

VI BÖLMƏ. XARİCİ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKA

UOT: 65.3977

Əhməd Yusif oğlu NƏSİROV
iqtidad üzrə fəlsəfə doktoru,
E-mail: ahmad.n@kurtransport.com

BÖYÜK İPƏK YOLU LAYİHƏSİNİN SİYASİ-İQTİSADI ƏHƏMİYYƏTİ VƏ PERSPEKTİVLƏRİ

Xülasə

Tədqiqatın məqsədi – Böyük İpək Yolu layihəsinin yaratdığı potensial imkanlardan səmərəli istifadə ilə bağlı təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanmasından ibarətdir.

Tədqiqatın metodologiyası – araşdırma zamanı sistem və kompleks yanaşma, induksiya və deduksiya metodlarından istifadə edilib, habelə nəqliyyat xidmətlərinin, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin iqtisadi inkişafa təsiri müxtəlif aspektlərdən müqayisəli təhlil edilib və müvafiq ümumiləşdirmələr aparılıb.

Tədqiqatın tətbiqi əhəmiyyəti – alınmış nəticələr, irəli sürülmüş təklif və tövsiyələr nəzəri və praktiki problemlərin həll olunmasında, eləcə də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən istifadə zamanı tətbiq edilə bilər.

Tədqiqatın nəticələri – müasir dünya iqtisadiyyatının reallıqları, qlobal məkanda baş verən tendensiyalar, ölkənin və regionun perspektivləri nəzərə alınmaqla beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən səmərəli istifadə, tranzit xidmətlərinin inkişafı üzrə təklif və tövsiyələrin işlənilib hazırlanmasından ibarətdir.

Tədqiqatın orijinallığı və elmi yeniliyi – Məqalədə İpək Yolu layihəsinin əhəmiyyəti izah edilir. Çin-Avropa və əks istiqamətdə daşımaların dinamikası təhlil edilir. Müəllif Çin, Avropa İttifaqı, Orta Asiya ölkələri və Azərbaycanda İpək Yolundan istifadə ilə bağlı görülən işlərdən bəhs edir. Məqalədə “Bir kəmə, Bir yol” layihəsi nəzərdən keçirilir, bu istiqamətdə təklif edilən marşrutlara münasibət bildirilir. Transxəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutu üzrə daşımalar, idxal-ixrac proseslərində müxtəlif nəqliyyat növlərinin iştirakı konkret rəqəmlərlə ifadə olunur. Müəllif Azərbaycan Respublikasının İpək Yolundan gözləntilərini qeyd edir və bu gözləntilərin reallaşdırılması ilə bağlı fikirlərini bildirir. Eyni zamanda, məqalənin sonunda Zəngəzur dəhlizinin beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən istifadəyə təsir imkanları göstərilir. Azərbaycanda xarici bazarlara çıxış imkanları olan özəl daşınma subyektlərinin fəaliyyətinin dəstəklənməsi, yük avtomobili parkının zənginləşdirilməsi, yük cəlbəediciliyi istiqamətində addımların atılması və s. təklif edilir.

Açar sözlər: *Böyük İpək Yolu, Avropa, Çin, beynəlxalq daşımalar, idxal, ixrac, avtomobil, dəniz-çay nəqliyyatı, dəmir yolu.*

Giriş

İpək yolunun tarixi

XX əsrin son onilliyində Sovet imperiyasının süqutu, dünyanın bloklara bölünməsinin aradan qaldırılması soyuq müharibəyə son qoydu, böyük bir coğrafi bölgədə geosiyasi vəziyyəti kökündən dəyişdirdi. Bəşəri tərəqqi üçün dünya təsərrüfatı sisteminin bütün həlqələri arasında qarşılıqlı faydalı hərtərəfli əlaqələrin daha da dərinləşməsi yolunda geniş imkanlar yarandı. Bu coğrafi məkanda Xəzər hövzəsinin zəngin neft yataqlarının mühüm bir hissəsinə nəzarət edən Orta Asiya və

Qafqazın yeni müstəqil dövlətləri özünəməxsus yer tutur. Dünyanın neft xəzinəsi sayılan İran körfəzindən sonra öz əhəmiyyətinə görə ikinci yerdə duran bu regionda neft ehtiyatı 30 mlrd. ton, qaz ehtiyatı isə onlarla trilyon kub metr təşkil edir. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə XXI əsrin ikinci yarısında orta illik neft hasilatı burada 100 mln. tona çata bilər. Uran və digər mühüm filiz növləri, qızıl ehtiyatı, habelə pambıq parça istehsalı imkanları nəzərə alındıqda regionun əhəmiyyəti daha da artır.

