

## **Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən istifadə müasir dövrün çağırışıdır**

**AQIL ƏSƏDOV**

Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili  
və Kommunikasiya Mərkəzinin şöbə müdiri,  
iqtisad elmləri doktoru

Qloballaşma və inteqrasiya proseslərinin dünyanı vahid iqtisadi orqanizmə çevirdiyi, İKT-nin ölkələr arasındakı məsafəni “kiçiltməyi” bir zamanda nəqliyyat əlaqələri qlobal və milli çərçivədə daha ciddi önəm kəsb etməyə başlayıb. Müasir dövrdə hansısa ölkəni özünütəcrid vəziyyətində təsəvvür etmək qeyri-mümkündür. Artıq xarici bazarlara çıxmaq, dünya bazarında rəqabətqabiliyyətli milli məhsullarla mövqe tutmaq, qlobal məkanda cərəyan edən sosial-iqtisadi proseslərdə fəal iştirak etmək, milli və beynəlxalq miqyasda baş verən dəyişikliklərə çevik uyğunlaşmaq qabiliyyəti kimi amillər ayrı-ayrı milli dövlətlərin, eləcə də bütövlükdə dünyanın dinamik və davamlı tərəqqisinin zəruri şərtinə çevrilib. Bütün bu prosesləri nəqliyyatsız təsəvvür etmək qeyri-mümkündür. Bu isə o deməkdir ki, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri milli dövlətlərin iqtisadi mövcudluğunun və davamlı inkişafının mühüm tərkib hissəsidir.

Bu mənada Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2023-cü il 23 noyabr tarixli Sərəncamı ilə təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımaların təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün” Fəaliyyət Planı mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Fəaliyyət Planında konkret məsələlər üzrə 24 istiqamətdə müxtəlif tədbirlərin reallaşdırılması nəzərdə tutulur ki, bu da nəqliyyat-tranzit-logistika xidmətlərini büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirməyə, ölkəmizin mövcud daşıma xidmətləri potensialından daha səmərəli şəkildə istifadə etməyə şərait yaradacaq.

Müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri artıq bir dəyər zəncirinə çevrilib. Daşınma xərclərinin hazır məhsulların üzərində təsiri yeni bir dəyər formalaşdırır. Bu dəyərin formalaşmasında dəhlizlər boyunca bütün ölkələrin bu və ya digər şəkildə payı var. Eyni zamanda da bu dəyər cəmiyyətin layiqli həyat səviyyəsinə və iqtisadiyyatın

normal fəaliyyətinə ciddi şəkildə təsir imkanlarına malikdir. Aydınır ki, məsafə və zaman daşınma xərcləri ilə düz mütənasibdir. Dəhlizlərin daha əlverişli və qısa ərazilərdən keçməsi arzuolunandır. Eyni zamanda, məsafələrin qısaldılması mümkün olmadıqda belə, üzv dövlətlərin daşınma müddətini azaltmaq imkanları mövcuddur ki, bu da xərclərin azaldılmasına təsir edir.

Aydınır ki, daşınma müddətinin azaldılması sərhəd-gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi və asanlaşdırılması ilə yanaşı, həm də müasir təkmil infrastruktur təminatı tələb edir. Təbii ki, müasir dövrün çağırışlarına uyğun olaraq, sərhəd-gömrük prosedurlarının sadəliyi və çevikliyi baxımından rəqəmsallaşma, rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi məsələləri də diqqət mərkəzində olmalıdır.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Azərbaycan Respublikası yuxarıda qeyd edilən məsələlərdə aparıcı dövlətlərdən biridir. Bu, ölkənin əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsindən və ən azı onun qədər əhəmiyyət kəsb edən, həyata keçirilən düzgün siyasətdən qaynaqlanır. Belə ki, hələ uzun illər öncədən Azərbaycanda nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi istiqamətində qəbul edilmiş davamlı və sistemli qərarlar nəticəsində ölkə istənilən növ daşınmanı həyata keçirməyə, qəbul etməyə, saxlamağa və yola salmağa qadirdir.

Dövlət başçısının rəhbərliyi ilə “Azərbaycanda avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşməsinə və inkişafına dair 2006-2015-ci illər üzrə Dövlət Proqramı”, “Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat sisteminin inkişafına dair (2006-2015-ci illər) Dövlət Proqramı”, “Bakı şəhərində nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi üzrə 2008-2013-cü illər üçün əlavə Tədbirlər Planı”, “Azərbaycan Respublikasında avtomobil yolları şəbəkəsinin yeniləşdirilməsi və inkişafına dair Dövlət Proqramı (2006-2015-ci illər)”, “Azərbaycan Respublikasında dəmir yolu nəqliyyat sisteminin 2010-2014-cü illərdə inkişafına dair Dövlət Proqramı” və s. müxtəlif istiqamətləri əhatə edən çoxsaylı proqramlar uğurla həyata keçirilib.

Böyük İpək Yolunun bərpası istiqamətində davamlı işlər görən, tədbirlər həyata keçirən Azərbaycan Respublikası, nəhayət 2005-ci ildə Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinə də qoşuldu. Beləliklə, ölkənin Şərq-Qərb (Böyük İpək Yolu) və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində Avropa və Asiyanın mühüm nəqliyyat tranzit qovşağına

çevrilmək imkanları daha da artdı. Onu da qeyd edək ki, **Azərbaycan yeganə ölkədir ki, Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizləri layihələrinin ikisində də iştirak edir.**

Bu gün “Dəmir İpək Yolu” adlandırılan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu Çinin elan etdiyi, Azərbaycan da daxil olmaqla, bir sıra ölkələrin dəstəklədiyi “Bir kəmər, bir yol” iqtisadi inkişaf strategiyasının tərkib hissəsinə çevrilib. BTQ-nin başlıca vəzifəsi Çindən və Cənub-Şərqi Asiyanın digər ölkələrindən Avropaya yüklərin daşınmasıdır. İnamlı deyə bilərik ki, bu dəmir yolu qitələrarası daşımalar üçün böyük imkanlar vəd edir.

Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsini yeniləyən BTQ Azərbaycanı əhəmiyyətli tranzit daşımalar mərkəzinə çevirib və bu yol ilə gələcəkdə 15 milyon tonadək yük daşımaq mümkün olacaq.

Bünövrəsi Ümummilli Lider Heydər Əliyev tərəfindən qoyulmuş strategiyanın uğurla davam etdirilməsi nəticəsində Azərbaycan dünyanın əsas yük axını istiqaməti olan Çin-Avropa-Çin arasında əsas həlledici qüvvəyə çevrilib. Dünyada və regionda baş verən geosiyasi hadisələrin də rəvac verdiyi bir sıra səbəblərdən Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi – Orta dəhliz Mərkəzi Asiya ölkələri və Xəzər dənizi üzərindən keçməklə Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən qısa və rahat marşrutdur.

Fəaliyyət Planında da qeyd edildiyi kimi, bir sıra önəmli üstünlüklərə malik olan Orta dəhliz boyunca vahid tarifli “bir pəncərə” prinsipi tətbiq olunacaq. Əlverişli coğrafi mövqe Orta dəhliz üzərində yerləşən dövlətləri Avropa ilə Asiyanı birləşdirən əsas tranzit ölkələri kimi gündəmə gətirib. Orta dəhlizin əsas üstünlüyü ondan ibarətdir ki, bütün iştirakçı dövlətlər bu marşrutun funksionallığının artırılması üçün güclü siyasi iradə nümayiş etdirirlər. Dəhliz boyunca yerləşən ölkələr arasında ikitərəfli və çoxtərəfli formatlarda əməkdaşlıq getdikcə genişlənir ki, bu da yükdaşımalar, yüklərin cəlb edilməsi, logistika ilə bağlı məsələlərin uzlaşdırılmasına geniş imkanlar yaradır. Çindən Avropaya gedən yük qatarı Orta dəhliz ilə 12 gün ərzində 10 min kilometr deyil, 7 min kilometr məsafə qət edəcək. Bu da Asiya və Avropa arasında qlobal ticarətdə dəhlizin nə qədər sərfəli və təhlükəsiz olduğunu nümayiş etdirir. Eyni qatar Cənub dəhlizi üzrə Süveyş kanalı üzərindən gəmi ilə 20 min kilometr yol qət edir. İstər dəniz, istərsə də dəmir yolu üzərindən daşınmalarda Orta dəhliz zaman və məsafə baxımından daha səmərəlidir ki, bu da daşınma xərclərinin daha az olması ilə dəhlizin cəlbediciliyini artırır. Dəhliz boyunca daşınmaların artması isə, öz növbəsində, iqtisadiyyatın digər sahələrinin inkişafına da

təkan verəcək. Bu isə o deməkdir ki, Orta dəhliz iştirakçı ölkələrə, yalnız nəqliyyat-tranzit gəlirləri vəd etmir, həm də iqtisadi tərəqqinin təkanverici bir qüvəsinə çevriləcək.

Orta dəhlizin digər bir üstünlüyü onun Türk Dövlətləri Təşkilatına daxil olan ölkələri birləşdirmək imkanındır. Yəni bu dəhliz, yük daşınma trayektoriyası (yolu) kimi cəlbedici olmaqla yanaşı, həm də Türk dünyasının birliyi baxımından da strateji əhəmiyyət kəsb edir. Belə bir birliyin formalaşması və möhkəmləndirilməsi Azərbaycan və Türkiyənin xarici siyasətində prioritet rola malikdir. Azərbaycan Respublikası İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin təşəbbüsüylə müxtəlif dövlətlərdən müəlliflərin cəlb edilməsi ilə 2024-cü ildə çap olunması nəzərdə tutulan “Orta dəhliz: mövcud vəziyyət və perspektivlər” adlı kitabın hazırlanması da məhz yuxarıda qeyd edilən zərurətdən irəli gəlib.

Onu da qeyd edək ki, Ələt terminalında azad iqtisadi zonanın yaradılması istiqamətində intensiv işlər aparılır. Bu da ölkəmiz üçün uzunmüddətli iqtisadi perspektivlər vəd edir. Orta dəhlizin digər marşrutlara inteqrasiyası isə gözlənilən dividendləri daha da artıracaq. Orta dəhliz marşrutu ilə daşınan yüklər həm də Azərbaycanın ərazisindən keçən Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizlərinə inteqrasiya edilmiş yollarla daşına bilər. Eyni zamanda, 44 günlük Vətən müharibəsində işğaldan azad edilmiş Şərqi Zəngəzur regionunda da dəhlizin inkişaf etdirilməsi perspektivləri mövcuddur. Zəngəzur vasitəsilə Naxçıvandan Türkiyəyə, oradan isə daha geniş coğrafiyaya çıxış mümkündür. Başqa sözlə desək, Zəngəzur dəhlizi açıldıqdan sonra Azərbaycanın Orta dəhliz vasitəsilə daşınma imkanları daha da genişlənəcək. Bu da bütün region dövlətləri üçün yeni fərsətlər yaradacaq.

Bu məqamda xüsusilə qeyd edək ki, “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımaların təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün” Fəaliyyət Planının qəbulu zamanında verilmiş, yüksək siyasi-iqtisadi və strateji əhəmiyyətə malik bir qərardır.