**UOT 338.47:339.56 (510):(479.24)**

**“BİR QURŞAQ, BİR YOL” STRATEGİYASI VƏ**

**AZƏRBAYCAN - ÇİN MÜASİR NƏQLİYYAT ƏLAQƏLƏRİ**

**Hacızadə Elşən Mahmud oğlu**

i.e.d., prof., Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti

Az 1001, İstiqlaliyyət küçəsi 6

[elshan@hajizada.com](https://mail.rambler.ru/#/compose/to=elshan%40hajizada.com)

**Xülasə**

***Tədqiqatın məqsədi -*** çinin tarixi İpək yolunun bərpası istiqamətində irəli sürdüyü “Bir qurşaq, bir yol” strategiyasının və Azərbaycan - Çin müasir nəqliyyat əlaqələrinin təhlili və qiymətləndirilməsi, habelə Azərbaycanın tranzit potensialından səmərəli istafadəsi üzrə təkliflərin irəli sürülməsi.

***Tədqiqatın metodologiyası -*** sistemli yanaşma, amilli və müqayisəli təhlil metodları.

***Tədqiqatın nəticələri -*** “Bir qurşaq, bir yol” strategiyası kontekstində Azərbaycan - Çin nəqliyyat əlaqələri perspektivlərinin qiymətləndirilmiş və Azərbaycanın tranzit potensialından səmərəli istafadəsi üzrə əsaslandırılmış təkliflər irəli sürülmüşdür.

***Tədqiqatın məhdudiyyətləri*** - regional nəqliyyat strategiyaların reallaşması ilə əlaqədar meyillər dəyişkənliyinin mövcudluğu.

***Tədqiqatın praktiki əhəmiyyəti -*** Azərbaycan - Çin iqtisadi əlaqələrinin dərinləşdirilməsi və Azərbaycanın tranzit potensialından səmərəli istifadə üzrə strategiya və konsepsiyaların hazırlanmasında istifadə imkanlığı.

***Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi -*** yeni və tarixi İpək yolu mövzusunda müasir araşdırmalar üzrə ümumiləşdirmələrin aparılması və Azərbaycanın tranzit potensialı haqqında yeni qiymətləndirmələrin verilməsi.

**Açar sözlər:** *İpək yolu, TRACECA, nəqliyyat, tranzit, vergilər*

**1.Giriş**

Vüsətlənən innovativ inkişaf, yüksək texnologiyaların, informasiya-kommunikasiya sistemlərinin iqtisadiyyata geniş tətbiqi bütün sferalarda əsaslı dəyişikliklər yaradaraq ayrı-ayrı ölkələrin və regionların iqtisadi əlaqlərinin də daha intensiv xarakter almasına zəmin olmuşdur. Avroasiya qitəsində bu proseslər iki makroregionun - Avropa və Cənub-Şərqi Asiyanın timsalında xüsusi bir səciyyə daşıyır. Son onilliklərin sıçrayışlı inkişaf templəri ilə irəliləyən və iqtisadiyyatını **başlıca olaraq ixracata yönəldən** Çin Xalq Respublikası (*bundan sonra Çin*) bu məkanın iqtisadi favoriti rolunda çıxış edir. Reallıq belədir ki, yaşadığımız dövrdə dünyanın aparıcı korporasiyaları Çinə ən əlverişli perspektiv bazar olaraq yanaşırlar. O, xarici investisiya kapitalı müəssisələrinin sayı ilə də artıq ABŞ-a yaxınlaşmışdır. Çin yalnız iqtisadiyyatda deyil, elm və innovasiya sferasında, hərbdə, təhsil və səhiyyə, idmanda və sosial-mədəni həyatın bütün digər sahələrində dünyanın ən qabaqcıl ölkələrindən biri kimi tanınır. Bütün bunlar isə ona yaxın onilliklərdə dünya iqtisadiyyatının aparıcı və onu idarə edəcək gerçək bir ölkəyə çevriləcəyinə əsaslar yaradır. Bu meyillər ölkədə yaxşı dərk olunur və ona görə də inkişafın davamlılığı daim diqqət mərkəzində saxlanılır. Müasir mərhələdə Çin, tələbi yüksələn Avropa bazarlarının mənimsənilməsində əhəmiyyətli rol oynayır və bu istiqamətdə mühüm qlobal tutumlu strategiyalar hazırlayaraq həyata keçirir. Belə strategiyalardan biri də qədim “İpək Yolu”nun bərpası üzrə “Bir qurşaq, bir yol” layihəsi ilə bağlıdır. Əslində o, heç də tamlıqla bir ticari bərpa layihəsi deyildir. Bu böyük bir coğrafiyada mühüm iqtisadi-sosial və mədəni-humanitar effektlər yaradacaq yeni strateji reallıqların tərənnümüdür. Burada əsas oyunçu rolunda Çinin çıxış etməsi gerçək amil olsa da, faydalanma Şanxaydan, habelə ondan Şərq və Cənubdan Avropanın son Atlantik sahillərinə qədər bir nəqliyyat oxunda düzlənən bütün region ölkələrini əhatə edəcəkdir. Bu çoxsaylı ölkələr içərisində öz geopolitik və geostrateji mövqeyi ilə seçilən tarixi İpək Yolunun Şimal-Cənub nəqliyyat marşrutu ilə kəsişdiyi mühüm geostrateji məkanda qərarlaşan Azərbaycan Respublikası da özünün müvafiq nəqliyyat-infrastruktur və logistik imkanları məcmusunda mühüm tranzit üstünlükləri ilə fərqlənir. Belə üstünlüklər həm də böyük İpək yolunun baş arteriyası - TRACECA-nın mənzil qərargahının yerləşdiyi,Xəzərin ən böyük liman şəhəri paytaxt Bakını bütün mutimodal nəqliyyat sisteminin özündə birləşdirən effektli məkan-fider şəbəkəsində, yeni qlobal və regional nəqliyyat bölüşdürücü qovşaq-mərkəzə çevrilmə və ümumilikdə Azərbaycan-Çin yeni nəqliyyat əlaqələrinin genişlənməsi istiqamətlərində imkanını daha da artırır. Avropa ilə Asiyanı birləşdirərək yeni alternativ bağlantı Bakı-Tbilisi-Qars - BTQ dəmir yolu xəttinin işə düşməsi, Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin yaradılması, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinin yenidən qurulması fonunda bu effektlər daha real görkəm alır. Bütün bu analitik şərh olunanlar, eyni zamanda elm aktuallıq daşıyaraq qarşılıqlı əlaqəli olan ümumi kontekstdə bizim araşdırma predmetinin də leytmotivini təşkil edir.

**2.Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərinin kəsişdiyi geostrateji məkan**

İqtisadiyyatın bütün aparıcı sahələrində köklü dəyişiklikləri təmin etmiş, böyük uğurlara nail olmuş Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və nəqliyyat müstəqilliyinin genişləndirilməsi istiqamətində də davamlı və məqsədyönlü işlər aparılır. Ölkənin nəqliyyat sisteminin inkişafına çoxmilyardlı sərmayələr yatırılır, ən müasir beynəlxalq standartlara uyğun avtomobil yollarının inşası və yenidənqurması həyata keçirilir. Respublikanın dəmir yolları modernləşdirilir, dəniz donanmasının arsenalı yeniləşdirilir, Bakı şəhərinin Ələt qəsəbəsində Xəzərdə ən böyük beynəlxalq dəniz ticarət limanı kompleksi yaradılır. Hava gəmiləri parkı müasir təyyarələrlə təchiz olunur, yeni beynəlxalq avia reyslər açılır, ölkənin əsas regional mərkəzlərində - Naxçıvan, Gəncə, Lənkəran, Zaqatala və Qəbələdə beynəlxalq hava limanları fəaliyyət göstərir [15, 17].

Azərbaycan özünün tranzit imkanlarından irəli gələrək, mühüm regional nəqliyyat infrastruktur layihələrinin təşəbbüsçüsü və stimullaşdırıcısı kimi fəaliyyətini genişləndirir. Bunlar içərisində müəllifi olduğu qlobal mahiyyətli Trans Anadolu Boru Kəməri - TANAP, onun davamı olan Transadriatik Qaz Kəməri - TAP ilə yanaşı nəhəng nəqliyyat şəbəkəsi - Azərbaycanla Türkiyəni, bütövlükdə isə Avropa ilə Asiyanı birləşdirəcək, müasir dünyanın 100 layihəsi siyahısına daxil olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin inşası xüsusi strateji əhəmiyyət daşıyır. Artıq reallaşmaqda olan bu dəmir yolu xətti üzrə hər il milyonlarla ton yük daşınacaqdır. Gələcəkdə isə onun rolu sərnişin daşınmalarında da artacaqdır. Bu layihənin əhəmiyyətinə yaxın zamanlarda İstanbulda Yavuz Sultan Səlim körpüsündə və “Mərməray” layihəsi üzrə Bosfor boğazının altından keçən tuneldə dəmir yolu xətlərinin açılışları daha bir effektivlik qatacaqdır [15, 19, 25].

BTQ dəmir yolu xətti ilk baxışda regional layihə təəssüratı yaratsa da, əslində əhəmiyyətliliyinin miqyasına görə mühüm qlobal səciyyə daşıyan bir təzahürdür. Strasburqla uzaq Şanxayı birləşdirəcək Böyük İpək Yolunda qısa bir bağlantı olsa da, BTQ dəmir yolu iki qitəni polad relslərlə birləşdirərək böyük sosial-iqtisadi effektivliyə zəmin olacaqdır. Bu marşruta region ölkələrinin iqtisadi potensiallarının məcmusu kontekstində yanaşsaq, görərik ki, mövcud arealda dünya iqtisadiyyatının yarıdan çoxu cəmləşmişdir.

BTQ dəmir yolu xəttinin işə düşməsi Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin gücləndirilməsində, iqtisadi qüdrətinin artırılmasında yeni mühüm strateji amil olacaqdır.Bu layihə həm də Naxçıvan Muxtar Respublikasını blokadadan çıxararaq onun nəqliyyat müstəqilliyinin təmin edilməsində vacib amilə çevriləcəkdir. Bununla əlaqədar BTQ dəmir yolu xəttinin layihələndirilən yeni bir qolunun əhəmiyyəti yüksək qiymətləndirilmələdir. Həmin qol Qars-İğdır-Naxçıvan marşrutu ilə İrandan keçən Cənub Dəhlizinə bağlanaraq Pakistana istiqamət almaqla Orta Dəhliz funksiyasını yerinə yetirəcəkdir. Nəticədə Xəzərin şimal və cənubundan keçən Şimal Dəhlizi ilə Cənub Dəhlizi də birləşdirəcəkdir. Bu dəhlizlər həm də Həştərxan-Mahaçqala *(Rusiya*) - Samur-Astara (*Azərbaycan*) - Astara-Rəşt-Qəzvin *(İran*) xəttində Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Qərb marşrutu layihəsinin reallaşması ilə də birləşəcəklər. Bundan irəli gələrək Azərbaycan hazırda İran sərhəddinə girişdə 8,3 kilometrlik yolun və Astaraçay üzərində 101 metr uzunluğunda Astara (*Azərbaycan*) - Astara (*İran*) dəmir yol körpüsünün tikintisini həyata keçirir. Bunlarla yanaşı bu dəhlizin tam istismara verilməsi üçün Azərbaycan İran ərazisindəki 2006-cı ildən çəkilişinə başlanan Qəzvin-Rəşt-Astara xəttinin tərkib hissəsi - 167 kilometrlik Astara-Rəşt xəttinin inşasına da hərtərəfli dəstək verir [21].

BTQ dəmir yolu xətti Avropa ilə Asiya arasında daşınmalarda yekun bənd kimi çıxış edir və onları birləşdirən ən qısa marşrut hesab olunur. Bu xəttin tarixi İpək yolu üzərində qurulması region ölkələri üçün onun cəlbediciliyini daha da artırır və eyni zamanda həmin coğrafiyada yerləşən türkdilli ölkələrin iqtisadi, sosial və mədəni əlaqələrinin genişlənməsində mühüm əhəmiyyət daşıyır. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev bu əhəmiyyətliliyi bir daha vurğulayaraq 2013-cü il avqustun 16-da Azərbaycanın Qəbələ şəhərində Heydər Əliyev Konqres Mərkəzində keçirilən Türkdilli Dövlətlərin Əməkdaşlıq Şurasının III Zirvə toplantısında demişdir: “Avropanı Asiya ilə birləşdirən BTQ dəmir yolunu, xüsusilə qeyd etmək istəyirəm. Bu dəmir yolu bundan sonra 100 illiklər ərzində xalqlarımıza xidmət edəcək. Bu, böyük geosiyasi, geoiqtisadi və əməkdaşlıq layihəsidir”. Bunlara rəğmən həmin Konqresdə çıxış edən türkdilli ölkələrin dövlət başçıları da dəyirli fikirlər bölüşmüşlər. Türkiyə Cümhuriyyətinin sabiq prezidenti Abdullah Gül nitqində söyləmişdir: “Modern “İpək Yolu” və ya “Orta dəhliz” adlandırılan bu layihənin ən mühüm hissəsi Azərbaycan ilə birgə həyata keçirdiyimiz BTQ dəmir yolu layihəsidir... Tarixə nəzər saldıqda türk dövlətlərinin güclü və təsirli olduğu dövrlərdə “İpək yolu”nun dünya ticarətinin ana xətti olduğu müşahidə olunur. Türk dünyası qlobal iqtisadiyyatdan və dünya ticarət yollarından kənarda qaldıqda isə siyasi və mədəniyyət sahəsinə təsiri azalmışdır. Bunları tarixi oxuyanlar bilirlər. Bu mənada “İpək yolu” türk dünyasının iqtisadi rifahının və siyasi təsirinin açarıdır. Ona görə “İpək yolu”nu yenidən bərpa etmək strateji bir prioritet olmalıdır”. Qazaxıstan prezidenti Nursultan Nazarbayev demişdir: “Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tezliklə istifadəyə verilməsini gözləyirik. Bundan əvvəl bizim nəqliyyat nazirləri və dövlət başçıları bütün zəruri məsələləri həll etməlidirlər. Müxtəlif maneələr var, onları aradan qaldırmaq lazımdır. Bu marşrut bizim üçün çox vacibdir”. Qırğızıstan prezidenti Almazbek Atambayev isə “...Türkiyədən başlanan bu yol Azərbaycan, Qazaxıstan, Qırğızıstan ərazisindən keçərək Çinin Kaşqar əyalətinə qədər davam edər. Əgər biz bu yolları çəksək, xalqlarımız bir-birinə daha yaxın olacaq və gələcəyimiz ortaq olacaqdır” deyə söyləmişdir [15, 25].

BTQ dəmir yolunun inşası Azərbaycan-Türkiyə iqtisadi və humanitar əlaqələrinin inkişafına da çox dəyərli əlavə stimullar verəcəkdir. Həm də qeyd olunmalıdır ki, Böyük İpək Yolunun bərpasına mühüm uğur gətirəcək bu layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə məxsus yüklərin bu dəmir yoluna cəlb edilməsi hər iki istiqamətdə intermodal və konteyner daşımalarının həcmini artıracaqdır. Eyni zamanda dəmir yolu xətti ilə yalnız yük qatarlarının deyil, vurğulandığı kimi sərnişin qatarlarının hərəkəti də təmin olunacaqdır. Bütün bunlar isə öz növbəsində BTQ dəmir yolu xəttinin çəkilişinin və onun Azərbaycan üçün nə qədər əhəmiyyəti olduğuna bir daha əsaslar gətirir.