Əsrin əvvəllərində Qafqaz və Orta Asiyada nüfuz uğrunda Rusiya və İngiltərənin apardığı mübarizəni əks etdirən “böyük oyun” ifadəsi əsrin sonunda siyasi leksikona “yeni böyük oyun” ifadəsi altında fərqli kontekstdə yenidən atıldı. Lakin zaman dəyişmiş, bir regionun digər region, bir dövlətin digər dövlət üzərində hegemonluğuna əsaslanan imperiyalar süqut etmiş, onların yeridəkləri işğalçı siyasi kurslar iflasa uğramışdır. Dünya bütün dərinliyi ilə dərk etməyə başlamışdır ki, sivilizasiyanın gələcəyi regionlar və dövlətlər arasındakı münasibətlərin mahiyyətindən, bu münasibətlərin qarşılıqlı faydalılıq prinsipinə əsaslanmasından asılıdır. Məhz buna görə də müxtəlif geosiyasi maraqların toqquşmasına deyil, ümumi maraqların əlaqələndirilməsi prinsipinə əsaslanan “Böyük İpək Yolu” ideyasının ortaya atılıb, həyata keçirilməyə başlanması bəşəriyyətin global problemlərinin həlli yolunda, dünyanın inkişafında yeni və nəhəng bir addım hesab edilir. Tarixi hadisələrin təbii axarı nəticəsində meydana gəlmiş və Qərblə Şərqi qırmızı tellərlə bir-birinə bağlayan qədim “İpək yolu”nun bərpasının gələcək nəsillərin ümumi rifahının yüksəldilməsində mühüm rol oynayacağı getdikcə daha aydın dərk edilir [1, s.323-332; 9,s.23-47].

İpək yolu – keçmişdən gələcəyə aparan yol

“Böyük İpək Yolu” layihəsinin əhatə etdiyi ölkələr üzrə əhalinin ümumi sayı 70 milyon nəfərdən çoxdur. Layihənin əsas hədəfini təşkil edən Orta Asiya və Qafqazın müstəqil ölkələrinin ümumdünya təsərrüfat dövriyyəsinə fəal cəlb olunması, onların 70 illik sovet dövründə yığılıb qalmış sosial-iqtisadi problemlərinin həll edilməsi və nəhayət, bu dövlətlərin siyasi və iqtisadi müstəqilliklərinin möhkəmləndirilməsi üçün daha geniş perspektivlər açır. Məlum olduğu kimi, sovet iqtisadi sistemini səciyyələndirən bir çox çatışmazlıqlar - iqtisadiyyatın qapalı xarakteri, ölkənin inkişaf etmiş dövlətlər üçün yanacaq-xammal bazasına çevrilməsi, zəif kənd təsərrüfatı, dünya bazarında rəqabət aparan məhsul istehsal etməyə qadir olmayan sənaye - bu respublikalarda özünü daha kəskin şəkildə göstərirdi.

Tarixə nəzər saldıqda aydın olur ki, eramızdan əvvəl I əsrdən fəaliyyətə başlayan ticarət yolları dəstinə İpək Yolu adı Polşa coğrafiyaşünası Ferdinand Freiherr von Richthofen tərəfindən verilib. İlk dəfə 1877-ci ildə coğrafiyaşünas alim öz kitabında İpək yolu ifadəsini işlətməmişdir. Coğrafiyaçı alimin fikrincə, bu ad o dövrdə marşrut boyunca daşınan ən prestijli məhsuldan – İpəkdən qaynaqlanır. O dövrdə ipək daha iri həcmdə Çində istehsal edilirdi, Avropada, xüsusən Romalıların arasında isə ipəyə tələb çox yüksək idi. Yolun adının da məhz buradan qaynaqlandığı bildirilir [9; 11; 12;].

