

AZƏRBAYCAN ASPEKTİNDƏ TRANSXƏZƏR VƏ ŞİMAL-CƏNUB DƏHLİZLƏRİNİN ÜSTÜNLÜKLƏRİ VƏ MƏHDUDİYYƏTLƏRİ

Şamil Əzizov

Azərbaycan Dövlət iqtisad Universiteti (UNEC), Bakı, Azərbaycan
e-mail: azizov_shamil@yahoo.com

Xülasə. Neft gəlirlərinin zamanla azalacağı şəraitdə Azərbaycan üçün əsas çağırış iqtisadiyyatın saxələndirilməsi və davamlı gəlir mənbələrinin formalaşdırılmasıdır. Bu baxımdan ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyi nəzərə alınmaqla beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ölkənin uzunmüddətli iqtisadi dayanıqlığının mühüm sütununa çevrilir. Məqalədə Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri kontekstində Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda mövcud olan çatışmazlıqlar və üstünlüklər araşdırılır.

Açar sözlər: Transxəzər dəhlizi, Şimal-Cənub dəhlizi.

ADVANTAGES AND LIMITATIONS OF THE TRANS-CASPIAN AND NORTH-SOUTHERN CORRIDORS IN THE AZERBAIJANI ASPECT

Shamil Azizov

Azerbaijan State University of Economics (UNEC), Baku, Azerbaijan

Abstract. In an environment where oil revenues will decrease over time, the main challenge for Azerbaijan is the diversification of the economy and the formation of sustainable sources of income. In this regard, given the favorable geographical location of the country, international transport corridors are becoming an important pillar of the country's long-term economic stability. The article examines the disadvantages and advantages of Azerbaijan's transport sector in the context of the East-West and North-South transport corridors.

Keywords: Trans-Caspian corridor, North-South corridor.

1. Giriş

Azərbaycan hökumətinin iqtisadi siyasətinin strateji istiqaməti milli iqtisadiyyatın sahəvi diversifikasiyasıdır. Bu çərçivədə prioritet istiqamətlərdən biri ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf etdirilməsidir. Bu baxımdan Asiya ölkələri ilə Avropanı birləşdirən Şərqi-Qərbi, həmçinin Şimal-Cənub dəhlizləri böyük perspektiv vəd edir. Buna görə də Azərbaycanın bu çağırışlara hazır olması zəruridir. İqtisadi səmərə ilə yanaşı bir sıra siyasi məsələlər də bu dəhlizlərin araşdırılmasını aktuallaşdırır.

Rusiya və İrana qarşı sanksiyalar səbəbindən Şimal-Cənub dəhlizinin məhdudlarına rəğmən, onun Rusiya və İrandan başqa Çin və Hindistan kimi digər istifadəçiləri var. Nəhayət, 2022-ci ilin fevralından kəskin dəyişən geosiyasi vəziyyət də bu dəhlizə olan marağı artırır. Bu vaxta qədər Çin və Asiyanın bir çox ölkələrindən Avropaya ixrac əsasən Rusiyanın ərazindən daşınırdı. Hazırda sanksiyalar nəticəsində bu istiqamət bağlanmışdır. Avrasiya İnkişaf Bankının 2021-ci ildə apardığı tədqiqatda bu dəhliz yalnız şimal-cənub istiqaməti ilə məhdudlaşmır, yeni logistik zəncirlərin, o cümlədən Azərbaycan vasitəsilə Rusiya-Türkiyə dəhlizinin yaranmasını da təşviq edir [16].

2. Transxəzər dəhlizi

Çin tərəfindən irəli sürülən Bir kəmə, bir yol təşəbbüsünün (KYT) əsas təyinatı Çin mallarının Yaxın Şərq və Avropaya çatdırılmasından ibarət olmaqla Azərbaycanın burada əsas qazancı tranzit ölkə kimi əldə edəcəyi gəlirlərdir. Lakin burada ölkəmizin çoxsaylı əlavə səmərələri də meydana çıxır. KYT-nin reallaşdırılmasında Azərbaycanın rolu və səmərələri Pəncab Universitetinin professoru, inteqrə olunmuş Avrasiya siyasəti, Cənubi və Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz üzrə ekspert, doktor Mehmood Ul Hassan Khanın 2022-ci ilin dekabrında dərc olunmuş “KYT və Azərbaycan: ekspert rəyi” məqaləsində ətraflı şəkildə xarakterizə olunur: “Bakı-Tbilisi Kars və Qara dəniz elektrik ötürülməsinin planlaşdırılması layihəsinin (Black Sea Transmission Planning Project - BSTP) Mərkəzi dəhlizində yerləşməsi Azərbaycanı KYT potensialının reallaşdırılması baxımından əsas ölkəyə çevirir. Çindən Avropaya dəniz yolu ilə göndərilən mallar 36 günə, Trans-Sibir marşrutu ilə isə 20 günə çatır. Halbuki Azərbaycanın mühüm rol oynadığı Orta dəhliz vasitəsilə çatdırılma 12 gün çəkir. Bu, Azərbaycanın regional tranzit mərkəzi kimi mövqeyini möhkəmləndirir. Şərq-Qərb dəhlizi ilə yanaşı Şimal-Cənub dəhlizində də Azərbaycanın həlledici rolu onu tək-cə Çin üçün deyil, həm də Avropa və regional ölkələr üçün strateji rolunu daha da artırır. Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolunun daşıma qabiliyyətinin artması Azərbaycanın KYT çərçivəsində strateji əhəmiyyətini daha da gücləndirir” [8].

