

BEYNƏLXALQ ŞİMAL-CƏNUB NƏQLİYYAT DƏHLİZİNİN AZƏRBAYCANDAN KEÇƏN QƏRB MARŞRUTUNUN SƏMƏRƏLİLİYİNİN YÜKSƏLDİLMƏSİ YOLLARI



Natiq Alpsoy,

*Azərbaycan Respublikası Əmək və Əhalinin Sosial Müdafiəsi Nazirliyi
yanında Dövlət Sosial Müdafiə Fondunun mütəxəssisi*

e-mail: natigalpsoy@gmail.com

DOI: 10.30546/2706-7858.2024.108

UOT: 33; 656.1

Xülasə. *Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi bir neçə marşrutu əhatə edir və bunlardan biri də Qafqaz-Fars körfəzi marşrutudur. Marşrut üzərindən bir çox məhsullar idxal və ixrac edilir. Marşrutun logistik problemlərinə nəqliyyatın qabaqcadan planlaşdırılması, məhsulların təhlükəsiz və sürətli bir şəkildə daşınması, sərhədlər və dəhlizlər arasında əlaqələrin təmin edilməsi, məhsulların saxlanılması və digər bir çox məsələlər aiddir. Bu problemlərin həlli üçün hər bir dövlət özünəməxsus tədbirlər görür. Belə tədbirlər arasında infrastrukturun inkişafı, logistika sahəsinə investisiyaların artırılması, nəqliyyatın modernləşdirilməsi, nəqliyyat texnologiyalarından faydalanma, sərhədlərin açılması və keyfiyyətli tədbirlərin təşkili kimi çeşidli məsələlər yer alır.*

Açar sözlər: *Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi (BŞCND), təchizat zəncirləri, dəmir yolu, dəmir yolu daşınması, Talgo RD, Ro-La, Fleksivaqon, beynəlxalq ticarət, beynəlxalq logistika.*

Key words: *The International North-South Transport Corridor, (INSTC), supply chains, railway, rail transportation, Talgo RD, Ro-La, Flexiwaggon, international trade, international logistics.*

Ключевые слова: *Международный Транспортный Коридор Север-Юг (МТКСЮ), цепи поставок, железнодорожный транспорт, железнодорожные перевозки, Тальго РД, Ро-Ла, Флексиваггон, международная торговля, международная логистика.*

Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin Qərb marşrutu “Qafqaz-Fars körfəzi” marşrutu kimi də tanınır. Bu marşrut Hindistanı İran və Azərbaycan vasitəsilə Rusiya ilə birləşdirən multimodal nəqliyyat şəbəkəsidir. Dəhliz nəqliyyat xərclərini və bu regionlar arasında malların daşınması üçün vaxtın azaldılması, habelə ticarət-

iqtisadi əməkdaşlığın təşviq edilməsi məqsədi daşıyır.

Azərbaycan Respublikası Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin inkişafında maraqlı olan əsas tərəflərdəndir. Hazırda dəhliz əsasən, Rusiya-Azərbaycan nəqliyyat-iqtisadi əlaqələrinə (dəhliz üzrə beynəlxalq yükdaşımalarının ümumi həcmnin 90%-dən çoxu) xidmət göstərir.

XXI əsrin ilk iki onilliyi ərzində respublikamızda nəqliyyat infrastrukturunu genişləndirmək üçün genişmiqyaslı yenidənqurma tədbirləri həyata keçirilmişdir. Buna nümunə olaraq Rusiya sərhədindən İran sərhədinə qədər birinci sinif dörd-zolaqlı magistral yolların yeni inşası, 2018-ci ildə Astara (Azərbaycan) – Astara (İran) yeni dəmir yolu xətti, Rusiya ilə sərhəddə avtomobil və dəmir yol keçid məntəqələrinin yenidən qurulması, həmçinin yeni Dəniz Ticarət Limanının və Ələtdə regionun ən böyük Logistika Mərkəzinin tikintisini göstərmək olar. Ancaq bu marşrutun da öz növbəsində, zəif və üstün cəhətləri mövcuddur.