Son illər isə Böyük İpək Yolunun dirçəldilməsi layihəsi Çinin təşəbbüsü ilə “Bir kəmə, bir yol” kimi tanınır. Yaxın illərdə Çin bunun üçün 100 milyard dollardan çox vəsait ayırmağı planlaşdırır. Təqribən 2100 il əvvəl əsas qoyulmuş qədim İpək Yolu Çin hökumətinin həm kommersiya, həm də siyasi strategiyası olan bu təşəbbüslə bugünkü dünya nəqliyyatı üçün öz əhəmiyyətini yenidən qazanacaq. Hələ o zaman bu marşrut Çin və Avropa arasında malların daşınması üçün istifadə olunurdu. Eyni zamanda, bir yoldan deyil, əsas və köməkçi yollardan ibarət bütöv bir yol şəbəkəsindən gedir. Hansı ki, bu yol artıq Çin, Hindistan, Pakistan, Əfqanıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Özbəkistan, Türkmənistan, Azərbaycan, İran və Türkiyə kimi ölkələrdən keçir.

Yolun əsas qoyulduğu illərdən əmtəələrin satışı, çatdırılması və dəyişdirilməsi yeni mərhələyə keçdi. Əvvəllər əmtəələrin daşınması uzun müddətə başa gəlirdi və marşrut boyunca təqribən 1-1.5 ay vaxt tuturdu. Hazırda isə yeni, daha səmərəli marşrutların yaradılması nəticəsində əmtəələr bir qitədən digər qitəyə 15 günə çatdırıla bilər. Onu da qeyd etmək ki, karvan yolu kimi dövərlərdən nəqliyyat vasitəsi kimi istifadə olunurdusa, bu gün onları qatarlar və avtomobillər əvəz edib. “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsünün mühüm hissəsini infrastrukturun inkişafı təşkil edir ki, buraya da

dəmir yolu və avtomobil yolları şəbəkələri, boru kəmərləri və dəniz limanları daxildir. Eyni zamanda, İpək Yolu boyunca həm Çində, həm də Orta Asiyada nəhəng sənaye kompleksləri yaranmaqdadır. Xüsusilə, mərkəzi ofisi Çində yerləşən logistika şirkətləri (Militzer & Münch və s.) Orta Asiyada nəhəng mərkəzlər yaratmaqdadırlar [3;7; 8].

Çin və Böyük İpək yolu

Artıq Çindən Mərkəzi Asiyaya gedən marşrut boyunca xüsusi mərkəzlər fəaliyyətdədir. Konteyner qatarı Çinin şərqindəki Xuzhou şəhərini Özbəkistanın paytaxtı Daşkəndlə birləşdirir. Araşdırmalar göstərir ki, yalnız 2022-ci ilin yanvar və fevral aylarında bir sənaye layihəsi çərçivəsində Çindən Özbəkistana üç qatar göndərilib. Əsas yük polad materialları olmaqla 20 futluq konteynerlərə yığılır və konteynerlər qatara yerləşdirilib və Tszyansu əyalətindəki Xuzhou şəhərindən Daşkəndə hər daşınma cəmi 10-12 gün çəkib. İnternet üzərindən əldə edilmiş məlumatlara görə daşıma əməliyyatları Militzer & Münch və InterRail şirkətlərinin sıx əməkdaşlığı şəraitində həyata keçirilib. Hansı ki, yalnız 2021-ci ildə InterRail şirkəti Çindən Avropaya İpək Yolu ilə təxminən 280 qatar göndərmiş [8; 11; 12].