Azərbaycandan keçməklə Transxəzər dəhlizinin aşkar üstünlükləri var: *Azərbaycanın orta dəhlizdə mərkəz kimi əlverişli mövqeyi* - Avropa İttifaqının hesabatında qeyd olunur ki, Azərbaycan TRASEKA dəhlizi üzrə ticarətdə aparıcı rola malikdir [7, s.4]; *Təhlükəsizliyi təmin edən güclü dövlət idarəetmə sistemi* - Transmilli şirkətlərin mühüm qayğılarından biri məhsullarının alıcılara təhlükəsiz çatdırılmasıdır. Müasir dövrdə bu problem daha qabarıq şəkildə təzahür edir və əksər ölkələr ərazilərindən keçən tranzit yüklərin təhlükəsizliyini təmin edə bilmir. Yaxın ətrafda baş verən müharibə, çevriliş və digər təlatümlərə, hətta öz ərazisində uzun müddət sürən separatizmə və 44 günlük Vətən müharibəsinə rəğmən, Azərbaycan özünü regionun ən stabil və təhlükəsiz ölkəsi kimi tanıtmışdır və buna görə böyük şirkətlər bu məsələdə Azərbaycan hökumətinin zəmanətlərinə inamla yanaşırlar; *Çatdırılma müddəti baxımından digər marşrutlardan üstün olması* - Şərq-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərinin kəşisərək, Azərbaycan ərazisindən həm məsafə, həm də məhsulların Şərqi və Mərkəzi Asiyadan Avropaya daşıma müddəti baxımından əlverişlidir [11]. Buna görə də bəzi müəlliflərin fikrinə görə Orta dəhliz Çindən Qərbə ən təhlükəsiz, ən sürətli və ən ucuz nəqliyyat yoludur [1, s.134]; *Gömrük prosedurlarının təkmilləşdirilməsi siyasəti* - Avropa İttifaqının hesabatında deyilir ki, Azərbaycan gömrük siyasətində qabaqcıl dünya təcrübəsindən istifadə etməyə çalışır - artıq bəzi gömrük terminallarında “bir pəncərə” prinsipi tətbiq olunur, sərhad keçmə zamanları dəfələrlə azaldılır [7, s.33]; *Azərbaycanın etibarlı beynəlxalq tərəfdaş imici; Fiziki nəqliyyat infrastrukturunun yüksək keyfiyyəti* - Bu, logistika şirkətlərini Azərbaycana cəlb edən mühüm amillərdən biridir. Xəzər dənizində mövcud olan ən böyük ticarət donanması və müasir gəmiqayırma zavodu, modernləşdirilmiş Bakı dəniz ticarət limanı, BTQ dəmir yolu, ölkə

ərazindən keçən avtomobil yolları yüksək beynəlxalq standartlarına cavab verir; *Azərbaycanın Xəzərin qərb sahilində yaratdığı dəmir yol xətləri, limanlar, hava limanları da daxil olmaqla əlverişli regional nəqliyyat infrastrukturunu; Avtomobil yollarının modernləşdirilməsi* - Sovet dönmündən miras qalmış qrun avtomobil yollarının asfaltlaşdırılması, demək olar ki, başa çatmış, 3000 km-dən çox yeni yollar çəkilməmiş, bundan sonra əsas qayğılar yolların keyfiyyətinin yüksəldilməsi olacaq [3, s.31]; *Kafi maliyyə imkanları* - Orta dəhliz layihəsinin həyata keçirilməsi üçün Azərbaycan kifayət qədər maliyyə və texniki potensiala malikdir; *Qarabağ münaqişəsinə xitam verilməsi* - Bu, Trans-Xəzər enerji və nəqliyyat şəbəkəsinin təhlükəsizliyini daha da gücləndirmişdir; *Yeni limanların istifadəyə verilməsi; Müxtəlif preferensiya sistemləri üzrə qanunvericilik* [3, s. 38]; *Alternativ rabitə xətlərinin açılması* - Dağlıq Qarabağ münaqişəsinin başa çatması ilə yeni kommunikasiya marşrutlarının açılması imkanları meydana gəlmişdir; *Xarici investorların cəlb edilməsi* - İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə xüsusən qabarıq təzahür edən bu proses ölkənin iqtisadi imicini daha da artırır; *Logistika mərkəzinin yaradılması* - İlk dövrlərdə bu layihənin dövlət dəstəyi ilə həyata keçirilməsi onun uğur potensialını yüksəldir; *Çin və Türkiyə arasında ticarət əlaqələrində Azərbaycanın rolunun artması; Mərkəzi Asiya ölkələrinin fəallığının artması* - Azərbaycanın ərazi bütövlüyünü bərpa etməsi və onun siyasi subyektliliyinin daha da möhkəmlənməsi Mərkəzi Asiya ölkələrinin də Rusiyadan asılılığının zəifləməsinə və beləliklə, Orta dəhlizin açılmasına əhəmiyyətli töhfə verir.