**3.Qədim və yeni İpək yolu**

İpək yolu (*çin dilində* - 絲綢之路 - sīchóuzhīlù - *Böyük ipək yolu*) ensiklopediyalara “Böyük ipək yolu” adı ilə interpretasiya olunur. E.ə. II əsrdə açılaraq Şərqi Asiyadan, xüsusən də Çindən Aralıq dənizi ölkələrinə istiqamətlənərək çarpaz şəkildə [Avropa](https://az.wikipedia.org/wiki/Avropa) və [Asiya](https://az.wikipedia.org/wiki/Asiya) qitələrindən keçən marşrutlar şəbəkəsini əks etdirən karvan yolu kimi xarakterizə edilir. Adından göründüyü kimi o ismini Çin ipəyinin ixracından almışdır. Qədim dövrlərdə və orta əsrlərdə əhəmiyyətini artıran ticarət marşurutu olaraq indiki [Çin](https://az.wikipedia.org/wiki/%C3%87in), [Yaponiya](https://az.wikipedia.org/wiki/Yaponiya), [Hindistan](https://az.wikipedia.org/wiki/Hindistan), [Monqolustan](https://az.wikipedia.org/wiki/Monqolustan) [İran](https://az.wikipedia.org/wiki/%C4%B0ran), [Özbəkistan](https://az.wikipedia.org/wiki/%C3%96zb%C9%99kistan), [Tacikistan](https://az.wikipedia.org/wiki/Tacikistan), [Azərbaycan](https://az.wikipedia.org/wiki/Az%C9%99rbaycan), Türkiyə və digər ölkələrinin ərazisini əhatə etmişdir. “Böyük ipək yolu”nun əsas hissəsi öz başlanğıcını Qədim Çinin paytaxtı Çanqandan (*Xian*) götürmüş və onun Sian, Lançjoudan, Dunxuanacan əyalət və şəhərlərindən keçməklə iki - şimal və cənub qollarına ayrılmışdır. Şimal qolu Qədim Uyğurstanın Turfan şəhərindən Pamir dağlarına, oradan da Fərqanəyə və Qazaxıstan çöllərinə istiqamətlənmişdir. Cənub qol isə Lob-Nor gölünü yandan aşmaqla Təklə-Məkan səhrasının cənub hissəsiylə Yarkənd və Pamir dağlarının cənub hissəsindən keçərək qədim Baktiriyaya, sonra Parfiyaya (*indiki İran*), oradan da cənubdan Hindistana, qərbdən Yaxın Şərq və indiki Türkiyə ərazisindən yönəlməklə Aralıq dənizinəcən uzanmışdır. “İpək yolu” və “İpək marşrutu” istilahları ([*almanca*](https://az.wikipedia.org/wiki/Alman_dili) - *Seidenstraße* və *Seidenstraßen*) ilk dəfə 1868-1872-ci illərdə Çinə səyahət etmiş alman coğrafiyaşünası Ferdinand fon Rixthofen (*1833-1905*) tərəfindən dövriyyəyə gətirilmişdir [13, 14]. Bir xətti boyunca düzlənən məmləkətləri, mədəniyyətləri birləşdirən “Böyük ipək yolu”erkən sivilizasiya dövründən - bizim eranın I minilliyindən başlayaraq II minilliyin ortalarına - böyük coğrafi kəşflərin başlanğıcına qədər aktiv fəaliyyətdə olmuş, Amerikaya və Hindistana dəniz yolunun geniş açılması ilə XVI əsrdə əzəli əhəmiyyətini itirmişdir. Qeyd olunmalıdır ki, “Böyük ipək yolu” möhtəşəm dövlətlərin, qüdrətli sərkərdələrin İsgəndər şahın, Çingiz xanın, əmr Teymurun siyasi-iqtisadi maraqlarının, ehtiraslarının toqquşduğu, böyük orduların keçdiyi bir coğrafiya olmuşdur. Çingizilərin erkən imperatorluqları dövründə isə bu əraziləri demək olar ki təmamilə onlar idarə etmişlər. “Böyük ipək yolu” ilə yüklər yalnız quru marşrutlarla deyil, su yolları ilə də daşınmışdır. Belə ki, çin, koreya və yapon gəmiləri vasitəsi ilə yüklər həm bu ölkələr arasında daşınmaları və həm də Hindistan, İran və Hind okeanın Afrika sahillərinə qədər ticarəti təmin etmişdir [2, 25].

Aşağıda Böyük İpək Yolunu əks etdirən şəkil verilmişdir:

**Şəkil 1. Böyük İpək yolu xəritəsi**

**Mənbə**: www.[worldmetro.org.ua](http://www.worldmetro.org.ua/2010/12/tonnel-pod-bosforom/) - Dünya nəqliyyat ensiklopediyası və yenilikləri saytı.

Qədim İpək yolunda öncə üstün əmtəə ipək çıxış etsə də, sonradan bu transkontenital marşrutla Mərkəzi Asiyadan Çinə - orada çox qiymətli hesab edilən atlar daşınmış, hərbi sursat və ləvazimatlar, qızıl-gümüş, qiymətli metallar və daşlar, şüşə, çini, qab-qacaq, boya, dəri, yun, pambıq, xalçalar, çay, düyü, ekzotik meyvə və əşyalar, müxtəlif heyvanlar və bu kimi çeşidli məhsullar ticarət mübadiləsinin əsas predmetinə çevrilmişdir. “Böyük ipək yolu” xalqlar arasında iqtisadi, mədəni, konfessial əlaqələrin inkişafında, elm və texnologiyaların yayılmasında mühüm rol oynamışdır. Bu yol Çinlə bağlı olan dörd ixtiranın - kompas, barıt, kağız və kitab çapının Qərbə gətirilməsində əhəmiyyətini nümayiş etdirmişdir [3, 5, 7].

“Böyük ipək yolu”ndan yenidən istifadə imkanları başqa bir rakusda SSRİ dövlətinin yarandığı ilk onilliklərdə Yaponiya və Böyük Britaniya ilə konfliktlərində Çinin müəyyən siyasi qüvvələrinin miqyasılı müdafiə etdiyi zamanlarda aktuallaşdı. Həmin vaxt SSRİ-də Çinə 3 min km-ə qədər uzunluğa malik avtomobil yolu çəkildi [8]. 1960-cı illərdə isə SSRİ Transsibir dəmiryolu magistralı vasitəsi ilə Avropa və Asiya arasında transkontinental daşımalar bazarına çıxış əldə etdi. Lakin siyasi vəziyyət, logistika və relslərarası məsafə müxtəlifliyi ilə əlaqədar problemlər ondan tam istifadəyə imkan vermədi. Dəhlizdən istifadə özünün əhəmiyyətini sovetlər ittifaqının süqutu ərəfəsində - 1990-cı illərdə, öncə SSRİ və Çin, sonra isə Qazaxıstanla Çin arasındakı birinci bağlantının işə salınması ilə əldə etdi. 2008-ci ildə isə Çin, Monqolustan, Rusiya, Belarus, Polşa və Almaniya bu xətdə Pekin və Hamburq arasında yük daşımaları optimallaşdıran layihə üzrə saziş bağladılar. 2011-ci ildə bu dəhlizdə tranzit 15 milyon tonu keçdi. 2013-cü ildə Transsibirlə Çin dəmir yolları arasında ikinci bağlantı istismara verildi və burada TEU[[1]](#footnote-1) konteyner daşımaları həcmi 600 minə yüksəldi. Belə vəziyyət Çindən Almaniyaya dəmir yolu ilə tranziti dəniz yollarına nisbətdə 20 gün azaldaraq 11-15 günə endirdi. Qeyd olunmalıdır ki, tarixi adı “Böyük Sibir Yolu” adlandırılan Transsibir (*Trans-Siberian Railway*) dəmiryolu magistralı Avroasiya üzərindən Rusiyanın şərqisibir və uzaqşərq sənaye şəhərlərini paytaxt Moskva ilə birləşdirən dəmir yoludur. Buraxılış qabiliyyəti ildə 100 milyon ton yük nəzərdə tutulan bu magistralın (*Moskva-Vladivastok*) uzunluğu 9288,2 km-dir və o, dünyada ən uzun dəmiryolu xəttidir. İnşasına 1891-ci ildə başlanmış və 2002-ci ildə tam eletrikləşdirilmişdir. Bu magistral aşağı sürətli (*orta sutkalıq təxminən 300 km*) və bahalı tarifliyi ilə də fərqlənir. Sürətin aşağı olması əsasən relyef və yol infrastrukturunun köhnəliyi bağlıdır. Bundan başqa bu dəmir yolunun keçdiyi ərazilərdə relslərin oğurlanması və heyvan sürülərinin tez-tez qatarların qarşısına çıxması (*2014-cü ildə 130 belə hadisə baş vermişdir*) hallarının mövcudluğu da sürətin azalmasına səbəb olur [10, 11]. Transsibir dəmiryolu ilə Çindən Moskaya TEU konteyneri 45 gün və daha çox vaxt ərzində təxminən 6300 ABŞ dollarına daşınır [21].

“Böyük ipək yolu”nun Şimal qolunun dirçəldilməsi istiqamətində Rusiya bir sıra layihələr üzrə işlər aparır. Bu ölkə 2014-cü ildə özünün Uzaq Şərq regionunu inkişaf etdirmək məqsədi ilə “Razvitie” *(İnkişaf*) adlı Trans-Avropa qovşağı konsepsiyası irəli sürmüşdür. Hazırda həmin konsepsiya üzrə Transsibir və Baykal-Amur (*BAM*) dəmir yolu mağistralları əsasında İnteqral Avroasiya nəqliyyat sistemi layıhəsi hazırlanır və Çin-Monqolustan-Rusiya dəmir yolu keçidi inşa olunur. Nəticədə Transsibir və BAM dəmir yolu xəttlərinin illik buraxılış qabiliyyəti hazırki 75 milyon tondan 141 milyon tona yüksələsək və burada çatdırılma sürəti də artırılacaqdır. Bundan başqa Rusiya 2016-cı ildə Qazaxıstn vasitəsi ilə Çinə sadələşdirilmiş tranzit mexanizmi əsasında yük avtomobillərinin hərəkətinə başlamışdır. Bununla bağlı həm də Qazaxıstan keçməklə Çin-Qərbi Avropa avtotrassı və Rusiya-Belarus avtomobil yolu rekonstruksiya olunur [10].

Daha müasir tarixdə “Böyük ipək yolu”nun bərpası istiqamətində ən mühüm layıhə kimi 1993-cü ildə təsis edilmiş TRACECA (*Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia - TRACECA*) Avropa İttifaqının Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin təşkili proqramı çıxış edir. Tarixi ipək yolunun cənub qolunu aktivləşdirilməsini nəzərdə tutan və mənzil-qərargahı Azərbaycanda - paytaxt Bakı yerləşən bu təsisatda 14 üzv dövlət: Azərbaycan, Türkiyə, İran, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Tacikistan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Gürcüstan, Əfqanıstan və Ermənistan təmsil olunmuşlar. Xüsusilə vurğulanmalıdır ki, ümummilli lider Heydər Əliyevin tarixi İpək Yolunun bərpası strategiyasına xüsusi önəm vermiş və onun əsaslı reallaşdırılması üçün möhtəşəm təsisatlandırmanı təmin etmişdir. Onun təşəbbüsü ilə 1998-ci il 7-8 sentyabr tarixlərində Bakı şəhərində 9 ölkənin dövlət başçısı (*Azərbaycan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Türkiyə, Özbəkistan, Ukrayna*), 13 beynəlxalq təşkilat və 32 dövlətin nümayəndə heyətinin iştirak etdiyi Tarixi İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq Konfrans keçirilmiş, Avropa İttifaqının TRACECA Proqramı əsasında “Avropa-Qafqaz-Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş” imzalanmış və Bakı Bəyannaməsi qəbul edilmişdir [14, 22, 23].

TRACECA dəhlizi çox zaman “Yeni ipək yolu” adlandırılır. Bundan başqa müasir zamanda, ümumiyyətlə İpək yolunu “Modern İpək Yolu” və ya “Orta dəhliz” də adlandırırlar. Onun böyük bərpası yönümündə yeni bir yaranışı bu istiqamətdə əsas yük bazası rolunu oynayan Çin nümayiş etdirir. Həmin yanaşma “Bir qurşaq, bir yol” (*çin dilində* - 带-路 - *bir qurşaq - bir yol*) “İpək Yolu İqtisadi Qurşağı” və “XXI əsrin Dəniz İpək Yolu” birləşmiş layihələrinin əhatə edən Çin dövləti tərəfindən irəli sürülən təşəbbüsdür. Bu meqalayihənin reallaşdırması barədə niyyət ilk dəfə Çin Xalq Respublikasının sədri Si Szinpin 2013-cü ildə Qazaxıstana səfəri zamanı Astana sammitində bəyan olunmuşdur. Çin ümumi adda “Yeni ipək yolu” kimi tanınacaq bu strateji proqrama özünün geniş iştirakı əsasında regional əlaqələrinin möhkəmləndirilməsinin və beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafının yeni modeli olaraq yanaşır. “Bir qurşaq, bir yol” layihəsinin quru zolaqda məqsədi Avrasiya ərazisində yeni körpülərin inşası və “Çin-Mərkəzi Asiya-Qərbi Asiya”, “Çin-Monqolustan-Rusiya”, “Çin-Pakistan”, “Banqladeş-Çin-Hindistan-Myanma”, “Çin-Çinimaçin yarımadası” kimi nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf etdirilməsi ilə bağlıdır [20]. Dəniz hissəsində əsas məqsəd səmərəli və təhlükəsiz fəaliyyətlə “Yeni ipək yolu”nun ən böyük limanlarını birləşdirəcək nəqliyyat marşrutlarının yaradılması ilə bağlıdır. Böyük inkişafa nail olmaq üçün isə quru və dəniz arasında sıx əməkdaşlıq təmin olunmalıdır. Asiya, Avropa və Afrika olmaqla üç qitəni birləşdirəcək dünyanın ən böyük bu iqtisadi dəhlizini yol boyu ölkələrin qarşılıqlı faydalanması zəminində onların dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyasını dərinləşdirəcək, mədəniyyətlərarası əlaqə və mübadiləni daha da genişləndirəcəkdir. Layihənin tam reallaşacağı təqdirdə Sakit okean hövzəsindən Atlantik okeanı hövzəsinə qısa müddətdə çatmaq mümkün olacaqdır. Çin rəsmi məlumatlarına görə meqalayihənin əhatə etdiyi zonada planetin 63% əhalisi yaşayır və ərazi miqyaslı təbii resurslarla zəngindir. Burada təxmin edilən iqtisadi miqyas isə 21 trilyon ABŞ dollarına bərabərdir. Çin 2014-cü ildə layihənin maliyyələşdirilməsinin bir hissəsi olaraq Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankını təsis edərək ilkin maliyyə vəsaiti kimi 47 milyard dollar pul ayırıb. 2015-ci ildə isə Çin müəssisələri layihənin əhatə etdiyi 49 ölkəyə birbaşa investisiyalar yönəldiblər. Azərbaycan da daxil olmaqla, təxminən 30 ölkə “Bir qurşaq, bir yol” birgə layihəsinin həyata keçirilməsi ilə bağlı Çinlə əməkdaşlıq haqqında müqaviləni imzalayıb. Əməkdaşlıq etməyə hazır olan ölkələrin sayı isə 70-dən çoxdur [19, 24].

Bütün bunlardan başqa Çin hökuməti tarixi İpək Yolunun bərpası istiqamətində yalnız yük daşımaları deyil, həmçinin sərnişin daşımalara da xüsusi diqqət ayırır. O, Qırğızıstan, Özbəkistan, Türkmənistan, İrandan keçməklə Türkiyəyə qədər uzanacaq Avrasiya Sürətli Qatar Yolu - ASQY adlı 6 min kilometrlik nəqliyyat xətti layihəsini həyata keçirir. Ölkənin Sincan Uyğur bölgəsindən start götürəcək bu layihə üzrə 150 milyard ABŞ dolları həcmində investisiyalar nəzərdə tutulmuşdur. ASQY-nin Qafqaz ərazisində BTQ dəmir yolu xətti ilə birləşəcəyi də nəzərdə tutulur. 2030-cu ilə qədər tam hazır olacağı gözlənilən dəmir yolu xəttində sərnişin qatarlarının sürətinin saatda 200 km, yük qatarlarının isə 160 km olacağı təxmin edilir [20].