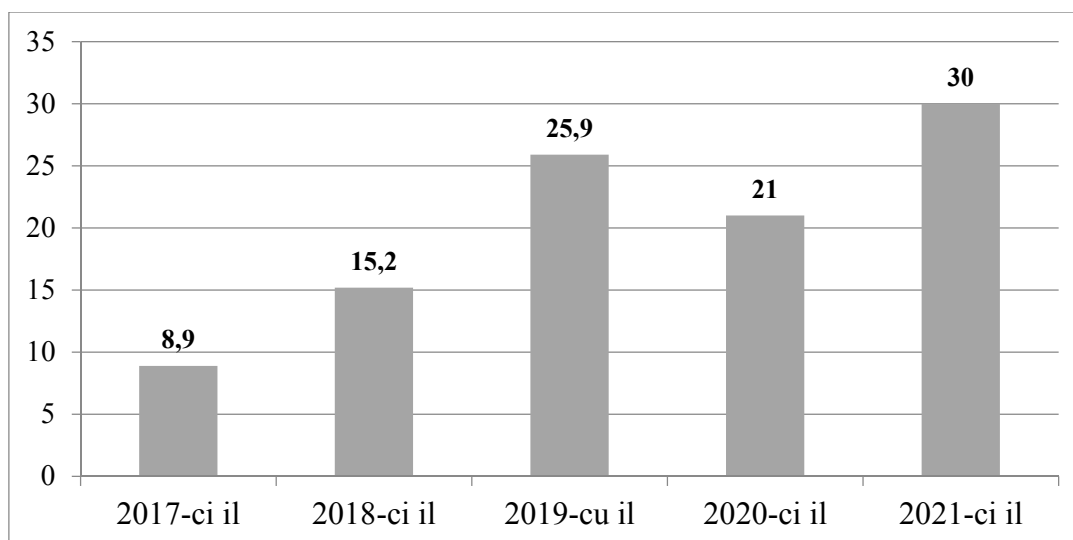
Militzer & Münch Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan, Tacikistan və Türkmənistanda filialları ilə Mərkəzi Asiyanın aparıcı nəqliyyat və logistika şirkətlərindən birinə çevrilib. Yaxın gələcəkdə şirkətin Azərbaycanda da fəaliyyətə başlayacağı planlaşdırılır. Şirkət əsasən standart nəqliyyat xidmətləri təklif edir.

Bu yaxınlarda Militzer & Münch şirkəti Tacikistanda iki böyük layihənin qalibi olub. Bunlardan biri ayda altı və ya daha çox yük maşını göndərən, mebel və ev əşyaları satan bir mağaza üçün çatdırılmanı əhatə edən uzunmüddətli müqavilədir. Müşahidələr göstərir ki, ilkin olaraq, dekabr və yanvar aylarında Militzer & Münch Polşadan Tacikistana 17 avtomobil daşımaları həyata keçirib. İkinci layihə isə Militzer & Münch-in bənd layihəsidir. Hazırda Tacikistanı şimaldan cənub-qərbə keçən və mühüm elektrik enerjisi mənbəyi olan Vaxş çayı üzərində bənd tikilir. Militzer & Münch tərəfindən Tacikistana təxminən 180-200 yük maşınının göndərilməsi planlaşdırılır [11; 12].

İpək yolu boyunca daşınmalara dair statistik mənzərə

Ümumiyyətlə, araşdırmalar göstərir ki, bu istiqamətdə daha çox üstünlük konteyner daşımalarına məxsusdur. Son illər yalnız Transxəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutu üzrə minlərlə konteyner daşınmışdır ki, bu da illər üzrə aşağıdakı kimidir.

Transxəzər beynəlxalq nəqliyyat marşrutu üzrə ayrı-ayrı illərdə konteyner daşımalarının həcmi, min TEU³



Mənbə: Araşdırmalar əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib

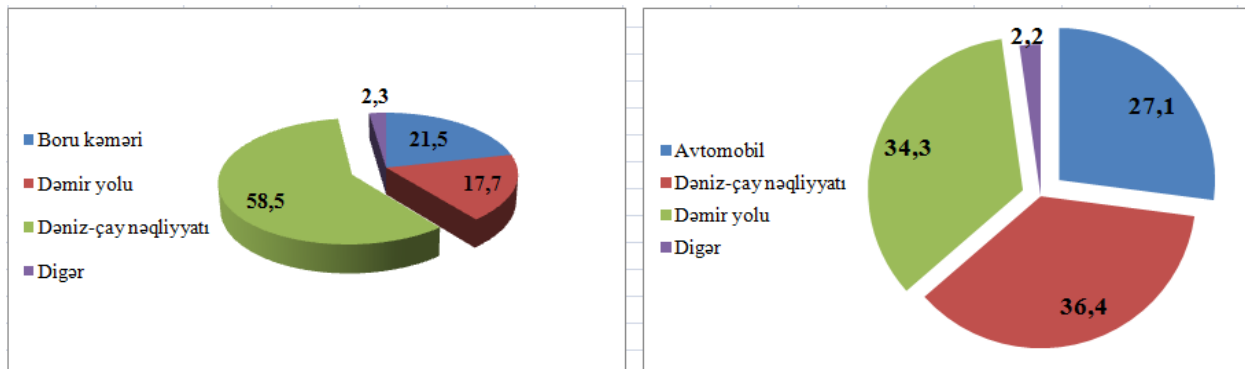
³ TEU 20 footluq konteyneri ifadə edir.