Transxəzər dəhlizinin məhdudiyətlər və maneələrinə aşağıdakılar aiddir.

Okeana çıxışın olmaması. Müasir dövrdə Azərbaycanın xarici iqtisadi əlaqələrinə, xüsusən ixrac və idxal əməliyyatlarına problem yaradan mühüm maneə ölkəmizin okeanlara birbaşa çıxışının olmamasıdır “(land lock developing countries - LLDC)”. Belə ölkələrin əksinə olaraq okeana çıxışı olan ölkələr “sahil tranzit ölkələr (coastal transit countries CTC)” adlanır. Bu iki tip ölkənin idxal-ixrac göstəriciləri arasında kəskin fərq Dünya Bankı tərəfindən aşağıdakı kimi göstərilir: LLDC ölkələrinin adambaşına orta illik ixracı 2930 ABŞ dolları, CTC ölkələrinin – 77300 dollar, ixrac müddəti, uyğun olaraq, 42 və 22 gün, bir konteynerin ixrac xərci, uyğun olaraq, 3203 və 1287 dollar, idxal müddəti, uyğun olaraq, 47 və 27 gün, bir konteynerin idxal xərci, uyğun olaraq, 3884 və 1602 dollar [5, s.9].

Xəzər regionunda yerləşən altı ölkənin dənizə çıxışı yoxdur. Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan Xəzər dənizinin sahilində yerləşir, Özbəkistan, Tacikistan və Qırğızıstan üçün isə Transxəzər dəhlizi dənizə çıxış üçün ən qısa dəhlizdir. Bu ölkələrin ən yaxın dəniz limanlarından məsafələri dünyanın ən uzun məsafələrindəndir: Azərbaycan - 870 km, Türkmənistan - 1700 km, Özbəkistan - 2950, Tacikistan - 3100 km, Qırğızıstan - 3600 km, Qazaxıstan - 3750 km. Özbəkistanın dənizə çıxışı iki ölkədən keçir. LLDC ölkələrinin limanlara məsafə problemindən əlavə keçid ölkələrindən asılılıq problemi də önəmli ola bilər. Belə asılılığın 4 növü fərqləndirilir [5, s.14-15]:

- Tranzit infrastrukturundan asılılıq. Buna görədir ki, Azərbaycan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun Gürcüstan hissəsinə 775 milyon dollar investisiya qoymuş, İrana isə Rəşt-Astara layihəsinə 500 milyon dollarlıq kredit təklif edir.

- Qonşu ölkə ilə siyasi münasibətlər. Ermənistanın Azərbaycana qarşı işğalçılıq siyasəti Azərbaycan öz karbohidrogen resurslarının Yaxın Şərq və Avropaya ixracının iqtisadi cəhətdən daha əlverişli olan Ermənistandan deyil, Gürcüstandan nəqlinə - Bakı-Tbilisi-Qars boru kəmərinin tikintisinə qərar verdi.

- Tranzit ölkələrdə sülh və sabillik səviyyəsi. Məlum olduğu kimi, Trans-Xəzər və Şimal-Cənub dəhlizlərinin aktuallığı Rusiya-Ukrayna müharibəsindən sonra daha da artmışdır, Şərqi və Mərkəzi Asiya ölkələrinin də bu dəhlizlərə daha çox maraq göstərməyə başlamışlar [2]. Çin mallarının Şimal dəhlizi ilə daşınması 2022-ci ildə 40% azalmışdır [9].

- Keçiddə inzibati proseduralar. Yuxarıdakı bölmələrdə bu amilin önəmliliyinə dair çoxsaylı misallar gətirmişik.

LLDC kateqoriyasına aid olması Azərbaycanın fərdi problemdir. Eyni zamanda bu fakt tranzit ölkə kimi də Azərbaycanın dəyərinə mənfi təsir göstərir. Bunun ən bariz təzahürü Azərbaycanın KYT üzrə tranzit ölkə kimi okeana çıxışı olan Gürcüstan və Türkiyə, Şimal-Cənub dəhlizi üzrə isə okeana çıxışı olan Rusiya və İrandan asılı olmasıdır. Düzdür, bu asılılıq qarşılıqlıdır, amma həmin ölkələr üçün alternativ marşrutların olması rəqabət mənada Azərbaycanın zəif tərəfidir.