Qərb marşrutunun üstün tərəfləri

Daha qısa tranzit vaxtı: Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin Qafqaz-Fars körfəzi marşrutunun güclü tərəfləri arasında öncəliklə daha qısa tranzit vaxtını saya bilərik. Bu marşrut Qafqaz-Fars körfəzi boyunca yüklərin nəqliyyatı üçün ən sürətli və müasir yoldur. Marşrutun əsas üstün cəhəti tranzit vaxtının azaldılmasıdır. Bu, yüklərin sürətli şəkildə çatdırılması və daşınması üçün əlverişli mühit yaradır. Belə ki, bu məsələ sənaye və ticarət şəbəkələri üçün çox vacib və dəhlizin ən böyük avantajlarından biridir. Məsələn, əgər bir şirkət məhsulunu İranın Bəndər Abbas limanından Qafqaz bölgəsinə çatdırmaq istəyirsə, ən sürətli yol Qafqaz-Fars körfəzi marşrutudur. Bu marşrut vasitəsilə məhsul Bakı və ya Tbilisi kimi şəhərlərə çatdırıla bilər. Bu, daha uzun və dərin dəniz yollarından keçən məsafələrə nisbətən qısa bir yol olduğu üçün sürətli və effektiv bir yolla məhsulların nəqliyyatını təmin edir.

Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin Qafqaz-Fars körfəzi marşrutu ilə əlaqədar bir çox mənbə mövcuddur. Bunlardan biri "Transport and Communications Bulletin for Asia and the Pacific" jurnalının 2021-ci ildə dərc olunan nömrəsidir. Jurnalda yerləşdirilən məqalələrdə Qafqaz-Fars körfəzi marşrutu ilə digər marşrutlar arasındakı fərq və avantajlar haqqında ətraflı məlumat verilir. Mənbədə qeyd edilir ki, Qafqaz-Fars körfəzi marşrutu ilə daşıma digər marşrutlara nisbətən daha qısa vaxt tələb edir. Belə ki, Rusiyadan Hindistana yüklərin daşınması üçün Trans-Sibir Dəmir yolu vasitəsilə təxminən 20-25 gün zaman tələb edilir. Halbuki Qafqaz-Fars körfəzi marşrutu ilə bu yüklərin daşınması təx-

minən 15-20 gün zaman alır. Bu, daşınma vaxtının təxminən 5 gün qısaldığını göstərir. Bu səbəbdən də Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin Qafqaz-Fars körfəzi marşrutu Rusiyadan Hindistana yüklərin sürətli və sərfəli bir şəkildə daşınması üçün idealdır.

Daha aşağı daşınma xərcləri: Rusiyadan Hindistana daşınma xərclərini azaltmaq üçün alternativ marşrutlardan biri də dəmir yoludur. Trans-Sibir və Trans-Qafqaz dəmir yollarından istifadə edərək malların Hindistan və Əfqanıstan kimi ölkələrə daşınması mümkündür. Dəmir yolunun daşınma xərci dəniz yolu ilə müqayisədə daha yüksəkdir, lakin bu marşrut zaman və təhlükəsizlik baxımından üstünlük verir. Trans-Sibir dəmir yolunun özündə 11,000 km-lik bir sərhəd vardır ki, bu, həm də Rusiya və Çindəki bir çox böyük şəhərləri birləşdirir. Trans-Qafqaz dəmir yolu isə Rusiyanın Qafqaz bölgəsindəki limanları Azərbaycan və Gürcüstanın dəniz limanlarına bağlayır, həm də İran və Türkiyəyə qoşulur. "India Quarterly" jurnalında verilən məlumata əsasən, dəmir yolunun daşınma xərci dəniz yolu ilə müqayisədə daha yüksəkdir, lakin daha təhlükəsiz və sürətlidir. Məsələn, bir əşyanın Moskvadan Bombey-ə (Mumbai) dəmir yolu ilə daşınması üçün təşkil edilən bir təşkilatın hesablamalarına görə, dəniz yolu ilə müqayisədə dəmir yolunun daşınma xərci ən az 10-15% artıq olur, lakin malların çatdırılma müddəti üçün dəniz yolu ilə müqayisədə daha az vaxt tələb edir.

Qərb marşrutunun zəif tərəfləri.