Göründüyü kimi, COVID-19 səbəbindən tətbiq edilən məhdudiyətlər nəticəsində 2020-ci ildə 2019-cu ilə nisbətən azalma müşahidə edilsə də, ümumilikdə konteyner daşınmalarında artan dinamika təmin olunub.

Ümumiyyətlə isə, ən böyük tərəfdaşlar olan Çin və Avropa arasında müşahidə edilən ticarət dinamikası beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafını zəruri edir. Yalnız tranzit daşınmaların artması deyil, Çin və Avropa İqtisadi Birliyinin inkişaf dinamikası tərəflər arasında əlaqələrin inkişafını zəruriləşdirir. İki tərəf arasında illik ticarət dövriyyəsinin ilbəl artaraq 600 milyard dollar ətrafında olması da bunun bariz nümunəsidir.

Avropa İttifaqına üzv dövlətlərin Çin ixracından əldə etdiyi məhsullar ümumi ixracın 49,8%-ini təşkil edir. Xarici ölkələrə əmtəələrin idxal və ixracının fiziki həcmələrinin nəqliyyat növləri üzrə bölgüsü aşağıdakı kimidir.

Çinin illik idxal və ixracında müxtəlif nəqliyyat növlərinin payı, %-lə
(orta göstərici)



Mənbə: Araşdırma əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilib.

Göründüyü kimi, Avropadan-Çinə və əks istiqamətdə daşımalar ilbəl artır. Eləcə də bu artımlar ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə özünü fərqli şəkildə büruzə verir. Bununla belə müşahidə edilən odur ki, bir qisim mütəxəssislər Azərbaycan Respublikasını “Bir kəmər, Bir yol” layihəsindən kənarda tutmağa çalışırlar. Daha doğrusu, müzakirə edilən marşrutların içərisində ölkəmizin kənarından keçən, Azərbaycanla hər hansı bağlılığı olmayan istiqamətlər də mövcuddur. Təbii ki, bu arzu edilən deyil və Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən gözləntilərini azalda bilər. Bu baxımdan da, ölkəmizdə vacib məsələlərdən biri də nəqliyyat dəhlizlərinin və infrastrukturun inkişaf etdirilməsi ilə yanaşı, yük cəlbəediciliyi istiqamətində də addımların atılmasıdır. Bu istiqamətdə istər dövlət, istərsə də özəl sektor təmsilçiləri davamlı addımlar atmalıdırlar. Təbii ki, bu sahədə görüləcək işlər, atılacaq addımlar dövlət-özəl sektor əməkdaşlığı sayəsində həyata keçirilərsə, daha səmərəli ola bilər [10; 11; 12].

Azərbaycan və Böyük İpək Yolu

Ümummilli lider Heydər Əliyev “Böyük İpək Yolu” layihəsində Azərbaycanın xüsusi rol oynadığını vurğulayaraq, qeyd edirdi ki: “Azərbaycan “İpək yolu”nun mərkəzində yerləşir.... “İpək yolu” Yaponiya, Çin və Mərkəzi Asiyadan keçib Xəzərə çıxacaqdır. Xəzərdə Şərq və Qərb sahilləri arasında keçid bərəsi var və bu bərə Azərbaycana məxsusdur. Bakı “İpək yolu”nun üstündə yeganə iri dəniz limanıdır. Ona görə də Azərbaycan burada çox mühüm strateji mövqe tutur” [13].

Son dövrlər - XXI əsrdə beynəlxalq iqtisadi inteqrasiyanın daha dərinləşməsi səbəbindən regionda və ya dövlətdə sosial-iqtisadi proseslərin gedişi əhəmiyyətli dərəcədə bu region və ya dövlətin dünyada mövcud olan hansı nəhəng inteqrasiya birliklərinə daxil olacağından əhəmiyyətli dərəcədə asılıdır. Texnoloji inqilabların beşiyi olan Avropaya alternativ yollarla çıxış bu ölkələrdə istər iqtisadiyyatın müasir texniki və texnoloji əsaslarla yenidən qurulması və dirçəldilməsində,

istərsə də bazar iqtisadiyyatının formalaşmasında mühüm rol oynayacaqdır.