Okeana çıxışı olmayan aşağı və orta gəlirli 92 ölkə üzrə 1960-1992-ci illərin göstəriciləri əsasında aparılan tədqiqatın nəticələrinə görə belə ölkələrin iqtisadi artım tempi sahil ölkələri ilə müqayisədə 1,5% aşağıdır. Qravitasiya modelinin tətbiqi ilə oxşar tədqiqat aparan digər müəlliflərin nəticələrinə görə orta statistik sahil ölkəsinin ticarətinin yalnız 30%-i okeana çıxışı olmayan ölkələrin payına düşür [10, s.523].

Azərbaycanın ÜTT üzvü olmaması. Çin şirkətləri Azərbaycanın dövlət sektorunun özəlləşdirilməsində iştiraka böyük maraq göstərirlər. Azərbaycanın dövlət sektoru böyük investisiya potensialına malikdir. Bununla birlikdə, ikitərəfli müqavilələrin bağlanmasında gecikmələr və Azərbaycanın Ümumdünya Ticarət Təşkilatına qoşulmamaq qərarı səbəbindən Azərbaycanın dövlət sektoruna bir çox Çin sərmayəsi qoyulmamışdır [1, s.133-134].

Ticarət prosedurlarının sadələşdirilməsi strategiyasının olmaması [7, s.34].

Çinin Qafqaz regionunda fəallığının zəif olması. Çinin Orta dəhlizə diqqəti KYT-nin digər dəhlizlərinə, xüsusən qonşu ölkələrə münasibəti ilə müqayisədə zəifdir ki, bu da indiki vəziyyətdə dəhlizin buraxılış qabiliyyətinin aşağı olması ilə izah oluna bilər – 2022-ci ildə Çin əmtəə ixracının 3-5%-i Orta dəhlizlə nəql edilmişdir [9].

Aydın və ardıcıl tətbiq olunan vahid sərəhəd keçid qaydalarının olmaması [7 s.34].

Hüquqi bazanın zəifliyi. Çin investisiyalarının Azərbaycana daha böyük həcmdə cəlb edilməsi üçün etibarlı hüquqi bazanın olmaması [1, s.134].

Böyük tonnajlı gəmilərə məhdudiyət. Xəzər dənizi ilə Qara dənizi birləşdirən yeganə su kommunikasiyası Volqa-Don kanalıdır ki, böyük gəmi və tankerlər bu kanaldan keçə bilmir.

Bu kanaldan keçməyə imkan verən ən böyük gəmi yalnız 450 ədəd 20 futluq konteyner götürə bilir. Daşıma qabiliyyətinin artırılması üçün, bir tərəfdən, müəyyən ölçüdə (eni ən azı 30-35 metr, qaralması 8 metr) gəmilərin inşası lazımdır, amma digər tərəfdən belə gəmilərin yan alması üçün dərin geri su sahəsi və limanın quru hissəsində zəruri infrastruktur tələb olunur. Bunun üçün dəniz limanı hər il ən azı 6 metrə qədər dərinləşdirilməlidir ki, bunun üçün əlavə 5-10 milyon manat sərf olunmalıdır. Digər bir problem Xəzər dənizinin 25-30 illik dövrü ilə bağlıdır ki, bu dövrdə dəniz ya geri çəkilir, ya da ilkin vəziyyətinə gəlir. Hal-hazırda 200 metr uzaqlaşdığını görürük və bu tendensiya yaxın onilliklərdə davam edəcəkdir. Beləliklə, indi tikilənlər tezliklə quruda olmağa məhkumdur [17].

Dəmiryolla sərhəd keçid zamanının yüksək olması. Aİ-nin hesabatında qatarların sərhəddə ləngimə müddəti ortalama 8 saat kimi qeyd olunur [7, s.34].

Dəmir yollarının elektriklişməsi problemi. 2000-ci ildən istifadə olunan dəmir yollarının uzunluğu 2100 km-dən azalmışdır ki, bunun da əsas səbəbi bəzi xətlərdən istifadə olunmaması, bəzilərinin təmirə cəlb olunmasıdır. Bu yolların 1200 km-i, yəni 60%-dən azı elektriklişdirilmişdir və bu proses çox ləng gedir. Hazırda Azərbaycan Dəmir Yolları (ADY) 204 elektrovoza sahibdir ki, bunların yalnız 96-sı fəal istifadə olunur. Bunlardan 46-sı yeni modellərdir və onların istifadə müddəti 15 ildən azdır. Qalanları 35 ildir ki, istismar olunur və tez-tez xarab olur. Eyni zamanda ADY 3kv-lıq sabit cərəyandan istifadə edir, halbuki Avropada 25 kv-lıq sabit cərəyan tətbiq edilir, bu texnologiyanın tətbiqi isə böyük xərclər tələb edir. Sərnişin vaqonlarının 20%-i 11-15 il, 65%-i 15-20 il, 15%-i isə 25 ildən çoxdur ki, istismar olunur. 729 vaqondan 490-ı istifadə olunur, qalanlarının isə ya istismar vaxtı tükənib, ya da təmir tələb olunur [3, s.32].