Siyasi qeyri-sabitlik: Region siyasi cəhətdən qeyri-sabitdir və bəzi iştirakçı ölkələr arasında dəhlizin inkişafına mane ola biləcək gərginlik mövcuddur. BŞCND-nin Qərb marşrutunun siyasi qeyri-sabitliyi, ən əsası bölgədəki siyasi gərginlik səbəbindən bu mühüm problemdir. Dəhlizin Qərb qolu Hindistan, İran, Azərbaycan, Rusiya, Ermənistan və Türkiyə kimi ölkələr arasında bir çox tranzit marşrutları əhatə edir və bölgədəki siyasi problemlərdən birbaşa təsirlənə bilər. Həmçinin Azərbaycanla Ermənistan arasındakı fikir ayrılığı, Rusiya və Ukrayna arasında olan müharibə Qərb marşrutunun inkişafına mane olur. Bundan əlavə, bəzi ölkələrin regional üstünlüyü və təsir mübarizəsi də BŞCND-nin inkişafına mane olur. Məsələn, İranla Səudiyyə Ərəbistanı arasındakı gərginlik İranın Qərb marşru-

tunda əsas rol oynamasına baxmayaraq, onun bu marşrutdan istifadəsinə də mənfi təsir göstərə bilər. Bununla belə, BŞCND-nin regional iqtisadi əməkdaşlığa mühüm töhfə verəcəyi və ölkələr arasında siyasi problemlərin həllinə kömək edə biləcəyi düşünülür. Ona görə də dəhliz ölkələri arasında siyasi dialoqun davam etdirilməsi və siyasi problemlərin danışıqlar yolu ilə həll edilməsi vacibdir.

Sərhəddən keçmə prosedurları: BŞCND Hindistan Rusiyaya qədər geniş coğrafi ərazini əhatə edən nəqliyyat şəbəkəsidir. Lakin bu dəhlizin mühüm zəif nöqtəsi Qafqaz-Fars körfəzi regionunda sərhədlərin kəsişmələrində sərhəd keçid prosedurlarıdır. Belə ki, bölgədəki sərhəd keçidləri bir sıra mürəkkəb və sərt prosedurlardan keçməlidir. Bu prosedurlara gömrük rəsmiyyəti, sərhəd nəzarəti, vergilər, icazələr və digər qanuni tələblər kimi müxtəlif elementlər daxil ola bilər. Prosedurlar transsərhəd yüklərin nəzarətdə saxlanılmasını, təhlükəsizliyinin qorunmasını təmin etmək üçün zəruridir, ancaq bu kimi hallar, həm də daşımanın vaxtını və xərclərini artırır. Məsələn, İran və Rusiya arasında, xüsusən də Rusiya tərəfində sərhəd keçidləri kifayət qədər mürəkkəbdir və çoxlu sayda sənəd, icazə və təsdiq tələb edir. Bu sənədlərin hazırlanması və təsdiqi vaxt aparır və bu çətinliklər sərhəd keçidlərində gecikmələrə və əlavə xərclərə səbəb olur. Bu da öz növbəsində, Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizində daşınma vaxtını və maya dəyərini artırır və nəticədə daşıma qabiliyyətini və səmərəliliyi azaldır. Ona görə də bu dəhlizdə sərhəd keçidlərinin daha sürətli və səmərəli olması üçün müxtəlif işlər aparılır. Məsələn, İran və Rusiya arasında elektron gömrük sisteminin yaradılması sərhəd keçid məntəqələrində sənədlərin işlənməsinin daha sürətli və səmərəli olması ilə nəticələndi.

İnfrastruktur: Dəhlizin Qərb marşrutunun ən zəif tərəfi infrastrukturun yoxluğuudur. İnfrastruktur yollar, dəmiryolları, limanlar, terminal və depo binaları və s. əhatə edir. Bu infrastruktur olmadan Qərb marşrutu ən yaxşı və sürətli magistral yol olaraq funksiyasını yerinə yetirə bilməz. Bunun ən bariz nümunəsi də dəhliz ölkələrində dəmir yolu relslərinin ölçü fərqi. Bu məsələnin həlli üçün müvafiq ölkələr birgə işləməlidirlər. Bu, maliyyə və sərmayə yatırımları,