**4.Çin Xalq Respublikası və onun nəqliyyat infrastrukturu**

Dünyanın ən möhtəşəm dövlətləri sırasıda Çin Xalq Respublikası (*çin dilində* - 中華人民共和國 - *Çin Xalq Respublikası*) [Şərqi Asiyada](http://az.wikipedia.org/wiki/%C5%9E%C9%99rqi_Asiya) 13 ölkə - [Rusiya](http://az.wikipedia.org/wiki/Rusiya), [Qazaxıstan](http://az.wikipedia.org/wiki/Qazax%C4%B1stan), [Qırğızıstan](http://az.wikipedia.org/wiki/Q%C4%B1r%C4%9F%C4%B1z%C4%B1stan), [Tacikistan](http://az.wikipedia.org/wiki/Tacikistan), [Əfqanıstan](http://az.wikipedia.org/wiki/%C6%8Ffqan%C4%B1stan), [Hindistan](http://az.wikipedia.org/wiki/Hindistan), [Nepal](http://az.wikipedia.org/wiki/Nepal), [Butan](http://az.wikipedia.org/wiki/Butan), [Myanma](http://az.wikipedia.org/wiki/Myanma), [Laos](http://az.wikipedia.org/wiki/Laos), [Vyetnam](http://az.wikipedia.org/wiki/Vyetnam), [Koreya Xalq](http://az.wikipedia.org/wiki/KXDR) Demokratik Respublikası və [Monqolustan](http://az.wikipedia.org/wiki/Monqolustan)la həmsərhəddə yerləşir. Əhali sayına görə birinci (*1,380 milyard nəfər*), əraziyə görə isə üçüncü (*9,6 milyon km2*) ölkədir. Paytaxtı Pekin şəhəri, rəsmi dili çin dili olan ölkə konstitusiyasına görə Çin xalqın demokratik diktaturası əsaslanan sosialist dövlətidir. Ölkə tipinə görə mərkəzləşmiş unitar dövlət sisteminə aid edilir. Çin BMT-nin Təhlükəsizlik Şurasının daimi üzvüdür, milli valyutası yuandır [25].

Çin ABŞ-dan sonra, dünyanın ikinci ən güclü iqtisadiyyatına malikdir. O, dünya valyuta ehtiyatlarının yarısından çoxuna və silahlı qüvvələrinin sayına görə dünyanın ən böyük ordu kontingentinə sahibdir [4, 25].

Çin dünyada ən qədim mədəniyyətlərdən biridir. Burada yazı mədəniyyətinin yaşı təqribən 4 min il hesablanır. Çin ərazisində quldarlıq quruluşu b.e.ə. XXI yüzillikdə Xia sülaləsinin qurulması ilə başlanır. Sonrakı dövrlərdə buradakı quldarlıq sistemi daha da genişlənmiş və güclənmişdir. B.e.ə. 770-221 Şərqi Cou dövründə quldarlıq tədricən feodalizlə əvəz olunmağa başlanmışdır. B.e.ə. 221-ci ildə Çində ilk çox etnik qruplu, mərkəzi feodal dövləti yaranmışdır. Burada feodal quruluş 2 min il - 1840-cı ilindəki [Tiryək müharibələri](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=Tiry%C9%99k_m%C3%BCharib%C9%99l%C9%99ri&action=edit&redlink=1) zamanına qədər davam etmişdir. Bu müharibələrinin başlanması Çin tarixində böyük dəyişikliyə yol açmışdır. Belə ki, XIX əsrin əvvəllərindən etibarən İngiltərə Çinə kontrabanda yolu ilə böyük miqdarlarda tiryək ixrac etmiş və ölkədən gümüş çıxarmışdır. Bu hadisələr Çinin iqtisadiyyatına zərər vurmuş və ölkə İngiltərə ilə müharibələr aparmışdır. Məğlub olan Çin İngiltərə ilə müqavilə imzalayaraq yarı feodal, yarı müstəmləkə bir dövlətə çevrilmişdir. XX əsrin əvvəllərində Rusiyadakı inqilab və çevrilişlər Çində də marksizm yayılmasına səbəb olmuşdur. 1921-ci ildə Çin Kommunist Partiyası qurulmuşdur. 1930-cu ildən Çin Kommunist Partiyasının rəhbəri seçilən Mao Tszedun (*1893-1967*) sonradan Çin üçün öz adı ilə bağlı “maozim” adlı xüsusi kommunist ideologiyası hazırlamışdır. O, SSRİ dövlətinin köməyi ilə vətəndaş müharibəsində generalisimus Çan Kayşıyə (*1887-1975*) qalib gəldikdən sonra ömrünün sonuna qədər ÇXR-na rəhbərlik etmişdir. Belə ki, 1 oktyabr 1949-cu il tarixində Çin Kommunist Partiyası Çin Pespublikasının sələfi olaraq Çin Xalq Respublikası adlı dövlətin yaranmasını elan etmişdir. Tayvan (*Çin Respublikası*) hökuməti arasında müharibə isə 1950-ci ildə dayandırılmış və burada hazırda mövcud Çin Respublikası yaradılmışdır. Hər iki tərəf müasir dövrdə yenə də müharibə vəziyyətində olaraq qalmaqdadırlar [5, 6].

1970-ci illərdə bir partiyalı sistemə malik hər iki ölkə - materikdə yerləşən Çin Xalq Respublikası və adalarda yerləşən Çin Respublikası ciddi islahatlar yoluna qədəm qoydular. Çin Respublikası demokratik yenidənqurma, çoxpartiyalı sistem yaratma ilə iqtisadiyyatın liberallaşması yolunu seçmiş, ÇXR isə kommunist partiyasının diktaturalığını möhkəmləndirmək, iqtisadiyyatı dövlətləşdirmək və “mədəni inqilab”ı həyata keçirmək yolunu tutmuşdur. Bununla belə, ÇXR 1978-ci ildə yeni islahatlara başlayaraq kommunist hakimiyyətini saxlamaqla iqtisadiyyatın liberallaşmasını kursunu götürmüşdür. 1997-ci ildə Böyük Britaniya Çinə Honkonq adasını, 1999-cu ildə isə Portuqaliya Makao adasını qaytarmışdır. Fərqli siyasi-iqtisadi quruluşa malik bu ölkələr Çinin xüsusi inzibati rayonları kimi çıxış edirlər. Belə vəziyyət isə “Bir ölkə - İki sistem”, başqa sözlə ÇXR-ə daxil vahid çin dövləti çərçivəsində iki müxtəlif iqtisadi və hüquqi dövlət statusunu təcəssüm etdirir [13].

Hazırda Çin yenə də Kommunist Partiyasının rəhbərliyi ilə sosial-iqtisadi tərəqqisini müəyyən edir və iqtisadi inkişafda davamlı uğurlara nail olur. Tarixə nəzər saldıqda görərik ki, bu inkişaf heç də birdən-birə baş verməmişdir. Belə ki, Çin 1949-cu ildən sonra - sosializm quruculuğu illərində çətin və ziddiyyətli tarixi yol keçmişdir. Ayrı-ayrı dövrlərdə əldə edilən iqtisadi nailiyyətlər böhran ilə əvəz olunmuş və nəticədə əhalinin həyat səviyyəsi çox ləng yüksəlmişdir. 1960-70-ci illərdə isə əhalinin sürətli təbii artımı “demokrafik partlayışla” müşayiət olunmuşdur. Nəticədə əhalinin yaş tərkibi cavanlaşmış, əmək qabiliyyətlilərin sayı yarım milyard nəfəri ötmüş və onların sosial tələbatının təmin edilməsində ciddi problemlər yaranmışdır. Buna görə də, Çində əhalinin təbii artımını məhdudlaşdıran fəal demoqrafik siyasət yürüdülməkdədir. Ölkənin əhalisinin 90%-dən çoxu [çinlilərdir](http://az.wikipedia.org/wiki/%C3%87inlil%C9%99r). Burada əhalinin orta sıxlığı 1 km²-də 130 nəfərdir və məşkunlaşma özü də olduqca qeyri-bərabərdir. Bu isə özü-özlüyündə böyük təsərrüfat çətinlikləri törədir. Belə ki, Şərqdə, xüsusilə [Böyük Çin düzənliyinin](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=B%C3%B6y%C3%BCk_%C3%87in_d%C3%BCz%C9%99nliyi&action=edit&redlink=1) cənubunda əhalinin sıxlığı 1 km²-də 600 nəfərdən artıq olduğu halda, [Tibet Muxtar rayonunda](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=Tibet_Muxtar_rayonu&action=edit&redlink=1) həmin göstərici 1-2 nəfər təşkil edir. Çində [urbanizasiyan](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=Urbanizasiya&action=edit&redlink=1)ın səviyyəsi də orta dünya göstəricisindən təxminən iki dəfə aşağıdır. Lakin dünyanın heç bir ölkəsində Çindəki qədər şəhərli yoxdur. Burada 500-dən çox iri şəhər vardır ki, onlardan 40-da milyondan çox əhali yaşayır. Şəhərlərin 90%-dən çoxu ölkənin şərq hissəsində yerləşir. Ən iri şəhərləri [Şanxay](http://az.wikipedia.org/wiki/%C5%9Eanxay), [Pekin](http://az.wikipedia.org/wiki/Pekin), [Tyantszin](http://az.wikipedia.org/wiki/Tyantszin) və [Şenyand](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=%C5%9Eenyan&action=edit&redlink=1)ır. Hazırda dünyanın əhalisinin hər beşdən biri Çin vətəndaşıdır [25].

Çin iqtisadi islahatlara Mao Tszedunun vəfatından sonra, 1970-ci illərin sonunda Şərqi Asiya modelinin bütün əsas metod və alətlərindən istifadə etməklə, yəni birbaşa təsərrüfatçılığın müasir dövlətə xas olmayan funksiyalarını dövlət orqanlarından alaraq məsuliyyəti və mülkiyyət hüquqlarını sürətlə yaranan özəl biznesə ötürməklə başlamışdır. Çin dövləti bunu tədricən, mülkiyyətin strukturunun transformasiyası prosesini daim dəyişib düzəltmək, onu özəl biznesə, iqtisadiyyatın prioritet sahələrinə stimullaşdırmaqla yönəltmək və nəzarətini saxlamaqla reallaşdırmışdır. Burada, həmçinin paralel olaraq xarici biznes tərəfindən azad iqtisadi zonalarda müasir sahələrin yaranması prosesi aparılmış və Çinin bu iki iqtisadiyyatı praktiki olaraq uzun müddət kəsişməmişdi. Lakin bütün bunlara baxmayaraq Çinin iqtisadi nailiyyətləri onu müasir və inkişaf etmiş ölkəyə hələki çevirə bilməmişdir. Bunun da müxtəlif səbəbləri vardır. Birincisi, aparılan iqtisadi islahatlara baxmayaraq Çin əvvəlki kimi inzibati-avtoritar dövlət olaraq qalır. Bu amil özü də paradoksaldır. Belə ki, Asiya və Latın Amerikasının yeni sənaye ölkələrinin təcrübəsi göstərir ki, inkişaf etmiş bazar iqtisadiyyatı hər hansı formada olan diktatura ilə pis uzlaşır. İkincisi, Çin dövləti ifrat dərəcədə bürokratlaşmış və korrupsiyalıdır. Üçüncüsü, ölkənin sosial strukturu öz transformasiyasında sahəvi strukturun dəyişikliklərinə vaxtında cavab vermir. Bundan başqa Çin əvvəlki kimi zəngin hesab edilməyən kəndli ölkəsi olaraq qalır [13].

Çin dünyada altıncı ixracatçıdır, onun dünya ixracında payı 7%-dir. Yüksək texnoloji məmulatlar ixracı sənaye məhsulları icraçının 23%-ni təşkil edir. Çin həm də dünyada birbaşa xarici investisiyalar qoyuluşunun ən iri obyektidir [4].

1980-ci illərin əvvəllərindən başlayaraq Çin iqtisadiyyatının artım sürətinə görə dünyanın ən böyük dövlətləri arasında ön yerlərdən birini tutur. Ölkə iqtisadiyyatının sürətli inkişafına vurğulandığı kimi burada həyata keçirilən islahatlar ciddi təsir etmişdir. Proqnozlara görə Çin hazırkı inkişaf templərini saxlayacağı halda onun iqtisadiyyatı 2020-ci ildə ABŞ iqtisadiyyatına bərabər olacaq, 2040-cı ildə isə onu 3 dəfə üstələyəcəkdir. 2015-ci ildə ölkədə paritet istehlak qabiliyyəti kontekstində ÜDM 12,3 trilyon ABŞ dolları, onun adambaşına bölgüsü isə 9828 ABŞ dolları təşkil etmişdir [6].

Çin özünün zəngin təbii ehtiyatları, faydalı qazıntıları ilə fərqlənir. Burada daş kömür ehtiyatları 1,5 trilyon ton, neft ehtiyatları 3-4 milyard ton, qaz ehtiyatların 200-250 milyard m2 hesablanır. Bununla yanaşı ölkədə təbii sərvətlərin intensiv kəşfiyyatı davam etdirilir. Çində YEK-də yanar şistlərdən də istifadə olunur, alternativ enerji mənbələrinin kəmiyyət və keyfiyyət artımı təmin olunur. Energetik balansda 75%-i daş kömür. 20%-i isə neftin payı vardır. 1990-cı illərdən başlayaraq nüvə enerjisindən aktiv istifadə olunur. Çin dünyada [daş kömür](http://az.wikipedia.org/wiki/Da%C5%9F_k%C3%B6m%C3%BCr) hasilatı, [polad](http://az.wikipedia.org/wiki/Polad), [alüminium](http://az.wikipedia.org/wiki/Aliminium), [sement](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=Sement&action=edit&redlink=1), [velosiped](http://az.wikipedia.org/wiki/Velosiped), tikiş və paltaryuyan maşınlar, pambıq parça istehsalına görə birinci yeri tutur [5, 6].

Ölkə kənd təsərrüfatının inkişaf səviyyəsinə əsaslanaraq ərzaq məhsullarına olan tələbatını təmin edir. Burada kənd təsərrüfatı üçün təbii şərait ilk əvvəl ölkənin relyef və iqlim xüsusiyyətləri ilə müəyyən olunur. Kənd təsərrüfatı məhsullarının 60%-i ölkənin şərqində istehsal edilir. Kənd təsərrüfatının başlıca sahəsi əkinçilikdir. Burada əkinçilik bir çox ərazilərdə süni suvarma tələb edir. Taxıl bitkiləri ümumi əkin sahələrinin 80%-dən çox hissəsini tutur. Çinlilərin qidasında mühüm rol oynayan [çəltik](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=%C3%87%C9%99ltik&action=edit&redlink=1) başlıca olaraq ölkənin cənubunda və [Yanszı](http://az.wikipedia.org/wiki/Yansz%C4%B1) vadisində yetişdirilir. Çində çəltik samanından yem kimi heyvandarlıq və quşçuluqda, kağız, həsir, ip və s. hazırlanmasında istifadə edilir. Su ilə örtülmüş çəltik sahələrində balıq da yetişdirilir. Yanszı çayı hövzəsində, ölkənin şimal-şərq hissəsində və [Şandun yarımadasında](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=%C5%9Eandun_yar%C4%B1madas%C4%B1&action=edit&redlink=1) baramaçılıq inkişaf etmişdir. Təbii şəraiti imkan verən hər yerdə [kartof](http://az.wikipedia.org/wiki/Kartof), [batat](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=Batat&action=edit&redlink=1), meyvə-tərəvəz və tütün becərilir. Kənd təsərrüfatında heyvandarlıq ikinci dərəcəli rol oynayır. Lakin mal-qaranın sayına görə Çin dünyada birinci yeri tutur. Ət məhsullarının 80%-dən çoxunu [donuzçuluq](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=Donuz%C3%A7uluq&action=edit&redlink=1) verir. Ölkədə saxlanılan qaramaldan iş heyvanı kimi istifadə olunur [6, 13].