Digər tərəfdən, danılmaz faktdır ki, bu ölkələr zəngin təbii sərvət ehtiyatlarını yalnız öz gücünə arxalanmaqla mənimsəmək imkanına malik deyildi. Onların ənənəvi tərəfdaşı olan Rusiya isə özünün kifayət qədər iqtisadi problemlər burulğanında boğulurdu və oradakı imperiyapərəst qüvvələr bu ölkələrlə əməkdaşlıqda SSRİ dağıldıqdan sonra da öz imperiya ambisiyalarından əl çəkmirdi, onların siyasi və iqtisadi müstəqilliyinin möhkəmləndirilməsi yolunda maneələr yaratmaqda davam edirdilər. Ona görə də Böyük İpək yolu layihəsi Orta Asiya və Qafqaz ölkələrinin Rusiyadan asılılığının zəiflədilib aradan qaldırılmasında da müstəsna rol oynamışdır. Bu layihə zəngin faydalı qazıntı potensialının istismarı üçün həmin ölkələrin xarici kapital cəlb etmək imkanlarını da genişləndirmişdir [1, s.326-330; 2].

İpək yolu üzərində yerləşən postsovet ölkələrində nisbətən inkişaf etmiş nəqliyyat sistemi mövcud olsa da, bu sistem həll edilməsi həyati əhəmiyyət kəsb edən bir çox ciddi problemlərlə qarşı-qarşıya qalmışdır. Qlobal iqtisadiyyatın sabit inkişafı üçün strateji əhəmiyyətə malik olan bu ölkələrin nəqliyyat sistemi sovet dövründə elə təşkil olunmuşdur ki, həmin sistem bu dövlətləri Rusiya bazarlarına bağlamış, onların xarici dünyaya çıxışını mümkün qədər məhdudlaşdırmışdır. Mövcud nəqliyyat sistemi həmin dövlətlərin müstəqillik uğrunda apardıqları mübarizədə ən zəif həlqələrdən biridir. Dünya birliyinə müstəqil çıxış yollarının olmaması və iqtisadi cəhətdən, xüsusən əhalinin ilkin tələbat mallarına olan ehtiyaclarının ödənilməsində xaricdən asılılığı onların müstəqillik mübarizəsinə mane olmaq üçün imperiyapərəst qüvvələrə geniş istifadə etməyə imkan verir [1].

Böyük İpək Yolunun bərpasını nəzərdə tutan TRACECA proqramının həyata keçirilməsi Bakı qovşağının nəqliyyat kommunikasiyalarının yeniləşməsinə ciddi təkan verir. Xəzərin Şərq və Qərb sahilləri arasında Azərbaycana məxsus xüsusi donanma Bərə keçidi artıq fəaliyyət göstərir, Ələtdə 400 ha sahəsi olan geniş terminal yaradılır. Bu mövqeyi saxlamaq məqsədi ilə dövlətin ərazisində böyük nəqliyyat mərkəzinin fəaliyyətinin təşkil edilməsi üzrə kompleks proqramın yaradılması və reallaşdırılması üzrə işlərə başlanmışdır. Artıq, Bakı magistral layihələrinin həyata keçirilməsi üzrə yalnız müzakirələr aparılan yer deyil, həmçinin nəqliyyat arteriyasının qlobal mərkəzinə və Şərq ilə Qərb arasında mühüm əlaqələndirici körpüyə çevrilir. Bütün bunlar iştirakçı dövlətlərin üzərinə böyük öhdəliklər qoyur, o cümlədən regionda Azərbaycanın siyasi və iqtisadi təsirini gücləndirir, onu lider dövlətə çevirir [1; 6; 8].