texniki və texnoloji yardım, insan resursları və təcrübə mübadiləsi və s. üzərində işləməyi əhatə edir. İnfrastrukturun inkişafı ilə bağlı tədbirlər də aparılmalıdır. Belə tədbirlər yolların və dəmir yolu xətlərinin yenidən qurulması, limanların genişləndirilməsi, qurğuların və depo binalarının inşası və s. kimi infrastruktur layihələrini əhatə edir. Hər halda bu proses zaman və maliyyə tələb edəcəkdir. Ən vacib olanı tərəfdaş ölkələr bu layihəyə, sadəcə təklif etməklə kifayətlənməməli, müxtəlif sahələrdə birgə çalışmalı, layihəni təcrübə və maliyyə ilə təmin etməlidirlər.

“Talgo RD”, “Ro-La”, “Flexiwaggon” sistemlərinin Azərbaycanın dəmir yollarına tətbiqi

Azərbaycanın dəmir yollarında ən böyük problem – qonşu ölkə ilə olan rels ölçüsü problemini aradan qaldıran bir sistem vardır ki, bu ***“Talgo RD” sistemi*** adlanır. Talgo RD müxtəlif yol ölçüləri olan dəmir yolları üçün istifadə edilən dəyişən ölçü sistemidir. Bu sistem yükün boşaldılmasına ehtiyac olmadan sərhəddə və ya keçid stansiyalarında qatarların digər ölçülü relsə keçməsinə imkan verir. Sistem, eyni zamanda rels ölçüsü dəyişən və fərqli ölkələrdəki fərqli ölçülü dəmir yolu sistemləri arasında sürətli keçidlər üçün istifadə edilir. Talgo RD sistemi yaxın zamanda yaradılmış bir sistem olsa da, dəmir yolu sənayesi tərəfindən yaygın şəkildə qəbul edilmiş və bir çox ölkələrdə tətbiq edilmişdir.

Sistem İspaniyanın Talgo şirkəti tərəfindən hazırlanıb. Bu sistem qatarın rels boyu hərəkət edərkən ölçüsünü tənzimləyə bilən bir sıra daşınan təkər dəstlərindən istifadə edir. Təkər dəstləri fırlanan çərçivəyə quraşdırılıb və relsin ölçüsünə uyğun olaraq yenidən yerləşdirilə bilər. Bu o deməkdir ki, qatar dayanmadan və ya yavaşlamadan müxtəlif ölçülər arasında tez və asanlıqla keçid edə bilər. Talgo RD sistemindən istifadə etmək üçün qatar maşinisti ölçü dəyişdirmə prosesinə başlamalıdır. Sistem təkər dəstlərini hərəkət etdirmək və ölçməni tənzimləmək üçün mexaniki, hidravlik və elektrik komponentlərinin birləşməsindən istifadə edir. Proses cəmi bir neçə dəqiqə çəkir və qatar hərəkətdə olarkən 30 km/saat sürətlə həyata keçirilə bilər. Ölçmənin dəyişdirilməsi prosesində qatar qaldırıclarda dəstəklənir və təkər dəstləri yeni yolun kalibrinə uyğun olaraq xaricə və ya içəriyə doğru hərəkət edir.

Talgo RD tətbiqindən sonra dəmi ryolu daşımalarının effektivliyini və səmərəliliyini artırmaq üçün kontreyler texnologiyasının tətbiq olunması zəruridir. Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Avropa İqtisadi Komissiyasının, Nəqliyyat Nazirlərinin Avropa Konfransı və Aİ-nin “Kombinəedilmiş nəqliyyat terminologiyası” birgə sənədinə görə “kontreyler daşımaları” anlayışı “avtomobil yarımqoşqularının dəmir yolu ilə daşınması” mənasını ifadə edir. Kontreyler daşımaları avtomobil yarımqoşqularının dəmir yolu ilə birlikdə istifadəsi ilə intermodal nəqliyyat sistemində bir vahid kimi qəbul edilir. Bu sistemdə kontreylerin ölçüsü paletlərin ölçülərinə uyğun olduğu üçün nəqliyyat vasitələrinin qabarit ölçülərindən maksimum istifadəsi mümkündür. Bu da onların istifadəsini asanlaşdırır. Kontreyler daşımalarında bir neçə sistemdən istifadə olunur ki, bunlardan biri də **“Ro-La” sistemidir**. “Ro-La” ingilis dilində “Rollende Landstrasse” sözlərindəndir və mənası “diyirlənən magistral” kimi başa düşülür. Azərbaycan Respublikasının normativ-hüquqi aktlarında “Ro-La” termini dəmir yolu platformasına yüklənmiş avtonəqliyyat vasitələrinin daşınması kimi izah olunur (şəkil 1).