Çinin dövlət büdcəsinin mühüm hissəsi hərbi xərclərə yönəldilir. Onun Vyetnam, Filippin və Yaponiya ilə uzun müddət davam edən ərazi çəkişmələri vardır. Bundan əlavə Çin [Tayvan](http://az.wikipedia.org/wiki/Tayvan)ı öz ərazisi hesab edir və bu ölkə ilə sərhəddə Tayvana istiqamətləndirilmiş yüzlərlə raket yerləşdirmişdir. Buna baxmayaraq rəsmi Pekin hamını əmin edir ki, qlobal hərbi liderliyə can atmır və hərbi büdcənin artırılması ordu qarşısında dayanan cari məsələləri həll etmək istəyilə bağlıdır. Ölkənin hərbi sənayesi, hərbi [təyyarə daşıyan gəmi](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=T%C9%99yyar%C9%99da%C5%9F%C4%B1yan_g%C9%99mi&action=edit&redlink=1), [stels](http://az.wikipedia.org/w/index.php?title=Stels&action=edit&redlink=1) texnologiyalı gözə görünməz beşinci nəsil hərbi təyyarələrin, kosmik orbitdəki peykləri vurub sala bilən raketlərin istehsalı kimi istiqamətləri də əhatə edir.

Çin 27 dekabr 1991-ci ildə Azərbaycanın müstəqilliyini tanımışdır. İki ölkə arasında diplomatik münasibətlər 2 aprel 1992-ci ildə qurulmuşdur. Azərbaycan Çinin Cənubi Qafqazdakı əsas iqtisadi və siyasi tərəfdaşı hesab olunur. Çin ilə Azərbaycan arasında energetika, kənd təsərrüfatı, nəqliyyat, yüngül sənaye və digər sahələrdə əməkdaşlıq getdikcə genişlənir. Çin Milli Neft Korporasiyası, ümumilikdə Çin şirkətləri Azərbaycanın karbohidrogen ehtiyatlarının işlənilməsində fəal iştirak edirlər. Ötən illər ərzində Çin şirkətləri tərəfindən Azərbaycanın neft sektorunu 500 milyon ABŞ dolları məbləğində sərmayə qoyulub. Hazırda Azərbaycanda 70-ə yaxın Çin kapitalı şirkət fəaliyyət göstərir. İki ölkə arasında ticarət dövriyyəsi təqribən 1,2-1,4 milyard ABŞ dollarına bərabərdir [9, 16, 18].

Çinin “Böyük İpək Yolu” layihəsində Azərbaycanın xüsusi yeri vardır. Azərbaycan Çin üçün Avropa (*“İpək Yolu”nun son nöqtəsi*) ilə Avrasiya arasında təbii körpü rolunu oynayır. Bu amil iki ölkə arasındakı münasibətlərinin xarakterini müəyyən edir və Çin Azərbaycanla daha sıx əlaqələr qurulmasına çalışır. Pekinin Azərbaycana xoş münasibəti Çinin 2008-ci ildə BMT-də erməni qüvvələrinin işğal edilmiş Azərbaycan ərazilərindən çıxardılması haqda qətnaməni dəstəkləməklə nümayiş etdirmişdi. Çin Azərbaycanla nəqliyyat sektorunda da əməkdaşlığa önəm verir. Bunun bariz nümunəsi olaraq Prezident İlham Əliyevin Çinə səfəri çərçivəsində Azərbaycanla Çin arasında “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviqinə dair Anlaşma” Memorandumu, “Nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq haqqında Anlaşma” Memorandumu, “Azərbaycan Dəmir Yolları” Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti ilə Çin Xalq Respublikasının Milli Dəmir Yolu Administrasiyası arasında dəmir yolu nəqliyyatı sahəsində əməkdaşlıq haqqında Saziş” imzalanmasını qeyd edilməlidir [15, 16, 21].

Çində nəqliyyat infrastrukturu geniş inkişaf etmişdir. Yük və sərnişin daşınmasının təxminən yarısı dəmir yollarının payına düşür. Hökumət dəmir yollarının inşası və yenidən qurulmasına hər ilə 100 milyard ABŞ dollarına bərabər investisiyalar yatırır. Çin dünyanın ən böyük yüksək sürətli dəmir yolları şəbəkəsinə malik olması ilə də fərqlənir. Burada hər il yüz və hətta min kilometrləri aşan yeni dəmiryolu xətləri inşa edilir. Uzunluğu on min kilometrlərlə ölçülən yeni sürətli dəmiryolu xəttləri Avropanı da üstələyir. Ölkənin dəmiryollarının ümumi uzunluğu 103,1 min km-dən çoxdur [10].

Çində yükdaşımada avtomobil nəqliyyatının da xüsusi payı vardır. Burada avtomobil yollarının ümumi uzunluğu 4,5 milyon km təşkil edir. Yolların sıxlığı isə 454 km/1000 km2-ə bərabərdir. Statistik məlumatlara görə ölkədə bütün nəqliyyat növləri ilə il ərzində 45 milyard tondan çox yük və 25 milyard nəfərdən çox sərnişin daşınır.

Ölkənin daxili su yollarının ümumi uzunluğu 126 min km, farvaterlərin uzunluğu 7,8 min km-dir. Burada su nəqliyyatı vasitələrinin sayı isə 180 minə yaxındır. Çin 23 ədəd əsas beynəlxalq, 18 ədəd isə ölkə əhəmiyyətli limanlara malikdir. Ölkənin dünya əhəmiyyətli ən iri liman şəhəri Şanxaydır.

Çində 190 mülki hava limanı fəaliyyət göstərir. Müntəzəm hava xətlərinin ümumi uzunluğu 4,1 milyon km-dən çox sayı isə 3 minə qədərdir. Burada qeydiyyatdan keçmiş hava nəqliyyatı parkının sayı isə 4 min ədəddən çoxdur [10].

Ölkədə nəqliyyat sistemində boru kəmərləri də geniş tutuma malikdirlər. Bütün bu tərəqqi ilə yanaşı ölkənin Qərb rayonlarında yük heyvanlarından da geniş istifadə edilir.

**5.Çinin beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri: marşrutlar, milli maraqlar və yeni təhlükəsizlik strategiyası**

Çin hazırda Mərkəzi və Şərqi Asiya ölkələrində dəmiryolu xətlərinin tikintisi və yenidən qurulması və qeyd olunduğu kimi yüksək sürətli transkontinental magistralın - “Yeni ipək yolu”nun tikintisi istiqamətində fəal iş apararaq sahəyə iri həcmli investisiyalar yönəldir. Vurğulanmalıdır ki, müasir mərhələdə Çin ticarətinin əksər hissəsi cənub, cənub-qərb istiqamətində dəniz yolu vasitəsilə həyata keçirilir. Bu yol strateji və iqtisadi baxımdan Süveyş və Panama kanalları ilə eyni əhəmiyyət və səviyyədə dayanan Hind Okeanı ilə Sakit Okeanı və həmçinin Hindistan, İndoneziya və Çin kimi çox böyük əhali sayına malik üç dövləti birləşdirən dünyanın ən mühüm dəniz marşrutlarından olan Malakka boğazından keçir. Malakka boğazından hər il 50 min ton gəmi keçir ki bu da müxtəlif qiymətləndirmələrə görə təxminən müvafiq dünya dəniz əmtəə dövriyyəsinin, o cümlədən neft daşımalarının dörddə biri qədərdir. Çin də özünün xarici ticarətinin də əksər hissəsini - 60%-i bu boğaz vasitəsi ilə həyata keçirilir. Ona görə də, ölkənin Hind okeanında blokadaya düşməsi üçün həmin marşruta yönələn Cənubi Çin dənizini və Malakka boğazını bağlanmaq yetərlidir. Belə fikir onunla əsaslandırılır ki, hazırda **Cənubi Çin dənizində** ABŞ, Yaponiya, Vyetnam, Filippin və həmçinin Çin özü də hərbi güclərini artırır ki, bu da **münaqişəli vəziyyətlərin yaranışı risklərini gücləndirir.** Ekspertlərin rəyinə görə, burada vəziyyət hər an nəzarətdən çıxa bilər**.** Bütün bunları nəzər alaraq Çin hökuməti dənizdə qarşıya çıxa biləcək hər hansı maneədən ölkənin zərər görməməsi üçün aşağı rentabelliliyi ilə fərqlənən quruda layihələr həyata keçirməyə çalışır və bundan irəli gələrək Mərkəzi Asiyanın və həmçinin Rusiyanın da təbii ehtiyatlarına sərmayə qoyuluşuna xüsusi diqqət yetirir. Bu da öz növbəsində “Yeni ipək yolu” layihəsini fundamentallaşdırır. Bu baxımdan Çinin hazırkı dövlət rəhbəri - Si Szinpin bütün yaşıl qitələrini əhatə edən 40-a yaxın dövlətə səfər etmiş, 26 dövlət ilə 38 böyük infrastruktur obyektinin inşası üzrə çoxmilyardlı müqavilələr imzalamışdır. Statistika göstərir ki, 2016-cı il iyunun 30-da olan vəziyyətə görə, ölkənin birbaşa xarici sərmayələrinin 12%-i (*51,1 milyard ABŞ dolları*) “İpək yolu”nun iştirakçı ölkələrinin payına düşür. Burada pul əməliyyatları əsasən möhtəşəm Çin banklarının himayəsi altında yuan ilə aparılır ki, bu da ölkənin milli valyutasının böyük genişliklə möhkəmlənməsi ilə müşayiət olunur. Hazırda Çinin “China Development Bank”ı tərəfindən “İpək yolu”nun iştirakçı ölkələrində energetika və nəqliyyat infrastrukturu sahəsindəki portfeli 60-dan çox ölkəni əhatə etməklə 900 layihə və “Export-Import Bank of China” tərəfindən 49 ölkədə liman, dəmiryolu, qaz və neft kəməri və sənaye parklarının inşasına aid 1000 layihə həyata keçirilir [[24](http://carnegie.ru/experts/?fa=1149)].

Vurğulandığı kimi Çindən Avropaya yük (*konteyner*) daşımalarının əsas hissəsi dəniz və okeanlar vasitəsi ilə həyata keçirilir. Həmin daşımalar Çinin 12 şəhərinin - Şanxay, Şenzhen, Hong Kong, Ningbo-Zhouşan, Qingdao, Guanghou Harbor, Tianjin, Dalian, Kaohsiung, Xiamen, Lianyungung, Yingkou limanları vasitəsilə təmin edilir. Buradan hərəkət edən gəmilər Hind okeanından Qırmızı dənizə, oradan da Süveyş kanalı vasitəsilə Aralıq dənizinə çıxır və Avropanın cənubi və qərbi hissəsindəki liman şəhərlərinə (*Cənubi Avropada - Valensiya, Barselona, Cenova, Fos, Piraeus, Mersin, Koper, Trieste, Venesiya, Marsilya, Malta və s., Qərbi Avropada - Hamburq, Rotterdam, Zeebrugge, Southempton, Antverpen, Havr və s*.), eləcə də Bosfordan keçməklə Ukraniya, Rusiyaya və digər Qara dəniz ölkələrinin limanlarına (*Odessa, Contsanza, Qafqaz və s*.) daxil ola bilirlər.

AşağıdaÇin-Avropa-Çin marşrutu üzrə yükdaşımaları səciyyələndirən cədvəl verilmişdir:

***Cədvəl 1***

**Çin-Avropa-Çin marşrutu üzrə yükdaşımalar**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nəqliyyat növü** | **Marşrut** | **Məsafə**  (*km*) | **FEU daşıma xərcləri** (*$*) | **Yüklərin daşınması** (*%*) | **Müddət**  (*Gün*) |
| ***Dəniz*** | ***Çin*** (*Şenzhen-Quaniou, Şanxay, Nimbo, Honkonq və s. limanlar*) ***- Avropa*** | **16000 -17500** | **2500-3000** | **80,0** | **45-60** |
| **Avropa** *(Aralıq, Baltik və Şimal dənizləri*) ***-* Çin** | **16000 -17500** | **3500-4000** |
| ***Dəmir yolu*** | **Çin *-* Avropa** (*Vyana*)  *Qazaxıstanın, Rusiya və Belarus dəmiryolları vasitəsilə* | **6481** | **12000-14000**  *(****9000-10000 $-nı*** *Çin ödəyir)* | **8,5** | **14-17** |
| **Çin** (*Kuytun*) ***-* Qazaxıstan** (*Altınkol*) ***-* Rusiya** (*Aksaraysk*) ***-* Azərbaycan** (*Yalama*) ***-* Gürcüstan** (*Tbilisi*) | **5600** | **8000** | **9** |
| ***Avtomobil*** | **Qərbi Avropa - Qərbi Çin**  avtomobil yolu tikilir  (*əsasən Çinin maliyyə vəsaiti hesabına*) | **8445**  Çin-3425  Qazax.-2787  Rusiya-2233 | **23695-27080 *$***  *(1m3 350-400$)* | **9,5** | **15-20** |
| ***Hava*** | “Air China Cargo CO”, “China Postal Airlines”, “Cathay Pasific”, “China Airlines”, “FedEx”, “DHL” və Azərbaycandan “Silkway” şirkətləri (*əsasən xüsusi və tez korlanan yüklər*) | **x** | Daşıma xərcləri dəniz yoluna nisbətən 90% bahadır. | **2,0** | **1** |

**Mənbə:** Müxtəlif statistik məlumatlar əsasında müəlli tərəfindən hazırlanmışdır.

Çinin Avropa ilə təqribi illik dövriyəsi 600 milyard ABŞ dollarından çoxdur. Hazırda Çindən dəmiryolu vasitəsi ilə yüklər Avropaya üç - Şimal, Cənub və Şərq marşurutları vasitəsilə daşınır. Çinin şimal rayonlarından keçən Şimal marşrutunda qatarlar Çin-Rusiya arasındakı Manzhouli/Zabaykalsk sərhəd stansiyalarından Transsibir dəmiryolu xətti ilə Belarus üzərindən Avropaya hərəkət edirlər. Çinin Changchun və Belarusiyanın Brest stansiyaları arasındakı məsafə 8600 km-ə bərabərdir. Cənub marşurutu Çinin şimal qərbindəki rayonlar tərəfindən Uyğurustanın mərkəzi şəhəri Urumçidən başlanğıc alır. Çin-Qazaxıstan sərhəddindəki Dostyk stansiyasından keçən qatarlar Qazaxıstan, Rusiya və Belarus üzərindən Avropaya hərəkət edirlər. Umurçi-Brest arası məsafə 5750 km-ə bərabərdir. Şərq marşurutu isə əsasən Cənubi Koreya, Şanxay və Yaponiyadan dəniz yolu ilə gələn yüklərin daşınmasına xidmət edir. Rusiyanın Vostoçnı stansiyasından Belarusun Brest stansiyasına olan məsafə 10090 km-ə bərabərdir. Xəttin 9500 km-i Transsibir yolu üzərinə düşür. Həmin marşrutlar - Çin-Avropa (*Çindən Avropaya daşınan konteynerlər əsasən Polşa, Çexiya, Sloveniya, Slovakiya, Macarıstan, Avstriya, Almaniya və İtaliyaya çatdırılır*)üzrə daşımalar 18-25 gün ərzində yerinə yetirilir. 2015-ci il qiymətləri ilə bu marşrutlar üzrə TEU konteyner daşımaları xərcləri orta hesabla 4000 ABŞ dolları təşkil etmişdir. Bu daşımalar Çin-Belarus xəttində əsasən “Far East Land Bridge” (*“RZD Qrupun iştirakı”, Transsibir xətti üzərindən*) və “YuXinOu Logistics” (*Rusiya-Çin-Qazaxıstan-Almaniya birgə şirkəti, cənub xətti üzərindən*) şirkətləri, Belarus-Avropa arasında isə Avropanın “DB Schenker” və “PCC İntermodal” operatorları tərəfindən təmin edilir. Konteyner daşımaları bütünlüklə sadələşdirilmiş sərhəd keçid prosedurlarını təmin edən CİM/SMGS qayiməsindən istifadə olunmaqla yerinə yetirilir [14, 24]. O da vurğulanmalıdır ki, hazırda Çin Avropaya yükləri əsasən rentabelliyi olmayan Qazaxıstan-Rusiya dəmiryolu vasitəsilə çatdırır. Bu yolla konteyner daşımaları dənizdən 6 dəfə baha olmaqla 6 min ABŞ dollarına başa gəlir. Buna baxmayaraq Çin hökuməti Qazaxıstan və Rusiya istiqamətində yükdaşımalarının həcmini daimi artırır və qeyd olunduğu kimi bundan zərər çəkən regionlarına dövlət büdcəsindən müvafiq vəsaitlər ayırır.