Yük maşınlarının sərhəd keçidində problemlər. İkitərəfli kvotalar, sürücülərin viza alma prosedurlarının mürəkkəbliyi, qeyri-rəsmi ödənişlər [7, s.34] bu problemləri daha da dərinləşdirir.

Azərbaycanda vaqon təmiri müəssisələrinin olmaması. ADY vaqonları xarici ölkələrdə təmir olunur və nəzərə alsaq ki, sərnişin vaqonlarının 40%-i beynəlxalq daşımalarda istifadə olunur və onların təmirə ehtiyacı var bu, ciddi çatışmazlıqdır [3, s.32].

İctimai rəyin formalaşmaması. Azərbaycan cəmiyyətində KYT haqqında ictimaiyyətin məlumatlılığının zəif olması [1, s.134].

Xəzər dənizinin statusunun təsbit olunmaması. Xəzər dənizinin sərhədləri və onun resurslarından istifadə hüquqları ilə bağlı həll olunmamış mübahisələr Xəzər ölkələrinin əməkdaşlığına əngəl törədən ciddi problem olaraq qalır. Bir çox coğrafiyaçılar Xəzərin “dəniz” adlandırılmasını qəbul etməyərək, onu dünyanın ən böyük gölü kimi görürlər. Bu, çox vacib fərqdır, çünki beynəlxalq hüquq dəniz və göllə bağlı ərazi iddialarının həllinə müxtəlif yanaşmalar tətbiq edir - dənizlərin ölkələr arasında delimitasiyasına 1982-ci il BMT Dəniz Qanunu Konvensiyasına tətbiq olunduğu halda göllərin sektorlara bölünməsi sahil dövlətlərin ixtiyarına verilir. Xəzərin İrana aid hissəsində neft və qaz həcmi nisbətən az olduğuna görə

Tehran göl deyil, dəniz yanaşmasına üstünlük verir və Xəzəri iki (SSRİ və İran) ölkənin “ümumi dənizi” kimi təsvir edən, 1921 və 1940-cı illərdə imzalanmış və dənizin idarə edilməsini Moskva və Tehranın səlahiyyətinə verən sovet dövrü müqavilələrinin qüvvədə qalmasına israr edirlər. Bu yanaşma Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan kimi beynəlxalq hüququn yeni subyektlərini Xəzərin sualtı mədəncilik hüquqlarından məhrum edərək, yalnız gəmiçilik və balıqçılıq hüququnu tanıyır ki, bu da nonsensdir. Başqa bir həll olunmamış məsələ Xəzər dənizindən keçən boru kəmərlərinə aiddir. İran və Rusiya ekoloji motivləri irəli sürərək, hansı ərazidən keçməsindən asılı olmayaraq belə kəmərlərin bütün Xəzəryanı dövlətlər tərəfindən təsdiqlənməsi tələbində israr edir. Aydındır ki, bu yanaşma Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistanın karbohidrogen resurslarının Avropaya nəqli üçün əlverişli olan və hələ də gündəmdə qalan transxəzər boru kəmərinə Rusiya və İranın veto hüququnu təsbit etmək üçündür. 2002-ci ildə Aşqabadda, 2007-ci ildə Tehranda, 2010-cu ildə Bakıda və 2014-cü ildə Həştərxanda keçirilən Xəzər dənizi sammitləri bu mübahisələri çözmə bilmədi, ekoloji məsələlər üzrə əməkdaşlıq müqavilələri imzalandı, digər hallarda iki və ya daha çox sahil ölkəsi başqa ölkələr nəzərə alınmadan təhlükəsizlik təşəbbüslərinə müraciət edə bilər. Məsələn, 2003-cü ilin may ayında Qazaxıstan, Azərbaycan və Rusiya Xəzər dənizinin şimal hissəsinin 64%-ni paylara bölmək barədə razılığa gəldilər və Qazaxıstan ən böyük hissəsini aldı, halbuki Türkmənistan və İran bu üçtərəfli razılaşmanı təsdiqləməkdən imtina etdilər [14, s.24-26].

Maliyyə məhdudluğu. Məsələn, hava limanı bazasında azad ticarət zonasının yaradılması planlarının gerçəkləşdirilməsi üçün aeroport ərazisinin genişləndirilməsi və anbarların tikilməsi zərurəti meydana çıxır. Lakin nə Nəqliyyat nazirliyi, nə də Vətəndaş Aviasiyası agentliyinin bunun üçün maliyyə resursları yoxdur və bu investisiyalar bilavasitə operatorlara həvalə olunur [3, s.44].