Şəkil 1. Kontreyler daşıma, Ro-La

Ro-La sistemində yük maşınları və ya avtomobil qatarları ümumi şəkildə dəmir yolu vasitəsilə daşınır. Bu daşımalar zamanı sürücülər həmin qatarın sərnəşin vaqonunda səyahət edir, maşınlar təyinat nöqtəsinə çatdıqdan sonra sürücülər yük avtomobillərini dəmir yolu vaqonlarından üfüqi hərəkətlə düşürdərək son təyinat nöqtəsinə avtomobil yolu ilə davam edirlər. Nəticə etibarilə bu halda daşıma əvvəldən sona kimi bir sürücü tərəfindən həyata keçirilir və bu da daşımanın maya dəyərini aşağı salan faktorlar-

dan biridir. Bundan əlavə, “Beynəlxalq avtomobil daşımalarını həyata keçirən nəqliyyat vasitələrinin heyətlərinin işinə dair” Avropa Sərhəddinə (AETR) uyğun olaraq, Ro-La sistemində avtomobil qatarlarının vaqonlarla daşınması üçün səyahət vaxtı sürücülərin istirahət vaxtına aid edilir. Bu da o deməkdir ki, bu sistem vasitəsilə daşınmanın maya dəyəri ilə birlikdə müddəti də azalmış olur. Qeyd edilməlidir ki, ölkəmizdə Ro-La daşımalarının inkişafı üçün dəyərli potensial imkanlar mövcuddur. Lakin bu imkanların reallaşdırılması üçün çox sayda texnoloji məsələnin həll edilməsi vacibdir. Araşdırma zamanı müəyyən edilmişdir ki, bu məsələlərin həlli ölkəmizdəki maşınqayırma sənayesi tərəfindən həyata keçirilə bilər. Bundan əlavə, bir başqa sistem də vardır ki, bu da öz növbəsində yüklərin daşınmasında vaxt və maya dəyəri baxımından böyük mahiyyətə malikdir. **“Avtonom vaqon sistemləri”** adlanan bu sistem perspektiv üfüqi boşaldılıb-yüklənmə texnologiyası kimi tanınır. Bu sistemlərdə heç bir terminal tələb olunmur və dəmir yolu boyunca qruntu möhkəm olan hər hansı bir ərazidə avtomobil, yarımqoşqular və ya yol qatarlarının yüklənməsi və boşaldılması mümkündür. Dəmiryol daşımada əsas problemlərdən olan və dəmir yolu ilə yükdaşımalarının inkişafına mane olan bahalı yükləmə-boşaltma prosedurları, terminallardan asılılıq və s. kimi problemlərin həllinə yol açmaq üçün avtonom vaqon sistemləri əsasən araşdırılmış və inkişaf etdirilmişdir. Bu sistemlərdən daha çox inkişaf etmiş və dünya səviyyəsində tətbiq olunanı isə **“Flexiwaggon” sistemidir** ki, bunun da Azərbaycanda tətbiqi Qərb marşrutunun dəmir yolu üzrə daşımalarının kəmiyyətinin xeyli artması ilə sonlanacaqdır (şəkil 2).



