dəhlizinin - Əfqanıstanın Turqundi şəhərini Aşqabadla, daha sonra Türkmənbaşı Beynəlxalq Limanı ilə birləşdirəcək Lapis Lazuli nəqliyyat dəhlizinin davamı olacaq. Daha sonra dəhliz Xəzər dənizi ilə Bakıya, oradan Tbilisidən Türkiyəyə və daha sonra Avropaya qədər davam edəcək. Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizinin tərkib hissəsi olan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun (TİTR) inkişafı ilə Bakı-Tbilisi-Qars yolu və Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı ilə daşınan yüklərin həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artacaq. Gələn ildən etibarən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə sərnişin qatarları hərəkət edəcək.

Bu kontekstdə 2018-ci ilin avqustunda fəaliyyətə başlayan Abşeron logistika mərkəzi ölkənin nəqliyyat-logistika imkanlarının inkişafında daha bir həlqədir. Bu mühüm infrastruktur Bakı-Tbilisi-Qars, İran-Astara-Bakı, Rusiya-Arama-Arad dəmir yolu xətləri ilə bağlıdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tam gücü mərkəzdən keçir ki, bu da qonşu ölkələrə sürətli idxal və ixrac biznesinə və Azərbaycan ərazisindən multimodal yüklərin daşınmasına imkan verəcək. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Yeni İpək Yolunun mərkəzi dəhlizinin mühüm hissəsidir və “Bir Kəmər və bir Yol” layihəsi boyunca yerləşən ölkələrdə infrastrukturun, texniki potensialın və nəqliyyatın inkişafına töhfə verir.

Yüklərin həcmi artdıqca marşrutların səmərəliliyi də artır. Azərbaycanın regional sabitliyə, sülhə və iqtisadi maraqlara xidmət edən istənilən layihənin həyata keçirilməsində iştirakı ölkənin və bütün regionun iqtisadi inkişafı üçün çox vacibdir. “Abşeron” logistika mərkəzi bütün xidmətləri təklif edir və vaxta və xərclərin azaldılmasına zəmanət verir. Birinci mərhələdə şirkət 28 hektar ərazidə dəmir yolu və avtomobil yollarını birləşdirdi və logistika xidmətləri göstərməyə başladı [14]. İşlərin ikinci mərhələsi üçün 35 hektar torpaq sahəsi hazırlanıb. Mərkəz başa çatdıqdan sonra Azərbaycanın və Qafqaz regionunun logistik inkişafına, eləcə də ölkənin iqtisadi inkişafına töhfə verəcək. Burada 2400 konteynerlik konteyner terminalı, 21 min tonluq yük terminalı, 8100 kvadratmetr sahəsi olan qapalı anbar, açıq yük göyərtəsi və digər müasir qurğular tikiləcəkdir. Abşeron logistika mərkəzində 200 avtomobillik dayanacaq, dəmir yolu körpüsü və avtomobil yolu tikilib. Üç mərtəbədən ibarətdir, yəni gömrük kabinələri, müştəri otaqları, ictimai otaqlar, inzibati binalar və giriş-nəzarət otaqları. Mərkəzdə 12 kilometr dəmir yolu, 6 qatar qəbulu məntəqəsi, 2 anbar konteyner yükləmə-boşaltma xətti və 2 toplu yük xətti inşa edilib. Obyekt ildə 3,5 milyon ton yükü qəbul edə bilən terminal vasitəsilə idxal-ixrac əməliyyatlarını və yük tranzitini həyata keçirəcək. Bakı-Tbilisi-Qars, İran-Astara-Bakı, Rusiya-Yalama-Ələt dəmir yolu xətləri bu mühüm infrastruktur layihəsinə bağlıdır. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti işə salındıqdan sonra qovşaq qonşu ölkələrlə idxal-ixrac əməliyyatlarını və Azərbaycan daxilində daha çevik intermodal yük

daşımalarını təmin edəcək. Azərbaycanın ixracını genişləndirmək üçün xaricdə logistik mərkəzlərin yaradılması nəzərdə tutulur. Bunu Aktaudakı (Qazaxıstan) Azərbaycan istehsal və logistika mərkəzinin işi də aydın şəkildə təsdiq edir. Mərkəz Azərbaycanın ilk xarici logistika mərkəzidir və onun 25%-i dövlətə məxsusdur. Mərkəz Azərbaycan üçün Qazaxıstana və digər Mərkəzi Asiya ölkələrinə sənaye malları, kənd təsərrüfatı məhsulları və ərzaq məhsulları ixrac etmək, mənim ölkəmə Qazaxıstan mallarını idxal etmək üçün əlverişli şərait yaratmışdır. Logistika mərkəzinin fəaliyyəti Azərbaycan və Qazaxıstan arasında ticarət-iqtisadi əlaqələrin qurulması, regionun nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və beynəlxalq yükdaşımaların artırılması baxımından xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Mərkəzdə kənd təsərrüfatı məhsulları və ərzaq məhsulları saxlanılacaq, sahibkarlara və ixracatçılara bir çox imkan və imtiyazlar veriləcək. Mərkəzin Qazaxıstanda yaradılması təsadüfi deyil. Ölkələrimizin ortaq tarixi var və Azərbaycan ilə Qazaxıstan arasında münasibətlər həmişə dostluq üzərində qurulub. Təbii ki, bu münasibətlər iki ölkənin yaxınlığı, ortaq tarixi kökləri və gələcək inkişaf strategiyaları kimi amillərə əsaslanır.