Azərbaycan iqtisadiyyatının neftdən asılılığı və neft hasilatının tükənməsi maliyyə məhdudluğunu daha da artırır. Belə hallarda dünyada mövcud olan sərbəst kapitalın cəlb olunması mümkündür. Dubay və Sinqapurun inkişafı məhz xarici kapitalın sayəsində mümkün olmuşdur. Eyni zamanda bu investisiyaların həyata keçirildiyi XX əsrin sonları və 2000-ci illərin əvvəllərində belə sərbəst maliyyə mövcud idi, lakin Azərbaycanın ehtiyacı olduğu müasir dövr 2007-2010-cu illərin qlobal maliyyə böhranı, 2020-ci il COVID-19 pandemiyasının yaratdığı qlobal iqtisadi böhran dövrünə təsadüf edir ki, bu da problemi daha da dərinləşdirir [13, s. 13].

KYT ölkələrində rəqabət münasibətləri. Çinin sürətlə inkişaf edən və Azərbaycanla güclü əlaqələrə malik olan Türkiyəni Orta dəhlizdə rəqib kimi görməsi [9]. Bu, yeganə misal deyil.

Dəmir yollarının vəziyyətinin qeyri-qənaətbəxşliyi. Bu faktın əsas səbəblərindən biri Azərbaycanın hələ də Rusiya Nəqliyyat Nazirliyinin geridə qalmış təhlükəsizlik və texnoloji standartlarını tətbiq etməsidir ki, bu da yolların və vaqonların üzərinə zəif tələblər qoyur. Nəticədə son 30 ildə dəmir yollarında təhlükəli vəziyyətlərin sayı artmış, buna görə də yolların bəzi hissələrində sürət məhdudluğu 20 km/saat həddinə qədər azaldılmışdır. Bunun daha bir

mənfi effekti ondan ibarətdir ki, yük daşımalarının 2006-cı ilə düşən və 30 milyon tona qədər yüksəlmiş pik həddi 2016-cı ildə iki dəfə, yəni 15 milyon tona qədər azalmış, sərnişin daşımaları isə 2007-ci ildəki 6,6 milyon pik səviyyəsindən 2016-cı ildə 3 dəfə azalaraq 2 milyon sərnişinə düşmüşdür [3, s.32]. Düzdür, 2022-ci ildə yük daşımaları 18,7 milyon tona, sərnişin daşımaları isə 5,1 milyon nəfərədək artsa da, bu hələ də maksimal səviyyələrdən xeyli aşağıdır.

Dəhlizlərin rəqabəti. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi potensial olaraq Orta dəhlizlə rəqabət aparan bir layihə ola bilər [1, s.134].

Multimodallıq. Bərə və gəmilərdən istifadə zərurəti Trans-Xəzər dəhlizinin Şimal və Cənub dəhlizləri ilə müqayisədə çatışmazlığıdır. Bu hallarda, bir qayda olaraq, Şərqi Xəzər və Qərbi Qara dəniz sahili ölkələrini əlaqələndirən marşrutlarda nəqliyyat, azı, 5 sərhəd məntəqəsi keçməli olur. Sərhədlərin (o cümlədən dəniz limanlarında) keçilməsi prosedurası göndərən və qəbul edən ölkələrin qanunvericiliyi ilə tənzimlənir və təcrübə göstərir ki, bu çətinliklərin çözülməsi dəhlizin uğurunun vacib şərtidir. Dəniz limanlarında quru ilə müqayisədə belə formallıqlar daha çoxdur. Bu zaman bilavasitə maliyyə və zaman itkiləri ilə yanaşı dolaylı itkilər də meydana gəlir. Həmçinin təcrübə göstərir ki, Transxəzər marşrutunda rəsmi xərclərdən əlavə qeyri-rəsmi xərclər də mövcuddur [7, s.32-33].

Peşəkar kadr çatışmazlığı. Bu, bir çox sahələrdə təzahür edir. Məsələn, Azərbaycan hökuməti tranzit yük daşımalarının artırılması məqsədilə logistika sektorunda qabaqcıl texnologiyalar tətbiq etmək üzrə iri layihə həyata keçirir. Lakin, demək olar ki, personaldan heç biri ticarət və təchizat zəncirinin idarə olunmasının əsasları ilə tanış olmadığından bu proses kortəbii şəkildə reallaşır [3, s.44].

Orta dəhlizin çox sayda ölkədən keçməsi. Məsələn, Çin və Hindistan məhsullarının Rusiya vasitəsilə Avropaya çatdırılması zamanı ölkələrarası sərhəd keçidlərinin sayı Orta dəhlizlə müqayisədə xeyli azdır ki, bu da zamana əhəmiyyətli dərəcədə qənaət etməklə çatdırılma müddətini azaldır.