Şəkil 2. Flexiwaggon sistemi

İsveç “Flexiwaggon” şirkəti tərəfindən təqdim edilən sistem tam avtomatik dəmiryolu vaqonu sistemidir və yük daşımalarının avtomobil yolu ilə dəmir yolu arasında intermodallıq saxlamaqla köçürülməsinə imkan verir. Bu sistem bütün dəyər zənciri üzrə əhəmiyyətli xərclərdən qənaət etməyə imkan verir və yükdaşımalarının etibarlılıq əmsalını artırır. Bundan əlavə, Flexiwaggon sisteminin dəmiryol hərəkət tərkibi yük maşınları, avtobuslar, minik avtomobilləri və konteynerlərin bir vaqonda daşınmasına imkan verir. Sistem yük maşınlarının dəmiryoluna intermodallıq ilə köçürülməsinə, həmçinin yüklərin yüklənməsi və boşaldılması üçün fərdi şəkildə vaqonlara imkan verir. Sistemdə yükləri dəmir yoluna yükləyərkən və ya oradan boşaldarkən yalnız möhkəm əsaslı meydançada olmaq şərtilə qatar dayandırılır və yüklər müstəqil şəkildə yüklənib və boşaldıla bilər. Sistem avtomobil-vaqon platformalarının üzərindən avtomatik açılan rampalar vasitəsilə həyata keçirilir və sürücü tərəfindən idarə edilir. Həmçinin yük maşınları geriye getmədən vaqona daxil olub çıxı bilər. Bütün yük maşınlarının qatar dəstini yükləmək və ya boşaltmaq üçün cəmi 7 dəqiqə vaxt tələb olunur. Flexiwaggon sistemi ilə 52 tona qədər yük yüklənə bilər.

Azərbaycanda Talgo RD vaqonlarını istehsal edən zavodun tikilməsi

Azərbaycanda Talgo RD vaqonlarının istehsal ediləcəyi bir zavodun tikilməsi mümkündür. Talgo RD sistemi inkişaf etmiş bir texnologiyadır və bu texnologiyaya uyğun zavodların inşası çox məhsuldar və məsuliyyətli bir məsələdir. Bu, dövlət tərəfindən ciddi bir investisiya tələb edir və bütün tələbatları göz önündə saxlamaq üçün mövcud bazarında yoxlanması vacibdir. Bu məqsədlə yerli və xarici investorlar, bu sahəyə maraq göstərən şirkətlər və dövlət birgə çalışaraq Talgo RD sisteminin Azərbaycanda istehsalı üçün bir zavodun inşasını planlaşdırı bilər. Talgo istehsal edən bir zavodun Azərbaycanda inşası bir neçə müxtəlif sektorda iqtisadiyyat üçün pozitiv təsir yarada bilər. Bu təsir yalnız inşaat prosesində yaranmayacaq, həmçinin zavodun fəaliyyəti ilə birlikdə müxtəlif sahələrdə artım və inkişaf dərəcəsi müşahidə olunacaqdır. Birincisi, zavodun inşası ölkəmizdə istehsal sektorunun inkişafına təkan verə bilər.

Zavodda işləmək üçün işçilərin tələb olunacağı və yerli tədarükçülərin zavodun qidalanması üçün mallar təchiz edəcəyi göz önünə alındığında, bu inkişafın daha çox bərabər dairədə yayılacağı gözlənilir. Bundan əlavə, yerli şirkətlər və onların yan şirkətləri zavodun tikintisi və müasir təchizatının satın alınması üçün də zamanətlərin bir hissəsi olacaqlar. İkincisi, Azərbaycan dəmir yolu sistemini daha müasir və konkurentli hala gətirmək üçün talgo vaqonlarının istehsalı mövcud ən yüksək texnologiyalara əsaslandırılmalıdır. Ona görə ki, talgo vaqonlarının istehsalı Azərbaycanın dəmir yolu infrastrukturunu üzərindəki rəqabətçiliyini artıracaq və beynəlxalq dəmir yolu əlaqələrini gücləndirəcəkdir. Üçüncüsü, ölkəmizdə talgo vaqonlarının istehsalı üzərində böyük əhəmiyyətə malik olan mühəndislik sahəsində inkişaf yarada bilər. Zavodda işləyəcək mühəndislərə bu proqramların inkişafı və hazırlanması üçün təcrübə və iş imkanları yaradılacaq və bu sahədəki yerli təcrübələrin inkişafı dəstəklənəcəkdir. Dördüncüsü isə Beynəlxalq Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizinin Qərb qolunun üzərində yerləşən respublikamızda belə bir zavodun mövcudluğu istər Azərbaycan, istərsə də Azərbaycana qonşu olan digər dövlətlər üçün dəmir yolu yük və sərnişin daşımalarının inkişafında əhəmiyyətli rol oynayacaqdır. Həmçinin Qafqaz-Fars körfəzi qolunun yükdaşımalarının əksər hissəsinin dəmiryolu vasitəsilə ələ keçirməsi bu yol üzərində yerləşən ölkələrin də mənafeyinə müsbət təsir göstərəcəkdir.