Nəticə

Yuxarıda deyilənlər təsdiq etməyə imkan verir ki, son 15 ildə Azərbaycanın tranzit imkanlarının artırılması ilə bağlı bütün tapşırıqlar uğurla yerinə yetirilib. Ötən müddət ərzində respublikanın tranzit potensialının artırılması istiqamətində irimiqyaslı layihələr həyata keçirilib, böyük investisiyalar yatırılıb. Ölkənin xarici iqtisadi əlaqələrinin genişləndirilməsində Bakıda və regionlarda beynəlxalq hava limanlarının, "Şərq-Qərb" və "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizləri istiqamətində beynəlxalq əhəmiyyətli avtomobil yollarının tikintisi, dəmir yolu relslərinin yenilənməsi mühüm rol oynayır. Ən əsası, bütün bunlar Azərbaycanın tranzit daşımalarda iştirak imkanlarını genişləndirir. Digər tərəfdən, respublika İpək Yolu üzərində böyük iqtisadi marşrutların yaradılmasına fəal dəstək verir və tranzit yüklərin öz ərazisindən səmərəli daşınmasının etibarlı təminatçısıdır. Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat marşrutlarının iqtisadi potensialı çox yüksəkdir . Son illər bu istiqamətdə görülən işlər ölkəni Avrasiyanın mühüm nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevirib. "Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi" ölkənin uzaq hədəfləri olan konkret siyasətinin olduğunu təsdiqləyir [15]. Həyata keçirilən kompleks layihələr regional tranzit yüklərin Azərbaycandan keçən nəqliyyat dəhlizlərinə cəlb edilməsini nəzərdə tutur. Reallıqlar göstərir ki, ölkəmiz qarşıya qoyulan məqsədə doğru inamla irəliləyir və tezliklə cəlbedici beynəlxalq nəqliyyat qovşağına çevriləcəkdir.

Beləliklə, araşdırmalarımız onu da göstərdi ki, dünya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələrin genişlənməsi və inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsi nəqliyyat sisteminin hər bir ölkənin, o cümlədən Azərbaycanın milli iqtisadiyyatının fundamental tərkib hissəsi olduğunu təsdiqlədi. Odur ki, nəqliyyat sistemimizin davamlı inkişafının təmin edilməsi üçün irimiqyaslı kapital qoyuluşları, iri nəqliyyat qovşaqlarının tikintisi və müasirləşdirilməsi, logistika proseslərinin idarə olunmasında qabaqcıl texnologiya və metodların tətbiqi, infrastrukturun genişləndirilməsi və beynəlxalq tərəfdaşlıq əlaqələrinin gücləndirilməsi tələb olunur.

ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycan regionun ən böyük nəqliyyat mərkəzinə çevrilməyə çalışır. URL: https://az.sputniknews.ru/economy/20181123/418053138/ (giriş tarixi 22.01.2019).
2. Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Moldova, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan, Ukraynada logistik proseslər və dəniz marşrutları II. "LOGMOS" baş plan layihəsi
3. https://www.trend.az/business/economy/2705175.html
4. http://www.traceca-org.org/ru/otraseka/istorija-traseka/ - TRACECA proqramı necə başladı
5. http://cbc.az/ru/v_story/video1525954528
6. https://www.exploreazerbaijan.com/ru/transport
7. https://azerbaijan.az/ru/related-information/280

8. https://president.az/ru/articles/view/52363
9. https:// azertag . az / ru / xeber / gaada _k_2026_ qodu _ planiruetsya _ zavershit _20_ avtodorojnыh _ proektov _ protyazhennostyu _22645_km-2512688
10. https://www.youtube.com/watch?v=5wrzFrPXfmk
11. https://azertag.az/ru/xeber/obnarodovan_hod_rabot_po_stroitelstvu_nazemnyh_peshehodnyh_perehodov_v_baku_i_na_magistralnyh_avtomobilnyh_dorogah-2319665
12. https://dergipark.org.tr/az/download/article-file/997231
13. https://azertag.az/ru/xeber/lapis_lazuli___pryamoi_torgovyi_put_iz_azii_v_evropu-1228228
14. https://absheronport.az/ru/page/haqqimizda/about-the-center
15. https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/ru/49b992d189bbce94a59f1bff84482cd8 .pdf

Зия Бабир оглы Агаев
Докторант Бакинского Евразийского Университета
Email: ziya.aghayev@gmail.com

Роль транспортного сектора в экономике Азербайджана

Резюме

Цель исследования – заключается в установлении эффективности и роли транспортного сектора в национальной экономике.

Методика исследования – в исследовании использовались методы группировки, обобщения и анализа.

Прикладное значение исследования - развития реформ, связанных с развитием экономического потенциала, его устойчивым развитием в транспортном секторе страны.

Результаты исследования – определены перспективные направления роста развития национальной транспортного сектора.

Оригинальность и научная новизна статьи – проведена комплексная оценка транспортного сектора Азербайджана, изучены перспективные проекты его развития.

Ключевые слова: транспорт, логистика, коридоры, коридор “Шелковый путь”, международные проекты.

Ziya Babir Agayev
Doctoral student at Baku Eurasian University
Email: ziya.aghayev@gmail.com

The role of the transport sector in the economy of Azerbaijan

Summary

The purpose of the study is to establish the effectiveness and role of the transport sector in the national economy.

Research methodology - the study used methods of grouping, generalization and analysis.

The applied significance of the research is the development of reforms related to the development of economic potential, its sustainable development in the transport sector of the country.

The results of the study indicate promising directions for growth in the development of the national transport sector.

The originality and scientific novelty of the article - a comprehensive assessment of the transport sector of Azerbaijan was carried out, promising projects for its development were studied.

Key words: transport, logistics, corridors, “The Silk Road” corridor, international projects.