Təbii ki, Böyük İpək yolu ilə yük dövriyyəsi son illər Asiya ölkələrində istehsalın, ixracın və idxalın artmasına müvafiq olaraq daha da böyüyəcək. Bu ölkələrin gələcək inkişafı Avropanın inkişaf etmiş sənaye ölkələri ilə əlaqələr yaratmağı və inkişaf etdirməyi zəruri edir. Bu magistral üzrə Asiya ölkələrinin məhsulları Avropaya yönələcəkdir. Misal üçün, hazırda Yaponiya ixracının 60%-ni Avropaya göndərir, Çin və Cənubi Koreya da Avropaya öz ixracını artırmağa çalışır. Qərbi-Sibir Dəmiryolu və yeni İpək yolu arasındakı rəqabət nəqliyyat xərclərinin və tariflərin azalmasına, daşımaların keyfiyyəti və təhlükəsizliyinin artmasına səbəb olur ki, bu da öz növbəsində idxal-ixrac proseslərinin daha da sürətlənməsinə təsir edəcəkdir. BİY Layihəsinin həyata keçirilməsi istifadəçilər üçün alternativ marşrutlar ilə müqayisədə istər məsafə, istər zaman, istərsə də xərclər baxımından böyük üstünlüklər verir. Konkret olaraq, AB ekspertlərinin rəyinə görə, Böyük İpək yolunun həyata keçirilməsi yükün, təqribən, 2,0 km qısa məsafə ilə, 2 dəfə tez və 30% ucuz çatdırılmasını təmin edəcəkdir. Misal üçün, bir ton Özbək pambığının Qazaxıstandan və Rusiyadan keçərək Ukrayna limanlarına qədər daşınması 100 dollardan baha başa gəlir. Lakin TRACECA dəhlizi üzrə Azərbaycandan aparılması isə cəmi 55 dollara, yəni 2 dəfə ucuz başa gəlir. Bu baxımdan da, Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizi perspektivdə nəinki dayanıqlı olaraq artan gəliri təmin edir və yeni iş yerləri açır, həmçinin ticarət şərtlərinin yaxşılaşması üçün şərait yaradır. Bütün bunlar ölkənin inkişafı üçün böyük təkan verəcəkdir. Yolun Avropa nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiyası elmi və mədəni əlaqələrin, turizmin inkişafı, az zaman və vəsait xərcləri ilə dövlətlərarası yük və sərnişin daşınmalarının artırılmasına zəmin yaradır. Hətta bir çox mütəxəssislər Böyük İpək Yolunu (Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizini) Suveyş və Panama kanalları kimi dünya səviyyəli layihələr ilə müqayisə edirlər [1; 6; 8; 10].

Nəticə

Zəngəzur dəhlizindən gözləntilər

Bütün bunlarla belə, ölkəmizin 44 günlük Vətən müharibəsində tarixi Zəfər qazanması, öz ərazilərini işğaldan azad etməsi nəqliyyat əlaqələrinin də inkişafı üçün geniş imkanlar yaradır. Xüsusilə, Zəngəzur dəhlizinin reallaşması ideyası gələcəkdə nəqliyyat-tranzit qovşağı kimi Azərbaycanın əhəmiyyətini və nüfuzunu daha da artıracaqdır. Region ölkələri üçün xüsusi əhəmiyyət kəsb edən Zəngəzur dəhlizi, Böyük İpək Yolunun tərkib hissəsi kimi, Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq nəqliyyat layihələrindən gözləntilərini daha da artırır. Bunları nəzərə alaraq ölkəmizdə nəqliyyat sisteminin bazar münasibətlərinə uyğunlaşdırılması, özəl daşıyıcıların inkişafının stimullaşdırılması ilə xarici bazarlara çıxış imkanlarının artırılması və ümumilikdə ölkəmizin yük avtomobili parkının xarici bazarlara çıxış biləcək nəqliyyat vasitələri ilə zənginləşdirilməsi zəruridir.

ƏDƏBİYYAT

1. D.Ə.Vəliyev və b. “Beynəlxalq iqtisadiyyat”. Bakı, “Azərbaycan Universiteti” nəşriyyatı, 2010, 360 səh.
2. E.Ə.Əliyev. “Beynəlxalq daşımaların hüquqi tənzimlənməsi”. Bakı, “Zərdabi LTD”, 2008, 524 səh.
3. Agenor P. “A theory of infrastructure led development”. Journal of Economic Dynamics and Control, 2010, №34, pp.932–950.
4. Ali R., Barra A.F. etc al. “Transport infrastructure and welfare: An application to Nigeria”. Policy Research Working Paper, 2015.
5. Anderson S.T., Parry I.W. “Automobile fuel economy standards: Impacts, efficiency, and alternatives”. Review of Environmental Economics and Policy, 2011, № 5(1), pp.89–108.
6. Asadov A.M. “The role of transport system in development of international economics”. Germany, Munich, “European science and technology”. Materials of the v international research and practice conference, Vol. I, October 3rd- 4th, 2013, p. 86-89.
7. Berg C.N., S.Harris “Transport Policies and Development”. The Journal of Development Studies, 2017, Vol. 53, №4, pp.465–480.
8. Mammadov Z.F. “One belt and one road: participation and role of Azerbaijan in the implementation of the megaproject”. Materials of the 55th International Scientific Conference on Economic and Social Development. Baku, 18-19 June 2020, pp. 406-411.
9. Frankopan P. “The Silk Roads: a new history of the world”. London, Oxford, Bloom-sbury, 2015, 621 p.
10. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/dsd/dsd_aofw_ni/ni_pdfs/National_Reports/hungary/Transport.pdf.
11. <http://utmagazine.ru/posts/12173-mirovaya-transportnaya-sistema>.
12. <https://sustainabledevelopment.un.org/post2015/transformingourworld>.
13. <https://ikisahil.az/post/121329-heyder-eliyevin-huquqi-islaxatlar-strategiyasi-iqtisadi-inkishafin-muhum-shertidir>.