Çin Avropa İttifaqına Qazaxıstan, İran, Azərbaycan və Gürcüstanı cəlb etməklə cənub nəqliyyat dəhlizinin inşasına fəal lobbilik edir. Layihəyə Almaniya da qoşulur. Belə ki, Almaniyanın dəmiryollarının əməliyyatçısı “Deutsche Bahn” “Cənub-Şimal” marşrutu üzrə Rumıniyanın Konstansa limanından İran paytaxtına yollanacaq yük qatarlarının buraxılmasını işlərini həyat keçirir. Nəzərdə tutulan konteynerlər Gürcüstan limanına, oradan isə dəmiryolu ilə Azərbaycanda Astara stansiyasına çatdırılacaq və oradan da avtomobillərlə İranın Qəzvin stansiyasına və dəmiryolu ilə Tehrana aparacaqlar [21].

Hər bir ölkənin geostrateji potensialı onun milli maraqlarının xarakterini şərtləndirən ən mühüm amillərdən biri olaraq çıxış edir. Bundan irəli gələrək Çin də müvafiq strategiyasını qurur.

Qeyd olunmalıdır ki, Çinin irəli sürdüyü “Bir qurşaq, bir yol” -“Yeni İpək Yolu” layihəsində əsas iqtisadi güc qütbü elə Çinin özüdür. Çünkü bu **marşrut üzərində olan bütün ölkələr perspektivdə bu və ya digər dərəcədə ondan istifadə və faydalanma zəminində Çindən asılı vəziyyətə düşə bilərlər.** Çünki daşınacaq yüklər əksərən Çin malları olacaqdır. Bundan qaçınmaq üçün isə regional ölkələr marşrutun diversifikasiyasını təmin etməli, özlərinin ixrac və idxal bazarlarını bu yola müqabildə sistemləşdirməlidirlər. Həm də bu çevrədə Çin **Rusiya ilə yanaşı Qazaxıstandan keçən dəmiryolu xəttindən də istifadə imkanlarını genişləndirməlidir. Bununla yanaşı əzəli Rusiya marşurutunu da möhkəmləndirmək gərəklidir. Maraqlar dairəsində Çinin Rusiya ilə həmsərhəd regionlarında inkişafa dəstək olma missiyasının da əhəmiyyəti nəzərə alınandır. Belə ki, bu ərazilərdə güclü separatizm meyilləri mövcuddur. Xüsusən türk etnoslu və vaxtilə böyük dövlətlər qurmuş** uyğurların yaşadığı bölgələrdə həyat səviyyəsi aşağıdır. Burada yüksəlişi təmin etmək üçün “Yeni İpək Yolu” düşüncəsi gərəkli bir yanaşmadır. Lakin bu sferada heç də hər şey Çinin inhisarında deyildir. Marşrut ərazində hər bir iştirakçı ölkənin öz maraqları və qarşlaşdığı problemləri vardır. Onları təmin etmək üçün isə ilk növbədə gərgin səylər və çoxmilyardlı investisiyalar lazımdır.

Çinin Cənubi Asiyadakı əsas maraqları sırasında Qərbi Çindən Pakistanın Hind okeanı sahilində yerləşən Qvadar limanını əlaqələndirən çoxmilyardlı Çin-Pakistan iqtisadi dəhlizi - ÇPİD nəqliyyat layihəsi ilə bağlıdır. Çinlilər burada müasir liman inşasına böyük sərmayələr yatırmaqla Avropaya yönələn ixrac yollarını qısaldılmasını və özlərinin qərb ərazilərinin inkişafının stimullaşdırmasını qarşılarına məqsəd qoymuşlar. Eyni zamanda bu layihə Çinin ABŞ-dan asılı olmayan nəql marşrutu ilə Yaxın Şərqin neft resurslarında faydalanmanı nəzərdə tutan bir strategiyadır. Burada problemli məsələ olaraq Hindistan-Pakistan münaqişəsi çıxış edir. Belə ki, marşrutun bir hissəsi Pakistan hərbçilərinin nəzarətindəki mübahisəli Kəşmir ərazisindən keçir. Hindistan yaranmış yeni geosiyası vəziyyətə özünün kontur strategiyası ilə təcrid verir. Bunun üçün o, İranın Çabahar limanı vasitəsilə dünya okeanına çıxış olmayan Orta Asiya respublikalarına və Əfqanıstana imkanlar açır. Özünün inkişaf edən iqtisadiyyatı ilə Mərkəzi Asiyadakı təsirlərini artırır, Pakistanla problemləri olan Əfqanıstanda infrastruktur layihələr həyata keçirir, Rusiya ilə yeni nəqliyyat dəhlizləri yaratmağa səy göstərir. Digər tərəfdən Asiya və Avropa ilə ticarət əlaqələrində ABŞ nəzarətini zəiflədən bu layihə məntiqi olaraq ABŞ tərəfindən də dəstəklənmir. Ənənəvi imperalist siyasəti yürüdən ABŞ region dövlətlərindən heç birinin güclənməsi marağında deyildir. Bu işdə o, Əfqanıstandakı sürəkli hərbi iştirakdan gərəkli faydalanır. ABŞ, həmçinin Türkmənistanı Çin və Rusiya təsirlərindən ayırmaq üçün Türkmənistan-Əfqanıstan-Pakistan-Hindistan - TƏPH qaz boru kəməri layihəsinə dəstək verir. Burada bir məsələyə də toxunmaq vacibdir. Belə ki, İpək yolu marşrutunda yeni dəmiryolu və avtomobil magistrallarının salınması tək bir hədəf deyildir. Bu ərazilərdə əsas enerji boru kəmərlərinin dəmiryolu və avtomobil magistralları ilə birləşdirən bütöv infrastruktur kompleksinin yaradılması başlanan böyük işlərin mühüm tərkib hissəsi kimi nəzərdən keçirilməlidir. Burada fəaliyyət göstərən böyük magistral neft və qaz kəmərləri ilə yanaşı yeni layihələr də həyata keçirilməkdədir. Regionda Türkmənistan Əfqanıstan və Pakistandan keçirməklə Hindistana yönələn TƏPH qaz boru kəməri layihəsi siyasi-iqtisadi sanbalı ilə daha çox fərqlənir. Layihə üzrə artıq inşaat işlərinə başlanılıb və nikbin proqnozlara (*Əfqanıstanda hərbi durumun pisləşməməsi təqdirində*) görə yaxın üç il ərzində tamamlanacaqdır [14, 20].

Bunadan başqa regionda İran-Pakistan-Hindistan - İPH qaz kəmərinin inşası niyyəti də mövcuddur. Layihə İran qazın 40:60 nisbətində Pakistan və Hindistana tədarükünü nəzərdə tutur. Onun reallaşmasına həmin ölkələr arasındakı müəyyən ziddiyyətlər mane olur. Bu çevrədə Pakistanı tranzit mövqedən çıxaran və öz qaz tədarükünü şaxələndirməyə çalışan Hindistan Oman ərazisindən İran-Oman-Hindistan - İOH sualtı boru çəkilişi layihəsini alternativ olaraq əldə saxlayır [20].

Regionda enerji kəmərləri savaşında Rusiyanın da imkanları genişdir və o yeni konyektur imkanlardan geniş faydalanmağı hədəf götürmüşdür. Bunun üçün Rusiya Pakistan daxildəki enerji layihələrini həyatkeçirir və xüsusən də Karaçidən Lahora qaz kəməri inşasına səy göstərir. Bundan başqa Rusiyanın yaxın on il ərzində Hindistana 100 milyon ton neft göndərilməsini və gələcəkdə onun özü ən böyük qaz alıcısı partnyorları sırasına daxil etməyi nəzərdə tutur.

**6. “Yeni Böyük İpək yolu” layihəsində Azərbaycanın rolu və iqtisadi maraqları**

İpək yolu nəhəng nəqliyyat marşrutunun Xəzər və Qara dənizləri arasındakı kontinental geosiyasi məkanı mərkəzində yerləşən Azərbaycan Avropa və Asiyanın qovuşmasında mühüm rol oynayır. Bu dəhlizin əsas qolunun Cənubi-Qafqazın “açar ölkəsi” olaraq onun ərazisindən dayanaqlı keçməsi xüsusi bir əhəmiyyət kəsb edir. Burada əhəmiyyətliliyi yalnız coğrafi mövqe deyil, böyük təbii sərvətlər, iqtisadi və insani resurslar potensialı, geniş tranzit imkan, nəqliyyat infrastrukturu kimi amillər də artırır. Tanınmış norveçli alim Byörn Veqq “Azərbaycan dünyada ən böyük yol ayrıcıdır” deməsi ilə bu reallıq bir daha dəyərləndirilmiş olur.

Azərbaycanın Şərq-Qərb və Şimal-Cənub marşurutlarının kəsişdiyi coğrafi mövqeyindən və bu çevrədə tranzit imkanlarından faydalanmasının yeni mərhələsi onun dövlət müstəqilliyinin bərpası ilə bağlı olmuşdur. Belə ki, tarixi İpək Yolunun bərpası Ümummilli lider Heydər Əliyevin uzaqgörən uğurlu iqtisadi strategiyasının tərkib hissəsi kimi respublikamızın sosial-iqtisadi inkişafında, dövlətçiliyin möhkəmləndirilməsində yeni bir mərhələ olmuş və Azərbaycan Şərqlə Qərb arasında əlverişli tranzit, əhəmiyyətli dövlətlərdən birinə çevrilmişdir. Bu işlərin möhtəşəm davamı kimi Azərbaycan Respublikası Prezidenti cənab İlham Əliyev tərəfindən nəqliyyat sektorunun inkişafı, onun infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üzrə məqsədyönlü struktur islahatları aparılmış, irimiqyaslı layihələr, xüsusən də Trans-Avropa və Trans-Asiya dəmiryolu şəbəkələrinin birləşməsində çatışmayan bağlantı olan Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmiryolu xətti və regionu böyük nəqliyyat və logistika mərkəzinə çevirəcək Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin inşası həyata keçirilmişdir. Bu işlər nəticəsində respublikanın regional və beynəlxalq nəqliyyat iqtisadi əlaqələri genişlənmiş, multimodal daşımalarda TRACECA nəqliyyat dəhlizinin iqtisadi potensialından səmərəli istifadə olunması, iqtisadi əməkdaşlığın möhkəmləndirilməsi, beynəlxalq ticarətin və daşımaların daha əlverişli şərtlərlə həyata keçirilməsi üçün etibarlı zəmin yaradılmışdır. BTQ dəmiryol xətti istismara verildikdən sonra yüklərin Çinin şimal-qərb sərhəddindən Mərkəzi Avropaya çatdırılması 12-15 gün təşkil edəcək, daşıma məsafəsi marşrutdan asılı olaraq 6800-7500 km, müddəti isə 2 dəfədən çox azalacaqdır [15, 21].

Multimodal təyinatlı marşrut kimi TRACECA Rusiyadan yan keçməklə Xəzər dənizi və Bosfor boğazı vasitəsi ilə Çin-Avropa arasında yerləşir və onun bir hissəsi Gürcüstandan Qara dənizdə bərə daşımaları ilə Ukraynanın Odessa və Ruminiyanın Konstansa limanlarına kimi də yönəlir. Bunun üçün Via Carpatia adlı avtotras inşa edilir və Şərqi Avropanın Qara dənizdən Baltik dənizinədək dəmiryol tranzitini təmin edən “VIKING Train” adlı layihə həyata keçirilir.

Aşağıda “Vikinq qatarı” layihəsini əks etdirən marşrutun xəritəsi verilmişdir:

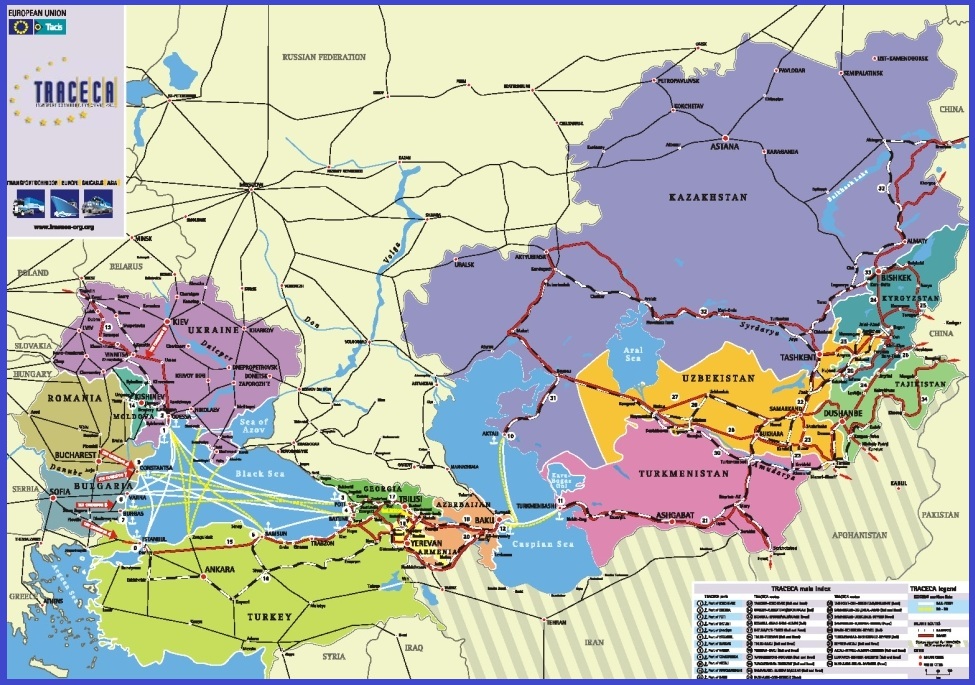


**Şəkil 2. “Vikinq qatarı” layi həsini əks etdirən marşrut**

**Mənbə:**<http://addy.gov.az> *- “*Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin saytı.

Hazırda Xəzər dənizindən çıxarılan neftin və emal edilən neft məhsullarının təqribən 30%-i Azərbaycanın ərazisi ilə tranzit daşınmasında TRACECA dəhlizinin əhəmiyyəti danılmazdır. Region ölkələri həmin daşımalardan bilavasitə faydalanırlar. Hesablamalar göstərir ki, ölkədən tranzitlə keçən hər ton yük orta göstəricidə 20-40 ABŞ dolları səviyyəsində gəlir gətirir. TRACECA dəhlizində daşınan yüklər əsasən Qərbdən Şərqə neft avadanlığı, Əfqanıstana humanitar yardım yükləri, Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkmənistan və İran üçün konteynerlərlə müxtəlif mallar, Qafqaz və Mərkəzi Asiyanın kiçik və orta sahibkarları üçün maşın və texnoloji avadanlıqlar və Şərqdən Qərbə isə Qafqazın ərazisi ilə pambıq, soya yağları və neft-qaz ixracından ibarətdir [9, 21, 23].