Nəticə olaraq talgo istehsal edən zavodun Azərbaycanda inşası ciddi bir iqtisadi səmərəliliyə və müasir sahələrin inkişafına təkan verə bilər. Bununla da Azərbaycanın beynəlxalq dəmir yolunda mövcud olan şərq-qərb və şimal-cənub istiqamətindən gələn nəqliyyatın mərkəzi olması gözlənilir. Bu, Azərbaycanın stratejik-coğrafi mövqeyindən və dəmiryolu infrastrukturunun inkişafından asılıdır. İnanırıq ki, talgo vaqonlarının istehsalı da bu trendi daha da gücləndirərək dəmir yolu ilə keçid nöqtələrinin əhatəsini daha da artıracaqdır. Bu, ölkənin daxili iqtisadiyyatına, eləcə də xarici ticarətinə də təsir edəcək və Azərbaycan daha çox cəlbedici bir ölkə halına gələcəkdir. Həmçinin zavodun inşası mövcud infrastrukturun genişləndirilməsi, təmir

olunması, yeni məhsulun qəbulu və işlənməsi, tədarük, ticarət və logistika sahələrində yeni iş yerləri yaradacaqdır. Bu isə ölkənin işsizlik və sosial məsələlərinin həllinə kömək edə bilər. Bundan başqa, zavodun inşası və əməliyyatı ilə bağlı vergi gəlirləri də ölkə iqtisadiyyatına ciddi təsir edə bilər. Lakin zavodun inşası əlavə maliyyə yükünə səbəbdə ola bilər. Bu prosesin başa çatdırılması üçün sərmayə lazım olacaq və bununla bağlı investisiyaların həcmi proyektin ölçüsünə və istehsal təcrübəsinə görə dəyişə bilər, eyni zamanda inşa prosesinin vaxtı da bir neçə ilə qədər çəke bilər. Zavodun inşası Azərbaycanın iqtisadiyyatına mənfi təsir edə də bilər, çünki bu layihə böyük bir investisiyadır və ilk zamanlar pul qazancı yoxdur. Lakin bununla belə, Azərbaycan uzun müddətdə zavodun fəaliyyətinə və Talgo RD sisteminin tətbiqi ilə özünəməxsus bir dəmir yolu texnologiyası sahibi olacaq və bu da xarici bazara talgo vaqonlarının ixracı üçün bir fürsət yaradacaqdır.

Yuxarıda da qeyd etdiyimiz kimi, tədqiqatda əsas məqsəd BŞCND-nin Qafqaz-Fars körfəzi marşrutunda qarşılaşdığı logistik problemlər və bu problemlərin həlli yollarını aşkar etməkdir. Bu problemlərin həllindən əldə edilən nəticələr praktiki əhəmiyyətə malikdir və bir neçə tətbiq sahəsindən bəhs etmək yerinə düşərdi:

Daha effektiv logistik strategiyaların tətbiqi: Tədqiqatın nəticələri BŞCND-nin Qafqaz-Fars körfəzi marşrutunda logistik problemləri həll etmək üçün müxtəlif strategiyalar təklif edir. Bu strategiyaların tətbiqi nəqliyyat dəhlizi sisteminin effektivliyini artıracaq və dəhlizin sürətli və səmərəli bir şəkildə fəaliyyət göstərməsinə kömək edəcəkdir.

Sərhədlərin effektiv idarə olunması: Dəhlizin Qafqaz-Fars körfəzi marşrutunun sərhədləri çox sayda dövlət və region arasında yerləşir. Tədqiqatın nəticələri sərhədlərin effektiv idarə edilməsi və idarəetmə prosesində müxtəlif dövlət və regionların birgə çalışması ilə birlikdə nəqliyyat dəhlizində qaynar xəttin təhlükəsiz və səmərəli olaraq fəaliyyət göstərilməsinə imkan yaradacaqdır.