*Ахмед Юсиф оглы Насиров
доктор философии по экономике*

Политическое - экономическое значение и перспективы проекта Великого шелкового пути

Резюме

Цель исследования – разработка предложений и рекомендаций по эффективному использованию потенциала, созданного проектом «Великий шелковый путь».

Методология исследования – в исследовании применялся системный и комплексный подход, методы индукции и дедукции, а также сравнительный анализ влияния транспортных услуг, международных транспортных коридоров на экономическое развитие с различных сторон и сделаны соответствующие обобщения.

Значимость исследования – полученные результаты, предложения и рекомендации могут быть применены при решении теоретических и практических задач, а также при использовании международных транспортных коридоров.

Результаты исследования включают в себя разработку предложений и рекомендаций по эффективному использованию международных транспортных коридоров, развитию транзитных услуг с учетом реалий современной мировой экономики, тенденций в мировом пространстве, перспектив страны и регион.

Оригинальность и научная новизна исследования: В статье объясняется важность проекта «Шелковый путь». Проанализирована динамика перевозок Китай-Европа и наоборот. Автор рассказывает о работе, проделанной в Китае, Европейском Союзе, странах Центральной Азии и Азербайджане по использованию Шелкового пути. В статье рассматривается проект «Один пояс, один путь» и комментируются предлагаемые маршруты в этом направлении. Перевозки по Транскаспийскому международному транспортному маршруту, участие различных видов транспорта в импортно-экспортном процессе выражены в конкретных цифрах. Автор отмечает ожидания Азербайджанской Республики от Шелкового пути и высказывает свое мнение о реализации этих ожиданий. При этом статья завершается возможностями влияния на использование Зангезурского коридора в международных транспортных проектах. Поддержка деятельности частных транспортных предприятий, имеющих выход на внешние рынки в Азербайджане, пополнение автопарка, принятие мер по привлечению грузов и т.д. предлагается.

Ключевые слова: Великий шелковый путь, Европа, Китай, международные перевозки, импорт, экспорт, автомобильный, морской-река, железнодорожный транспорт.

Ahmad Yusif Nasirov
Doctor of Philosophy in Economics

The political-economic importance and prospects of the Great Silk Road project

Summary

The aim of the study is to develop proposals and recommendations for the effective use of the potential created by the Great Silk Road project.

Research methodology - the study used a systematic and integrated approach, induction and deduction methods, as well as a comparative analysis of the impact of transport services, international transport corridors on economic development from various aspects and made relevant generalizations.

Significance of the research - the results obtained, suggestions and recommendations can be applied in solving theoretical and practical problems, as well as in the use of international transport corridors.

The results of the study include the development of proposals and recommendations for the effective use of international transport corridors, the development of transit services, taking into account the realities of the modern world economy, trends in the global space, the prospects of the country and the region.

Originality and scientific novelty of the research: The article explains the importance of the Silk Road project. The dynamics of China-Europe and vice versa transportation is analyzed. The author talks about the work done in China, the European Union, Central Asian countries and Azerbaijan on the use of the Silk Road. The article considers the "One Belt, One Road" project

and comments on the proposed routes in this direction. Transportation on the Trans-Caspian international transport route, the participation of various modes of transport in the import-export process are expressed in concrete figures. The author notes the expectations of the Republic of Azerbaijan from the Silk Road and expresses his views on the realization of these expectations. At the same time, the article concludes with the possibilities of influencing the use of the Zangazur corridor in international transport projects. Supporting the activities of private transportation entities with access to foreign markets in Azerbaijan, enriching the truck fleet, taking steps to attract cargo, etc. is offered.

Key words: Great Silk Road, Europe, China, international transportation, import, export, road, sea-river transport, railway.