Alternativ marşrutların məhdudluğu. Müstəqillik əldə olunandan sonra siyasi və iqtisadi qərarların qəbulunda Rusiya postsovet ölkələrinə təzyiq göstərir. Digər tərəfdən Mərkəzi Asiya ölkələrinin Rusiya bazarlarından və Rusiya tranzit yollarından asılılığı uzun müddət bu ölkələrin xarici ticarətində çevikliyə mənfi təsir göstərmişdir [6, s.249].

3. Şimal-Cənub dəhlizi

Bu dəhlizin 505 km-i Azərbaycan ərazisindən keçir [12, s.91]. Avrasiya inkişaf bankı Şimal-Cənub dəhlizinin perspektivlərini müəyyənləşdirmək üçün nəqliyyat və logistika, həmçinin idxalçı və ixracatçı şirkətlər arasında sorğu aparmış və sorğunun nəticəsi olaraq bu sahədə 40-dan çox problem müəyyənləşdirmişdir. Bunlar arasında ən kritik olanı “yumşaq infrastruktur” əlaqəli itkilərdir: sadələşdirilmiş sərhəd keçid prosedurlarının və ölkələr arasında effektiv koordinasiya mexanizminin olmaması; sənədləşmədə bürokratik maneələr; tariflər, yük və nəqliyyat vasitələrinin sığortası məsələləri [4].

Bu tipli maneələr yüklərin dəhlizlərdən keçidini ləngidir. BMT-nin Asiya və Sakit Okean üçün İqtisadi və Sosial Komissiyasının (The Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - ESCAP) verilənlərinə görə tranzit zamanının 50%-i sərhəd keçidi və limanlardakı prosedurlara sərf olunur. Bu maneələrin nəticəsidir ki, Qərb marşrutu ilə 6 gün sərf olunduğu halda Moskvadan Bəndər-Abbasa daşımalar 10-13 gün çəkir. Avtomobillə daşımalarda gecikmə daha çoxdur: məsələn, Çelyabinskdən Tehrana daşımalar 4 gün əvəzinə 10-12 gün, sürücülərin viza və digər zəruri icazələri olmadığı halda isə daha çox vaxt aparır. Göründüyü kimi, yumşaq infrastruktur problemləri fiziki infrastrukturla müqayisə olunan dərəcədədir [15, s.9].

Şimal-Cənub dəhlizinin Azərbaycan baxımından üstünlükləri və problemləri [15]-də ətraflı tədqiq olunur.

Üstünlüklərə aiddir:

1. Multimodallıq - yuxarıda göstərdiyimiz mənada çatışmazlıq kimi dəyərləndirilsə də, dəmir yolu, avtomobil və dəniz nəqliyyat növlərindən, həmçinin çay-dəniz gəmilərindən istifadə zərurəti multimodallığın üstün cəhəti hesab olunur.

2. Yaxın Şərqi, Şərqi Afrika və Cənubi Asiyaya yüklərin nəqlində ən qısa məsafə.

3. Cənubi Qafqaz vasitəsilə Türkiyə və digər Avropa ölkələrinə daşımaların imkanı.

4. Buraxılış qabiliyyətinin genişləndirilməsi imkanları.

5. Gömrük nəzarəti üçün platformaların azlığı.

Məhdudiyyətlər və maneələrə aiddir:

1. Rəşt-Astara dəmir yol xəttinin hazır olmaması.

2. Yüklər üçün dəmir yolu keçid tariflərinin olmaması.

3. Müşayiət sənədlərinin rəqəmsallaşması mexanizminin olmaması.

4. Vahid pəncərənin olmaması.

5. Keçid logistika və idarəetmə sisteminin olmaması.

6. Dəmiryol xətlərinin dəyişdirilməsi zamanı konteynerlərin dəyişdirilməsi üçün avadanlığın azlığı.

7. Avtomobillərin sərhəd gömrük və digər nəzarətlər üçün platformaların azlığı. 2022-ci ilin aprelində Azərbaycan-Rusiya sərhədində yeni müasir Tahirkənd-Kazmalar keçid məntəqəsinin istifadəyə verilməsi ilə bu problem əhəmiyyətli dərəcədə həll olunmuşdur: məntəqənin buraxılış qabiliyyəti sutkada 500-dən 1400 nəqliyyat vasitəsinədək, yük axını isə 2,3-2,9 milyon tonadək artmışdır, perspektivdə isə 3,5-4 milyon tonadək artırılması gözlənilir [15, s.65].

Nəticə. Şərqi-Qərb və Şimal-Cənub dəhlizlərinin Azərbaycandan keçən hissəsinin rəqabət qabiliyyətinin artırılması üçün yuxarıda qeyd olunan üstünlüklərdən effektiv istifadə olunmalı, məhdudiyyətlər aradan qaldırılmalı və ya maksimum yumşaldılmalıdır. Bunun üçün aşağıdakı tədbirlərin həyata keçirilməsi zəruridir.