Aşağıda TRACECA dəhlizinin xəritəsi verilmişdir:



**Şəkil 3. TRACECA dəhlizinin xəritəsi**

**Mənbə**: www.[worldmetro.org.ua](http://www.worldmetro.org.ua/2010/12/tonnel-pod-bosforom/) - Dünya nəqliyyat ensiklopediyası və yenilikləri saytı.

Təhlillər göstərir ki, TRACECA nəqliyyat dəhlizinin fəaliyyətinin ilk illərində yük daşımalarının dinamikasında yüksək artım müşahidə edilmişdir. Belə ki, 1995-ci ildə TRACECA-nın yaradılması üzrə işlərin başlanması zamanı Azərbaycan ərazisindən daşınmış tranzit yüklərin həcmi 335 min ton təşkil etmişdirsə, 2011-ci ildə bu göstərici ən yüksək həddə - 16,2 milyon tona çatmışdır [23].

Aşağıda TRACECA dəhlizinin Azərbaycan hissəsində daşınmaları əks etdirən məlumatlar verilmişdir:

***Cədvəl 2***

**TRACECA dəhlizinin Azərbaycan hissəsində daşınmalar**

(*min ton*)

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nəqliyyat növləri** | **1998** | **2000** | **2005** | **2010** | **2015** |
| Yük daşınmışdır | 21160 | 29 091 | 46 741 | 51 688 | 52 240 |
| Dəmir yolu | 13084 | 15 200 | 24 685 | 20 578 | 15 521 |
| Dəniz | 4333 | 5 779 | 8 488 | 9 370 | 6 067 |
| Avtomobil | 3743 | 8 112 | 13 568 | 21 740 | 30 652 |

**Mənbə:** Statistik məlumatlar əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır

TRACECA” dəhlizi Çin-Avropa istiqamətində beş əsas marşrut arasında ən az istifadə ediləndir.

Aşağıda Şərq-Qərb dəhlizi üzrə yükdaşımaların bölgüsünü ifadələndirən şəkil verilmişdir.



**Şəkil 4. Şərq-Qərb dəhlizi üzrə yükdaşımaların bölgüsü**

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi.

O da vurğulanmalıdır ki, Azərbaycanın ərazisindən keçən bu tranzit dəhlizinin potensialından hələ ki, tam istifadə edilməmişdir. Çünki yüklərin və sərnişinlərin dəhliz boyu axınının inkişaf etdirilməsində bir sıra maneələr vardır. Hazırda dəhlizin nisbi üstünlüyü əsasən qonşu ölkələrlə məhdudlaşır. Mərkəzi Asiyadan olan böyük yük axınlarının yalnız bir hissəsi TRACECA dəhlizi ilə daşınır. Bu dəhlizdə müvafiq imtiyazlı şərtlərin və şəraitin yaradılması Avropadan və Mərkəzi Asiyadan olan böyük potensial yük axınlarını cəlb edər. Regionda nəqliyyatı və ticarəti inkişaf etdirmək üçün bütün mümkün tədbirlərin görülməsi Azərbaycanın sosial-iqtisadi inkişafı üçün mühüm amildir. Bu istiqamətdə ölkə ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin davamlı inkişafını təmin edəcək tranzit strategiyasının formalaşdırılması zəruridir. Bundan öncə isə müvafiq dəhlizlərin TRACECA ilə müqayisədə vəziyyəti təhlil edilməlidir. Aparılan ilkin təhlillər göstərir ki, TRACECA nəqliyyat dəhlizi ilə müqayisədə Şimal, Rusiya marşrutları bir sıra sahələrdə üstünlükləri ilə fərqlənirlər. Burada əsas üstünlük daha çox tərəflərin, yəni dövlətlərin və təşkilatların daha az olması, daşınma və logistik əməliyyatların məhdud miqdarı, gömrük və sərhəd məntəqələrində yoxlamalarda vaxt itkisinə və digər əlavə məsrəflərə yol verilməməsi ilə bağlıdır. TRACECA xəttində isə Qazaxıstanın xam neft məhsulunun Aktau limanında terminala və sonra tankerlərə yüklənərək, Azərbaycanın Dübəndi və Sanqaçal terminallarına boşaldılması, buradan da onun dəmiryolu vaqonlarına yüklənərək yola salınması bir neçə əməliyyat hesabına başa gəlir. Lakin Rusiyanın Taman neft terminalına yüklər daşınan zaman bu əməliyyatlar bir dəfə aparıldığından yük göndərənlər üçün sərfəli daşınma hesab olunur. Həmçinin Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkmənistan limanlarından yüklənən vaqonlar bərələrin qeyri-müntəzəm işləməsi səbəbindən təyinat nöqtəsinə 15-20 sutkaya çatdırılır. Rusiya vasitəsi ilə isə müvafiq daşımalara 3 dəfə az, 5-7 gün sərf edilir. Bundan başqa konteyner daşımalarında da səmərəli vaxt və xərc problemi mövcuddur. Hesablamalara görə Çindən Rusiya ərazisi ilə Avropaya bir ədəd TEU konteynerin daşınması orta hesabla 1300 ABŞ dollara başa gəlirsə, bunun TRACECA dəhlizi ilə daşınmasının xərci təqribən 2-2,5 dəfə çox təşkil edir [21, 23]. Belə hallar yüklərin təyinat nöqtəsinə çatdırılma vaxtına görə ölkəmizi alternativ nəqliyyat dəhlizləri ilə rəqabətdə geri salır. Belə rəqabəti həmçinin Türkmənistan və Qazaxıstan arasında Uzen (*Qazaxıstan*) - Bərəkət (*Türkmənistan*) - Görqan (*İran*) dəmir yolunun 2014-cü ildə istifadəyə verilməsi region ölkələrinin İrandan Fars körfəzinə, Türkiyə istiqamətində Avropaya və eyni zamanda Türkmənistandan Qazaxıstan vasitəsi ilə Rusiyaya çıxışın əldə edilməsi bir qədər də kəskinləşdirir. Digər amillər sırasında Mərkəzi Asiya ölkələrində logistikanın aşağı səviyyəsi, təkmil multimodal infrastrukturunun olmaması, zəif regional əməkdaşlıq, yüklərin, sərnişinlərin buraxılması və beynəlxalq tranzit sahəsində qanunvericiliklə bağlı müəyyən uyğunsuzluqlar və prosedurların qeyri-harmonikliyi, tranzitin asanlaşdırılması üzrə bir sıra beynəlxalq konvensiyalara və müqavilələrə qoşulmaması kimi məsələlər də qeyd olunmalıdır.

Eyni zamanda müasir dövrdə intensiv artması müşahidə olunan beynəlxalq avtomobil tranzit daşımalarının TRACECA nəqliyyat dəhlizinə cəlb edilməsi sahəsində də problemlər mövcuddur. Bununla bağlı beynəlxalq avtomobil yük daşımalarında tətbiq edilən “İcazə sisteminin” təkmilləşdirilməsi, həmin sahədə dövlətlər arasında müəyyən olunan kvotaların sayının artırılması, həmçinin İran üzərindən hərəkət edən Türkiyə avtodaşıyıcılarının Azərbaycan ərazisi və bərə vasitəsilə həyata keçirilməsinə cəlb edilməsi məqsədilə Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanında yük və Ro-Ro terminalının tikintisinin sürətləndirilməsi vacibdir.

TRACECA dəhlizinin tam işlək olmasında BTQ xətti tam istismara verilməsi və onun səmərəliliklə idarə olunması xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Bu dəmiryolunu ərazisindən keçdiyi öləkələr tərəfindən ayrı-ayrılıqda işlədiləcəkdir. Belə ki, razılaşmalara əsasən Türkiyə ərazisində Türkiyə Dövlət Dəmir Yolları, Azərbaycan ərazisində Azərbaycan Dəmir Yolları, Gürcüstan ərazisində isə Gürcüstan Dəmir Yolları ilə Azərbaycan Dəmir Yolları 50/50 prinsipinə əsaslanaraq BTQ dəmir yolunu idarə edəcəklər. Uzunmüddətli perspektivdə isə BTQ xətti tərəflərin razılığı əsasında vahid bir qurum/şirkət tərəfindən idarə olunmalıdır. Xüsusilə qeyd olunmalıdır ki, 26 avqust 2016-cı il tarixində İstanbulda Yavuz Sultan Səlim körpüsünün açılmasından sonra BTQ layihəsi ilə yüklərin rahat şəkildə Avropaya və əks istiqamət üzrə çatdırılması üçün yeni imkanlar yaranmışdır. Belə ki, Yavuz Sultan Səlim körpüsü dünyanın ən geniş və uzun rels sisteminə malik asma körpüsüdür. İstanbul şəhərinin Avropa və Asiya hissələrini birləşdirən körpünün üzərində avtomobillərin hərəkəti üçün 8 hərəkət zolağı ilə yanaşı, iki dəmiryol xətti də salınmışdır. Nəhayət, Qarsda inşa ediləcək 350 min kvadratmetrlik logistika mərkəzinin ərazisində müasir avadanlıqlara malik nəhəng anbarın tikilməsi də nəzərdə tutulmuşdur [19]. Sözügedən anbar Şərqdən Qərbə yaxud əks istiqamət üzrə hərəkət edəcək yüklərin lazım olduğu təqdirdə Qarsda saxlanılması və yenidən paylanmasına şərait yaradacaqdır.

Aparılan araşdırmalarla bir daha əsaslandırılır ki ki, ölkə üzərindən tranzit daşımalarının artırılması imkanları genişdir. Belə ki, “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-yə məxsus donanma ilə ildə 14,3 milyon ton, o cümlədən tankerlər vasitəsi ilə 8,6 milyon ton, bərə gəmilərlə 4,5 milyon ton, quru yük daşıyan gəmilərlə isə 1,2 milyon ton yük daşımaq imkanları vardır. “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin mövcud illik daşınma gücü 35,0 milyon ton yük, o cümlədən 15,0 milyon ton neft və neft məhsulları təşkil edir. “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC-nin indiki yükaşırma qabiliyyəti ildə 10,0 milyon ton yük və 50 min konteyner təşkil edir. Tikintisi tam başa çatdırıldıqdan sonra limanın yükaşırma gücü 25,0 milyon ton yük və 1 milyon konteyner təşkil edəcəkdir. Limanda logistika mərkəzinin istismara verilməsi ilə burada ilkin mərhələdə 100 min konteynerin saxlanması və digər xidmətlərin göstərilməsi həllini tapacaqdır.

Qeyd olunmalıdır ki, Xəzər dənizində “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” ilə yanaşı ümumilikdə 12 böyük liman mövcuddur.

Aşağıda Xəzərdə yerləşən 12 böyük limanı əks etdirəm şəkil təqdim olunur:



**Şəkil 5. Xəzər dənizində yerləşən limanılar**

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi

Reallıq isə belədir ki, Rusiyadan yan keçəcək Şərq-Qərb marşrutunun tərkib hissəsi olan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (*Trans-Caspian International Transportation Route, TITR*)marşrutu üzrə hərəkətlər aktivləşir. Bu aktivliyə Çin mümkün hərtərəfli dəstək verir. Bunun nəticəsidir ki, 2015-ci ilin avqustunda Çindən “Normand ekspress” ilk test konteyner qatarı Şixeztsı-Dostıq-Aktau-Ələt marşrutu ilə 4768 km yol qət edərək Bakıya daxil olmuşdur. Yükü 1700 ton kaustik soda olan qatar 6 gün ərzində mənzilinə yetişmişdir. Bu təyinatlı yüklər alternativ marşrutlarla əvvəllər 25-40 gün müddətində İranın Bəndər-Abbas və Gürcüstanın Poti limanları vasitəsilə daşınırdı. Transxəzər marşrutunun potensialı 2020-ci il üzrə 300 min konteynerdir. Buradan əldə ediləcək qazanc isə 600-700 milyon ABŞ dollarına bərabərdir. Transxəzər marşrutunun tam gücü ilə işləməsi Azərbaycana da 100 milyon ABŞ dollara yaxın qazanc verə bilər**.** Bundan irəli gələrək Çin və Azərbaycan dəmiryolçuları 2016-cı ilin oktyabrında Transxəzər marşrutu ilə beş sınaq yük qatarı göndərmək barədə razılıq əldə etmişlər. Həmçinin 2017-ci ildə Çin Avropaya 2500 yük qatarının göndərilməsini planlaşdırır ki, onun da 500-nün Azərbaycandan keçəcəyi nəzərdə tutulmuşdur. Bundan başqa [Azərbaycan](https://az.wikipedia.org/wiki/Az%C9%99rbaycan), [Türkiyə](https://az.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiy%C9%99), [Gürcüstan](https://az.wikipedia.org/wiki/G%C3%BCrc%C3%BCstan) və [Qazaxıstan](https://az.wikipedia.org/wiki/Qazax%C4%B1stan) [İstanbulda](https://az.wikipedia.org/wiki/%C4%B0stanbul) “Logitrans” nəqliyyat-logistik beynəlxalq sərgi çərçivəsindəki görüşdə yük daşınmaları məqsədi ilə konsorsium təsis etmək haqqında qərar qəbul ediblər. Bu razılaşma “Azərbaycan [Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi](http://www.acsc.az/)” QSC və Azərbaycanın “Karvan logistik” şirkəti, [Çinin](https://az.wikipedia.org/wiki/%C3%87in_Xalq_Respublikas%C4%B1) “Mishgeng Logistics” şirkəti, “Qazaxıstan Dəmir Yolları”nın törəmə “KTJ ekspress” müəssisəsi, və “Gürcüstan Dəmir Yolları”nın törəmə strukturu “Trans Caucasus Terminals” ilə əldə olunub. Türkiyə tərəfi konsorsiumda assosiasiyalaşdırılmış üzv kimi iştirak edəcək. Bundan başqa digər bir toplantıda “Qazaxıstan Dəmir Yolları” “100 konkret addımlar” proqramının reallaşdırılması çərçivəsində Transxəzər marşrutu üzrə konteyner daşınmalarının inkişafına kömək edəcək birgə müəssisələrin yaradılmasını təklifilə çıxış edib. Bu yolda Qazaxıstanın maraqları daha irəliyə gedir. O, Çin və Avropa arasında nəhəng ticarət mərkəzinə çevrilməyi strateji məqsədləri sırasına qatıb və bu bazardan çoxmilyardlı qazanclar əldə edilməsini hədəfləyib. Qeyd olunmalıdır ki, 2016-ci ilin yanvarında Transxəzər marşrutuna Ukrayna da qoşulmuş və oradan Ukrayna-Gürcüstan-Azərbaycan-Qazaxıstan-Çin marşrutu Mərkəzi Asiya ölkələri və Çinə iki qatar göndərilmişdir. Dəhliz vasitəsi ilə hazırda daşımaları həyata keçirmək üçün çox əlverişli şərait vardır. Dünya Ticarət Təşkilatının proqnozlarına görə son iki ildə qlobal ticarətin azalmasına baxmayaraq 2016-cı ildə qlobal ticarətin 3,9% artacağı gözlənilir. 2018-ci ildən sonra dünya ticarət bunu yaşayacaqdır [19].