Daha güclü iqtisadiyyat: BŞCND-nin Qafqaz-Fars körfəzi marşrutu üzərindəki logistik problemlərini həll etməyə çalışmaq, iqtisadiy-

yata pozitiv təsir göstərilə bilər. Bu marşrut ölkələrarası ticarət üçün ən önəmli nüanslardan biridir və bu marşrut üzərindən hər il milyonlarla ton məhsul nəql edilir. Həmçinin dəhlizin logistik proseslərində daha effektiv tədbirlər görməsi digər nəqliyyat şirkətlərinin də bu tədbirlərdən istifadə etməsinə imkan verir. Bu da ölkələrarası ticarətdə daha effektiv bir logistik sistem yaradılmasına və nəticədə daha güclü bir iqtisadiyyatın inkişafına kömək edir.

Nəticə. Yekun olaraq təklifimiz ölkələr arasında əməkdaşlığı gücləndirmək, ticarət münasibətlərini inkişaf etdirmək və Qafqaz-Fars körfəzi marşrutundakı logistik problemlərin həllinə kömək etmək üçün BŞCND ilə bağlı ölkələrin hökumətlərinin, maliyyə institutlarının və özəl sektorun iştirakı ilə logistik mərkəzlərinin yaradılması üçün layihələr hazırlamaqdır. Bu, Qafqaz-Fars körfəzi marşrutunun effektivliyini artıracaq və regionda ticarətin inkişafına kömək edəcəkdir.

İstifadə edilmiş ədəbiyyat

1. Chopra S., Meindl P. Supply Chain Management: Strategy, Planning and Operation. Boston, 2007.
2. Başkol M. Logistik ve Logistik Yönetimi. Bartın Üniversitesi, İ.İ.B.F. dergisi, s.47-63, 2010.
3. Fink C., Mattoo A., Neagu I.C. Assessing the Impact of Telecommunication Costs on International Trade. Journal of International Economics, 2005, v.67(2), pp.428-445.
4. Məmmədov S.M. Müasir geosiyasi və iqtisadi çağırışlar şəraitində nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı. Beynəlxalq elmi konfrans materialları, Sumqayıt Dövlət Universiteti, 2020.
5. Rudra T.K. NAFTA and the Politics of Labor Transnationalism. Harvard University, "Cambridge University Press", 2011.
6. Vinokurov E., Ahunbaev A., Zaboev A. The International North-South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra And Transcontinental Connectivity. Almaty, "EDB", 2021.
7. Tumbahangfe A. Mainstreaming Gender in the Trail Bridge Sub-sector in Nepal: Tracing the Development of Policy Changes. Transport and Communications Bulletin for Asia and the

Pacific, No.91, 2021.

8. Purushothaman U., Unnikrishnan N. A Tale of Many Roads: India's Approach to Connectivity Projects in Eurasia. *India Quarterly: A Journal of International Affairs*, V.75, I.1, 2019.

N.Alpsoy

Ways to improve the efficiency of the western route of the International North-South Transport Corridor through Azerbaijan

Abstract

The International North-South Transport Corridor covers several routes, one of which is the Caucasus-Persian Gulf route. Along this route, many products are imported and exported. The logistics problems of this route include the advance planning of transportation, the safe and rapid transportation of goods, ensuring communication between borders and corridors, storage of goods, and many other issues. For the resolution of these problems, each state takes specific measures. These measures include the development of infrastructure, increasing investment in the logistics sector, modernizing transportation, utilizing transportation technologies, opening borders, and organizing quality events.

Н.Альпсой

Пути повышения эффективности Западного маршрута Международного транспортного коридора Север-Юг через Азербайджан

Аннотация

Международный Транспортный Коридор Север-Юг охватывает несколько маршрутов, одним из которых является маршрут Кавказ-Персидский залив. По этому маршруту осуществляется импорт и экспорт многих продуктов. Логистические проблемы этого маршрута включают предварительное планирование транспортировки, безопасную и быструю перевозку грузов, обеспечение связи между границами и коридорами, хранение грузов и многие другие вопросы. Для решения этих проблем каждое государство принимает определенные меры. Эти меры включают в себя развитие инфраструктуры, увеличение инвестиций в логистический сектор, модернизацию транспорта, использование транспортных технологий, открытие границ и организацию мероприятий высокого качества.