Fiziki infrastrukturun təkmilləşdirilməsi - Bu sahədə genişmiqyaslı işlər görülür: ölkə daxilində sərhəd avtomobil və dəmir yolları yüksək standartlara uyğunlaşdırılır. Xüsusən

sərhədyanı ərazilərdə bu işlər daha intensiv həyata keçirilir. Bununla yanaşı hələ çox işlər görülməlidir: vaqon depolarının modernləşdirilməsi, Bakı hava limanı ilə şəhərin mərkəzini birləşdirən dəmiryol (və ya metro) xəttinin çəkilməsi və s.

Yumşaq infrastrukturun təkmilləşdirilməsi - İlk növbədə rəqəmsal texnologiyalarından geniş istifadə, o cümlədən yük sənədlərinin qeydiyyatında və ödənişlərdə rəqəmsal imzanın tətbiqi həm zamana qənaət etmək, həm də korrupsiya səviyyəsini də azaltmaq imkanı verir; həmçinin həm tarif siyasəti, həm də sərhəd keçid prosedurlarında və ümumən dəhlizin idarə olunmasında tərəfdaş ölkələrlə koordinasiya; ölkədən yeni yük tranzitlərinin cəlb olunması üzrə marketing siyasətinin gücləndirilməsi; yük maşınlarının ştrix-kodlaşmasının tətbiqi; “vahid pəncərə” prinsipinin geniş tətbiq olunması; sərhəd keçid prosedurlarında müxtəlif təşkilatlara həvalə olunan fitosanitar, veterinar, ekoloji və digər nəzarət işlərinin mərkəzləşdirilməsi.

Ədəbiyyat

1. Azizov Sh., Karimli I., Babayev B. (2021), The current state and future potential of economic cooperation between China and Azerbaijan within the belt and road initiative. The 37th International Business Information Management Association Conference Proceedings, 129-136.
2. Dairabayeva K. (2015), How to improve transport in landlocked developing countries. <https://www.weforum.org/agenda/2015/01/how-to-improve-transport-in-landlocked-developing-countries>
3. Japan International Cooperation Agency (JICA) (2019), Data Collection Survey on Infrastructure Development in Central Asia and the Caucasus Final Report Azerbaijan. Nomura Research Institute, 130.
4. Eurasian Development Bank (2022), EDB report: The International North-South Transport Corridor's importance is growing rapidly. <https://eabr.org/en/press/news/edb-report-the-international-north-south-transport-corridor-s-importance-is-growing-rapidly>
5. Garibov A. (2017), Trans-Caspian cooperation: Overcoming the curse off landlockedness. Baku, 56.
6. Idan A., Shaffer B. (2011), The foreign policies of Post-Soviet landlocked states. Post-Soviet Affairs, Vol.27, No.3, 241-268.
7. ENPI (2011), Logistics Processes and Motorways of the Sea II. LOGMOS Master Plan - Annex 9.1, 36.
8. Khan M.U.H. (2022), BRI & Azerbaijan: An expert opinion. https://azertag.az/en/xeber/BRI_amp_Azerbaijan_An_expert_opinion-2400653
9. Bachmann J. (2023), Opinion: China still ambivalent about the Middle Corridor. New Silkroad Discovery. <https://www.newsilkroaddiscovery.com/opinion-china-still-ambivalent-about-the-middle-corridor>

10. Raballand G. (2003), Determinants of the negative impact of being landlocked on trade: An empirical investigation through the Central Asian case. *Comparative Economic Studies*, No.45, 520-536.
11. Salmanov E. (2022), Azerbaijan consolidates its role in the sphere of international transportation and communications. <http://politikaakademisi.org/2022/04/30/azerbaijan-consolidates-its-role-in-the-sphere-of-international-transportation-and-communications>
12. Şahverənova E. (2021), Logistika və tranzit-nəqliyyat xidmətlərinin Azərbaycan iqtisadiyyatında rolu. *İpək Yolu*, No.4, 88-92.
13. Valiyev A., Bilalova Sh. (2021), A battle for transportation routes in the Russian neighborhood: Is there a place for small states?. *International Politics*, Vol.58, 483-499. <https://doi.org/10.1057/s41311-020-00241-9>
14. Weitz R. (2015), Caspian triangles: Azerbaijan's trilateral diplomacy - a new approach for a New Era. In *Central Asia Economic Papers*, No.14, 6-30.
15. Винокуров Е., Ахунбаев А., Забоев А., Усманов Н. (2022), Международный транспортный коридор Север - Юг: Инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы, No.22/2. Алматы, Москва: Евразийский Банк Развития, 86.
16. Винокуров Е., Ахунбаев А., Шашкенов М., Забоев А. (2021), Международный транспортный коридор Север - Юг: Создание транспортного каркаса Евразии. Доклад и рабочие документы, No.21/5. Алматы, Москва: Евразийский Банк Развития, 124.
17. Сараблинска С. (2017), Логистика по Каспию: Реалии и перспективы - взгляд из Азербайджана. <http://casp-geo.ru/logistika-po-kaspiyu-realii-i-perspekt>