Bir məsələ isə hələ də açıq qalır ki, yüklərin Rusiyadan yan keçməsi nə qədər real olacaqdır. Bu əhəmiyyətli dərəcədə yuxarıda qeyd olunanlar və ümumilikdə nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı ilə bağlı olacaqdır. Gərəkdir ki, dəmir yollarında sürət artımı təmin edilsin, liberal sərhəd-gömrük mexanizmləri qurulsun, ekspedisiya şirkətlərinin çevikliyi təmin olunsun.

**Rusiya hərbi təyyarəsinin Türkiyə ərazisində vurulması hadisəsi iki ölkə arasında avtomobil yükdaşımalarına da ciddi təsir göstərmişdir. Bundan irəli gələrək həmin avtomobillərin Mərkəzi Asiyaya yönələn bir hissəsi Azərbaycandan keçid almışlar. Bu zaman Xəzər istiqamətli tranzit keçid üçün daşımanın maya dəyərini aşağı salmaq üçün müvafiq danışıqlar aparılmış,** Azərbaycanın Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası ölkədən Qazaxıstanın Aktau və Türkmənistanın Türkmənbaşı limanlarına istiqamətlənmiş iritonnajlı yük avtonəqliyyat vasitələri üçün tranzit gediş-gəliş xərclərini orta hesabla 40% aşağı salmışdır. Qeyd olunmalıdır ki, **Rusiya tranzit keçid üçün pul almır. Xəzər marşrutunda TİR-lardan Azərbaycan 465 ABŞ dolları, Türkmənistan 450 ABŞ dolları alır.** Bundan başqa “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-də Azərbaycandan Qazaxıstana dəniz yolu ilə daşıma tariflərinə 20%-ə qədər endirimin tətbiqinə başlamışdır. Yeni tarif sürücü ilə birlikdə 1 standart qoşqulu yük avtomobilinin (*16,5 metr uzunluqda TİR*) bir istiqamətdə (*Bakı-Aktau və ya Aktau-Bakı*) daşınması üçün 1,200 ABŞ dolları məbləğində müəyyənləşdirilmişdir. Geri dönüş üçün bilet öncədən alındığı halda, bu tarif hər iki istiqamətə, 2,100 ABŞ dolları təşkil edəcəkdir. Qiymətlərə 1 sürücü üçün bilet də daxildir [17].

Məlumatlara görə Türk TIR-ları Orta Asiyaya, Xəzər üzərindən illik orta hesabla 5000, Rusiya üzərindən 6000, İran üzərindən isə 45000 giriş edir. Qeyd olunmalıdır ki, İran marşrutu Gürcüstan-Azərbaycan marşrutundan təxminən 600-700 km çoxdur və bu ölkədə bir sıra çətinliklər (*xərclərin nisbətən çox olması*, *iqlim, coğrafi vəziyyətin mürəkkəb olması, sərhəd-gömrük məntəqələrində və marşrut boyunca digər çətinliklər*) mövcuddur. Bundan irəli gələrək, Türkiyənin Nəqliyyat, Dənizçilik və Xəbərləşmə Nazirliyi Azərbaycandan Xəzər dənizindən keçməklə Türkmənistanla Mərkəzi Asiya istiqamətində TİR avtomobillərinin daşımalarının artırılması haqqında istəyini bildirmişdir.

“Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-nin məlumat və hesablamalarına əsasən, Azərbaycanda 2 ədəd Ro-Ro tipli gəminin olması, Türkmənistanda isə 2014-cü ilin sonunda yeni Ro-Paxs tipli gəminin istifadəyə buraxılması və daha birinin də istismara verilməsinin gözlənilməsi ilə əlaqədar olaraq həmin xətt vasitəsilə daşınan TİR avtomobillərinin sayının ildə 25 minə çatdırılması mümkündür. Bu daşımaların isə “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” QSC-yə əlavə gəlirlərin daxil olmasına və onun fəaliyyətinin səmərəliliyinin artmasına şərait yaradacaqdır.

**7.Şimal-Cənub və Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizləri yeni geoiqtisadi rakursda**

Azərbaycandan keçən çarpaz dəmir yolu marşrutlarından ikincisi Finlandiyadan başlayaraq Hindistana, Şiri-Lankaya yönələn, Şimali Avropa ilə Cənub-Şərqi Asiyanı birləşdirən Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizidir. Bu dəhliz Rusiyanın Sank-Peterburq şəhərindən Hindistanın Mumbay (*Bombey*) liman şəhərinə kimi 7,2 km yolu əhatə edir [17]. Yaxın illərdə bu marşrut Şimali Avropanı Hindistan və Fars körfəzi ölkələri əhatəsinə alaraq İran, Azərbaycan və Rusiyanın dəmir yollarını birləşdirəcəkdir. O, həmçinin Xəzər dənizi ətrafında dəmir yolu həlqəsinin çəkilməsi layihəsinin reallaşmasında da son vəzifələrdən biri olacaqdır. Dəhliz tam gücü ilə fəaliyyət göstərəcəyi halda Avropa ölkələrinin, Rusiyanın, Orta Asiya və Qafqaz regionunun Fars körfəzi və Hindistana çıxışına, Xəzəryanı ölkələrin Qara dəniz limanları ilə ticarət əlaqələrinin intensivləşdirilməsinə şərait yaradaraq Avropa - Cənubi Asiya - Yaxın Şərq arasında dəmir yolu daşımalarını səmərəli təmin edəcəkdir. Qeyd olunmalıdır ki, Orta Asiyanın Avropa ilə cari ticarət dövriyyəsi 40 milyon tona yaxındır və 2020-ci ildə bu göstəricinin 56 milyon tondan artıq olacağı proqnozlaşdırılır. 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. Bundan başqa Şimal-Cənub dəhlizi boyunca daşınan yüklərin böyük hissəsini quru yüklər təşkil edir və Rusiya ilə İran arasında yükdaşımaların 82%-ni, İranla Qara dəniz regionu arasındakı ticarətin isə 85%-i quru yüklərdən ibarətdir. Konteyner yükdaşımaları Rusiya ilə İran arasındakı ticarət həcminin 16%-ni (*2%-i maye yük olmaqla*) təşkil etdiyi halda, maye yüklərin daşınması İranla Qara dəniz regionu arasındakı daşımaların 13%-ni, konteyner daşımaları isə 2%-ni təşkil edir. Bu qeyri-tarazlıq göstərir ki, biristiqamətli daşımaların digər yarısı dəniz daşımalarının payına düşür.

Aşağıda Şimal-Cənub dəhlizi üzrə yükdaşımalar bölgüsünü əks etdirən şəkil verilmişdir:



**Şəkil 6. Şimal-Cənub dəhlizi üzrə yükdaşımalar bölgüsü**

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi

“Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında Razılaşma Rusiya Federasiyası, İran İslam Respublikası və Hindistan arasında 12 sentyabr 2000-ci ildə Sankt-Peterburq şəhərində bağlanıb. Daxili prosedurlardan keçdikdən sonra Razılaşma 21 may 2002-ci il tarixdən qüvvəyə minmiş və 2005-ci ilin sentyabrında Azərbaycan Respublikası “Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında” Sazişə qoşulmuşdur [16].

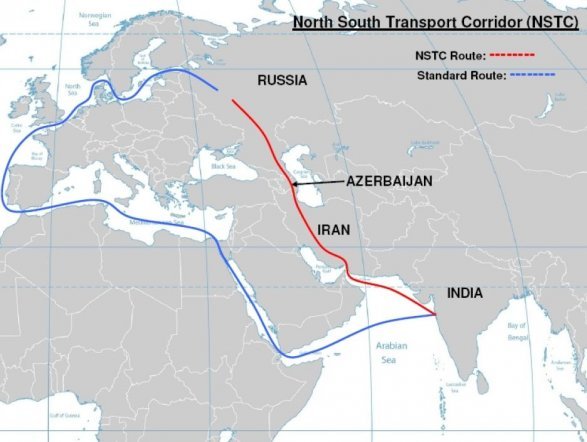
Layinənin reallaşdırılmasının sürətləndirilməsi hazırkı məqamda daha aktual xarakter almışdır. Bundan irəli gələrək “Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən hissəsində işlərin sürətləndirilməsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev 7 dekabr 2015-ci ildə Sərəncam imzalamışdır. Sərəncamın reallaşması istiqamətində işlər demək olar ki, başa çatmış. Azərbaycan “Şimal-Cənub” dəhlizinin dəmir yolu xəttini Astara çayı üzərindən keçərək İrana qədər uzatmaqla təmin etmişdir. Onun tam istismara verilməsi üçün isə yalnız İran ərazisində Astara-Rəşt dəmiryolu xətti inşa olunmalıdır.

**Proqnozlara görə** layihənin həyata keçirilməsi ilə Asiyadan Avropaya və əks istiqamətdə on milyon tonlarla (***ilkin mərhələdə ildə 2 milyon ton***) yüklər daşınacaq, həmçinin region ölkələri arasında əmtəə dövriyyəsi xeyli artacaq və Azərbaycan bu istiqamətdə uğurlu tranzit-tarif strategiyası aparmaqla ilkin mərhələdə hər il 40-60 milyon ABŞ dolları qazanc əldə edəcəkdir. Hazırda müvafiq istiqamətdə yüklərin əksər hissəsi dəniz vasitəsilə (***Həştərxan, Olya və Mahaçqala, İran tərəfində isə Ənzəli, Əmirabad və Nouşəhr limanları vasitəsilə***) göndərilir. Burada çatdırma müddəti 45-60 gün çəkir. Azərbaycanın içindən Şimal-Cənub dəhlizi vasitəsilə çatdırılma 14-20 gün çəkəcək və nəticədə daşıma müddəti 2-3 dəfə azaldılacaqdır. Qeyd olunmalıdır ki, dəniz daşınmaları **hava-iqlim şəraitindən çox asılıdır. Burada ildə azı 100 günə qədər çətin naviqasiya mövcud olur** [21]**. Həmçinin bundan başqa Rusiyanın** Həştərxan və Olya limanları qışda donur. Buradakı nəqliyyat infrastrukturu da adekvat hesab edilmir. Digər tərəfdən marşrutun və limanların yüklənməsi Xəzərin ekologiyasına mənfi təsir göstərir.

**Bu xəttin tezliklə tam işə düşməsi hələ** 2007-ci ildən planlaşdırılan **İran-Ermənistan dəmir yolunun tikintisi layihəsini də arxa plana atacaq, onun perspektivsizliyinə yeni bir zəmin olacaqdır.** Bu xətt, həmçinin vurğulandığı kimi, **Ermənistandan yan keçməklə Naxçıvanla yeni dəmir yolu əlaqəsinə mümkünlük gətirəcəkdir. Belə ki,** gələcəkdə bu marşrutu İran dəmir yolları şəbəkəsi ilə Culfada Naxçıvanla birləşdirmək mümkün olcaqdır.

Astara-Rəşt dəmiryolu xəttinin inşası gecikdiyi halda bu **marşrut üzrə yüklərin son məntəqəsi İran Astarası olmaqla buradan həmin yüklərin avtomobillərlə daşınması həyata keçirilə bilər. Belə ki, İran ərazisində yol infrastrukturu inkişaf etmiş və avtomobil daşımaları ucuz və sərfəlidir.** Digər tərəfdən, İran və Rusiyadan gələn yüklər Azərbaycandan Qərb istiqamətinə yönlənilə və BTQ dəmir yol xətti ilə inteqrasiya oluna bilər. Bütün bunları nəzərə alaraq “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSCartıq dəhliz vasitəsi ilə yük daşıyanlar üçün müvəqqəti marşrut yaratmış və müvafiq sxem işlənib hazırlamışdır. Həmin sxem üzrə yüklər dəmiryolu ilə Hindistan, İran və başqa ölkələrdən Rəşt şəhərinə qədər daşınacaq və oradan da avtomobil nəqliyyatı yolu ilə Azərbaycana çatdırılacaq. Vaxt baxımından hesablamalar göstərir ki, yüklərin Rəşt və Astara arasındakı logistikası hazırkı dəniz variantından əlverişlidir. Həm də burada münasib vergi mexanizmləri də tətbiq ediləcək, sərhəd-gömrük prosedurları daha da optimallaşdırılacaqdır. Bütün bunların ilkin olaraq testi də həyata keçirilmişdir. Belə ki, Rusiyanın Mixaylovo-Leontyevskaya stansiyasından göndərilmiş 5 vaqon (*340 ton*) darı Astara stansiyasında vaqonlardan maşınlara yüklənərək İrana göndərilmişdir. Müvafiq zamanlarda Qazaxıstan və Rusiyadan minlərlə ton həcmində yüklərin Astara stansiyasına və oradan da İrana və habelə İrandan Rusiyaya, Ukraynaya və Gürcüstana daşınmaların həyata keçirilməsi təmin olunacaqdır. O da vurğulanmalıdır ki, Sankt Peterburq-Astara marşrutunun yük bazası yüksəkdir və **hər il İran Rusiyadan 1,5 milyon tondan çox buğda və digər dənli bitkilər, müxtəlif növ filizlər, taxta-şalban, avadanlıq idxal edir.** Eyni zamanda İran Rusiyaya meyvə-tərəvəz, kənd təsərrüfatı malları ixrac edir. **İki ölkə arasındakı ticarət dövriyyəsi hər il artaraq 3 milyard ABŞ dollarına çatmışdır** [25]**.**

**Aşağıda** “Şimal-Cənub” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi qərb marşurutunun xəritəsi verilmişdir:



**Şəkil 7. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi**

**Mənbə**: www.[worldmetro.org.ua](http://www.worldmetro.org.ua/2010/12/tonnel-pod-bosforom/) - Dünya nəqliyyat ensiklopediyası və yenilikləri saytı.

Burada vergilərlə bağlı problemin həlli istiqamətə yük maşınlarının üç il ərzində yol vergisindən azad olunmasını istiqamətində həllini tapır. Yükdaşıyanların xərclərinin praktik olaraq iki dəfə azalmasına səbəb olacaq. Verilən qərara əsasən vergidən və rüsumdan azad olunmayan ölkə ərazisində ilk dəmiryolu stansiyasında ən yaxın gömrük buraxılış məntəqəsini keçməsi zamanı Azərbaycana başqa dövlətlərdən tranzit yüklərin daşınmasını həyata keçirən xarici nəqliyyat vasitələri iddia edə bilər. Bu isə o deməkdir ki, istənilən yük nəqliyyat vasitəsi Azərbaycan ərazisinə maneəsiz girə, yüklərini dəmir yolu stansiyasında boşalda və oradan onlar növbəti təyinat nöqtəsinə gedə bilər.

Bir cəhət də vurğulanmalıdır ki, Şimal-Cənub Marşurutunu şərq qolu (*Şərq marşrutu*) hazırda işlək vəziyyətə gətrilmişdir və Azərbaycandan keçən qərb qoluna rəqib alternativdir. Burada köhnə uzun marşrutlu xətt **Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkmənistandan keçərək Tejen (*Türkmənistan*)-Sərxas(*İran*) keçidi ilə İranın dəmir yolu şəbəkəsini birləşdirir. Yeni 2014-cü ildə istifadəyə verilən xətt isə** Qazaxıstanın Bolaşak stansiyasından Türkmənistanın **Uzen, Kızılkaya-Bereket-Etrek, Qorqan** keçidi ilə İran Məşhəd şəhəri dəmiryolu ilə birləşir. Yeni dəmir yolunun uzunluğu 699 km-dir və onun çəkilməsinə 1 milyard 260 milyon ABŞ dolları həcmində vəsait xərclənmişdir. Bu xətlə ilkin mərhələdə ildə 3-4 milyon ton, gələcəkdə isə 13-14 milyon tona yük daşınması nəzərdə tutulmuşdur [1, 25].

Hesablamalar göstərir ki, Şimal-Cənub marşrutunun işə düşməsi ilə Cənubi-Şərqi Asiyadan Avropaya daşınmalar orta hesabla 10-15% ucuzlaşacaq, yüklərin Süveyş kanalı vasitəsilə daşınmasından 800 km daha az məsafə qət olunacaqdır. Bütün bunlar isə nəticədə həm də yüklərin daha etibarlı yolla daşınmasını, daşıma müddətinin isə 20 gün azalması ilə müşayiət olunacaqdır.

Müqayisə üçün qeyd olunmalıdır ki**,** **Sankt Peterburq-Astara marşrutu Sankt Peterburq-Sərxas marşrutundan 1055 km qısadır. Bu marşrut, həmçinin q**ısalığı ilə Sankt Peterburq-Qorqan marşrutunu da geridə qoyur. Bundan başqa Sankt Peterburq-Qorqan marşrutunun Qorqan-Etrek hissəsi dağ massivindən keçir və kəsikdə say baxımından istənilən normada vaqon daşıması imkansızdır. Bütün bunlar isə Şimal-Cənub dəmiryolu dəhlizinin qərb marşutunun iqtisadi cəhətdən əlverişliliyinə bir daha yəqinlik gətirir.

Burada həm də vurğulanmalıdır ki, Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsində göstərilir ki, hər iki dəhlizin 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. Buna nail olmaq üçün 2020-ci ilədək aşağıdakı aralıq hədəflər müəyyən edilmişdir:

* region üzrə tranzit ticarət həcmini artıraraq aşağıdakı göstəricilərə müvafiq pay əldə etmək: Orta Asiya və Qara dəniz marşrutu üzrə 40%; - Orta Asiya və Avropa marşrutu üzrə 25%; - Çin və Avropa marşrutu üzrə 3%; - Rusiya və İran marşrutu üzrə 40%; - İran və Qara dəniz marşrutu üzrə 25%.
* Azərbaycanda 5 və ya 6 logistika və ticarət mərkəzinin yaradılması (*bu mərkəzlərdən dördü 2020-ci ilədək tamamlanmalıdır*). Logistika və ticarət mərkəzinin birbaşa təsiri regional logistika və ticarət qovşağının ümumi təsirinin 20 faizinə bərabər olmalıdır;
* hava yolları ilə əməliyyatlardan əldə edilən xalis gəlirin 5 faiz artırılması.

**8.Nəticə və təkliflər**

Aparılan təhlil və araşdırmalar göstərir ki, qloballaşma çağırışlarından qaynaqlanan dünya iqtisadiyyatının inkişaf meyilləri müasir mərhələdə inteqrasiya proseslərinin daha da güclənməsi və dərinləşməsi ilə müşayiət olunur. Bununla əlaqədar dünya əmtəə bazarında daşınmalarla bağlı tələbat da genişlənir və həmin proseslər öz növbəsində nəqliyyatda istehlak güclərinin yüksəlişində əks olunur. İnformasiya proseslərinin, habelə telekommunikasiya sistemlərinin sürətli inkişafı resursların manevr azadlığının artımına yönəlir ki, bu da nəqliyyat sferasının ayrı-ayrı sahələrində dinamizmlə xarakterizə olunan dəyişiliklərə, struktur və infrastruktur yenidənqurmasına rəvac verir. İnteqrasiya prosesləri həm də genişliklə qlobal və regional bazarların qovuşmasında yeni nəqliyyat marşrutlarının yaradılmasını stimullaşdırır. Müasir mərhələdə müvafiq istiqamətdə Böyük İpək yolunun bərpası və onunla bağlı bütünlüklə Asiya qitəsində və həm də buradan Avropaya daşımalarda miqyaslı nəqliyyat layihələri həyata keçirilir. Həmin layihələrin fövqündə Çin tərəfindən irəli sürülən “Bir qurşaq, bir yol” strategiyası dayanır. Bu strategiyaAzərbaycan-Çin nəqliyyat əlaqələrinin formatında da əks olunur və bununla bağlı TRACECA xətti və Şimal-Cənub dəhlizinin tam gücə gətirilməsi istiqamətində mühüm işlər aparılaraq nəqliyyat sektoruna çoxmilyardlı investisiyalar yatırılır.

Yuxarıda təhlili verilənləri əsas götürərək məqalədə Çin tərəfindən irəli sürülən “Bir qurşaq, bir yol” strategiyasının pozitivlərinin Asiya-Avropa və həmçinin Azərbaycan-Çin yeni nəqliyyat əlaqələri konteksində tədqiqi öz əksini tapmış, qədim və yeni İpək yolu ilə bağlı başlıca məsələlərin retrospektiv və perspektiv analizi verilmiş, yeni geostrateji rakusda Şimal-Cənub və Cənub-Qərb nəqliyyat dəhlizləri siyasi-iqtisadi xarakteristikası müasir reallıqlar baxımından təhlili edilərək qiymətləndirilmişdir. Bütün bunların Azərbaycanın tranzit potensialı ilə bağlı geniş çevrədə və yüksək iqtisadi effektivliklə reallaşdırılması məqsədi ilə ölkə üzrə bütöv bir tranzit strategiyasının hazırlanması da vacib şərtli hesab olunur. Bu strategiya isə TRACECA-nın inkişafı üzrə Əsas Çoxtərəfli Sazişə və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi üzrə Sazişə qoşulmuş və digər ölkələrlə bağlanmış müqavilələrin əsas şərtlərini əhatə edərək ölkənin tranzit fəaliyyətini sədələşdirmək və təkmilləşdirmək məqsədlərini özündə əks etdirməlidir. Azərbaycanın tranzit potensialının səmərəli reallaşdırılması üçün isə aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi məqsədəmüvafiqdir:

* nəqliyyat infrastrukturunun rəqabət qabiliyyətinin davamlı təmin olunması və bütün nəqliyyat sahələrini əhatə edən vahid nəqliyyat strategiyasının hazırlanması;
* TRACECA marşrutu üzrə yükdaşımada iştirak edən təşkilatlara dövlət dəstəyinin göstərilməsinin təkmilləşdirilməsi və dərinləşdirilməsi və bu sahədə antiinhisar tədbirlərinin gücləndirilməsi;
* Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Qazaxıstan və Türkmənistanın gömrük-sərhəd məntəqələrində prosedurların sadələşdirilməsi, onların buraxılış qabiliyyətinin artırılması, vahid keçid tariflərinin *(birbaşa tarif*) müəyyənləşdirilməsi;
* “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” və “Azərbaycan Dəmir Yolları” səhmdar cəmiyyətlərini qabaqcıl dünya təcrübəsi əsasında beynəlxalq standartlara uyğun fəaliyyət göstərən müasir şirkətlərə çevrilməsi istiqamətində kompleks tədbirlərin həyata keçirilməsi;
* Azərbaycanın Xəzərdəki fraxt bazarlarında möhkəmlənməsi üçün Bakı Gəmiqayırma zavodunda inşa edilməklə yaxın 3-4 ildə dəniz nəqliyyat donanmasının yeni, ən müasir rəqabətdavamlı gəmilərlə təchiz edilməsi;
* “Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı” QSC-də yük və Ro-Ro terminalının tikintisinin tezliklə başa çatdırılması;
* beynəlxalq avtomobil yük daşımalarında tətbiq edilən “İcazə sisteminin” təkmilləşdirilməsi və liberallaşdırılması, həmin sahədə dövlətlər arasında müəyyən olunan kvotaların sayının paritet əsasında artırılması;
* bütün növ nəqliyyat xidmətlərinin göstərilməsində müasir informasiya kommunikasiya texnologiyalarından istifadənin tətbiqinin genişləndirilməsi, elektron yük bəyannamələrin öncədən göndərilməsi və operativ məlumat mübadiləsinin həyata keçirilməsi, unifikasiya olunmuş (*nəqliyyat, liman, gəmi, gömrük, sərhəd, baytarlıq, fitosanitariya və s*.) elektron xidmətinin təşkili;
* Avropa ilə Çini birləşdirən konteyner daşıyan qatarının hərəkətinin təşkili ilə bağlı müvafiq hökumətlərarası sazişlərin imzalanması.

Bütün bunlarla yanaşı, daşımalarda vaxt-servis-tarif “kommersiya üçbucağı” təmin edilməli, TRACECA üzərində daşımalarda “bir dayanacaq” prinsipinin tətbiqi reallaşdırılmalı, bu məqsədlə sərhəd-gömrük buraxılış məntəqələrində fəaliyyət göstərən baytarlıq, fitosanitar, karantin və digər nəzarət orqanlarının gömrük-sərhəd buraxılış məntəqələrinin ərazisindən kənarda yerləşdirilməsi və fəaliyyət göstərməsi ilə bağlı müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməlidir. Ölkədə çoxsaylı nəqliyyat, ekspedesiya-bölüşdürücü müəssisələrin təşkili, multimodal daşımalarda yeni çevik milli ekspedisiya şirkətlərinin yaradılması, servis və texniki xidmətin gücləndirilməsi, sahəyə yerli sahibkarların cəlb edilməsi, sərmayə yatırımlarının artırılması üçün müvafiq investisiya mühitinin yaxşılaşdırılması da ön sırada olmalıdır.

***Ədəbiyyat siyahısı***

1.Akademik Ziyad Səmədzadənin 70 illik yubileyinə həsr edilmiş “Azərbaycan iqtisadiyyatında keçid dövrünün başa çatması: təhlil və nəticələr. Milli inkişaf modelinin formalaşması problemləri”. (2010)Respublika elmi-praktiki konfransının materialları. АMEА-nın İqtisadiyyat İnstitutu, Azərbaycan İqtisadçılar İttifaqı, Beynəlxalq İqtisadçılar İttifaqı, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti. Bakı: “Şərq-Qərb”, 982 s

2.Azərbaycan Respublikası. Milli atlas. (2014) Bakı: Bakı Kartoqrafiya Fabriki, 444 s.

3.Hacızadə E.M. (2006). Sosiallaşan iqtisadiyyat. Bakı: Elm, 509 s.

4.Hacızadə E.M., Bağırzadə E.R. (2011) Azərbaycan iqtisadiyyatının dünyadakı reytinqi. Bakı: Elm, 128 s.

5.Səmədzadə Z.Ə. (2001). Dünya iqtisadiyyatı. Çin “iqtisadi möcüzəsi”. Bakı: Gənclik, 323 s.

6.Səmədzadə Z.Ə. Çin qlobal dünya iqtisadiyyatında.(2009). Bakı, “Elm və təhsil”, 608 s.

7.Hansen V. (2012). The Silk Road: A New History. Oxford University Press, 320 p.

8.Аксенов И.Я. (2000) Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы. М.: ТЕИС, 216 с.

9.Алиев И.Г. (2003) Каспийская нефть Азербайджана. М.: Известия, 798 с.

10.Большая энциклопедия транспорта (2011). В 8 томах / под ред. В.П.Калявина; Академия транспорта. М.-Спб: Вост. банк. комм. инф. 9.

11.Носовский Г., Фоменко А. (2012). Империя. Славянское завоевание мира. Европа. Китай. Япония. Русь как средневековая метрополия Великой империи М.: Астрель, 745 c.

12.Туревский, И.С. (2011). Автомобильные перевозки. М.: Издательский Дом “Форум”, 222 с.

13.Фицджералд Ч.П. (2008). История Китая. M.: Центрполиграф, 460 c.

14.Что принесет экономическая полоса Шелкового пути? Китай. №7 (105) Июль 2014. Пекин КНР.

15.[www.president.az](http://www.president.az) - Azərbaycan Respublikası Prezidentinin rəsmi saytı.

16.www.mfa.gov.az - Azərbaycan Respublikası Xarici işlər Nazirliyinin saytı.

17.http://www.mot.gov.az - Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Nazirliyinin saytı.

18.[www.azstat.org](http://www.azstat.org). - Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi.

19.www.[worldmetro.org.ua](http://www.worldmetro.org.ua/2010/12/tonnel-pod-bosforom/) - Dünya nəqliyyat ensiklopediyası və yenilikləri saytı.

20.www.zdmira.com - Dünya dəmiryolları jurnalının saytı.

21.<http://addy.gov.az> *- “*Azərbaycan Dəmiryolları” QSC-nin saytı.

22.www.europa.eu.int - EU - Avropa İttifaqı.

23. [www.traceca-org](http://www.traceca-org) - TRACECA - sayt.

24.<http://carnegie.ru/commentary/2016/09/05/ru-64467/j4yb>-[И.Зуенко](http://carnegie.ru/experts/?fa=1149) Комментарий 05 сентября 2016.

25.www.elshanhajizadeh.com - prof. Elşən Hacızadənin saytı.

26.Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi.

**Гаджизаде Эльшан Махмуд оглы**

Д.э.н., проф., Азербайджанский Государственный Экономический Университет

**Аннотация**

**Стратегия “Один пояс, один путь”**

**и современные транспортные связи Китай-Азербайджан**

***Цель исследования -*** aнализ и оценкавыдвинутой Китаем в направлении возрождения исторического Шелкового пути стратегии “Один пояс, один путь” и современных транспортных связей Китай-Азербайджан, а также выдвижение предложений по эффективному использованию транзитного потенциала Азербайджана.

***Методология исследования -*** системный подход, методы факторного и сравнительного анализа.

***Результаты исследования -*** в контексте стратегии “Один пояс, один путь” проведена оценка перспектив транспортных связей Китай-Азербайджан, выдвинуты обоснованные предложения по эффективному использованию транзитного потенциала Азербайджана.

***Ограничения исследования -*** существование изменчивости тенденций в связи с реализацией региональных транспортных стратегий.

***Практическая значимость исследования*** - возможность использования в подготовке стратегии и концепций углубления экономических связей Азербайджан-Китай и эффективного использования транзитного потенциала Азербайджана.

***Оригинальность и научная новизна исследования -*** проведение обобщений современных исследований по теме нового и исторического Шелкового пути и выдача новых оценок о транзитном потенциале Азербайджана.

**Ключевые слова:** *шелковый путь, TRACECA, транспорт, транзит, налоги*

**Hajizadeh Elshan Makhmud oglu**

Prof. Dr., Azerbaijan State University of Economics

**Abstract**

**The strategy of "One Belt, One Way"**

**and modern transport links China-Azerbaijan**

***Purpose -*** analysis and evaluation the strategy "One belt one way" have put forward by China in the direction of the revival the historical Silk Road and modern transport communications China-Azerbaijan, as well as the nomination of proposals for the effective use of transit potential of Azerbaijan.

***Design/methodology -*** systematic approach, methods of factor and comparative analyses.

***Findings -*** in the context of the strategy of "One belt, one way" assessed prospects for transport communications China-Azerbaijan, put forward justified proposals for the effective use of transit potential of Azerbaijan.

***Research limitations -*** the existence of variability trends in connection with the implementation of regional transport strategies.

***Practical implications*** - the ability to use in the preparation of strategies and concepts of deepening economic relations of the Azerbaijan-China and the effective use of transit potential of Azerbaijan.

***Originality/value -*** holding generalizations of current research on the subject of the new and the historic Silk Road and the issuance of new assessments of the transit potential of Azerbaijan.

**Keywords:** *Silk Road, TRACECA, transport, transit, taxes.*

**JEL Classification Codes:** *E62, N7, O18, R1, R4.*

202.**“Bir qurşaq, bir yol” strategiyası və** **Azərbaycan - Çin müasiri nəqliyyat əlaqələri.** Azərbaycanın vergi jurnalı. Bakı: № 5-6, 2016. 2,7 ç.v.

1. ## Beynəlxalq Standartlaşdırma Təşkilatı - İSO standartlarına görə 20 futluq konteyner - TEU (*uzunu 20 футов - 6,1 м və eni 8 футов - 2,44 м*) boş çəkidə 2,3 ton, 40 futluq konteyner - FEU (*uzunu 40 футов -12,2 м və eni 8 футов - 2,44 м*) isə 3,9 tondur. Konteynerlərin yükgötürmə qabiliyyəti müvafiq olaraq 21,7 və 26,5 tondur.

   [↑](#footnote-ref-1)