



**İQTİSADİYYAT, TİCARƏT VƏ MALİYYƏ MƏSƏLƏLƏRİ KOMİSSİYASI**

**HESABAT MƏRUZƏSİ**

**“İQTİSADİ ƏMƏKDAŞLIQ SAHƏSİNDƏ NƏQLİYYAT  
KOMMUNİKASIYALARININ ROLU”**

**Məruzəçi: Cənab Kojobek Rıspayev (Qırğızıstan)**

## I. GİRİŞ

1. 5 Aprel 2013-cü il tarixində Ankarada keçirilən İqtisadi, Ticarət və Maliyyə məsələləri komissiyasının ikinci iclası zamanı Bakıda keçiriləcək Üçüncü iclasın gündəliyinin əsas maddəsi kimi **"İqtisadi əməkdaşlıq sahəsində nəqliyyat kommunikasiyalarının rolu"** mövzusunun olması haqqında qərar qəbul edilmişdir.
2. Nəqliyyat sisteminin inkişafı regionda iqtisadi inkişafın davam etdirilməsində mühüm rol oynayır və TÜRKPƏ üzv ölkələri arasında sıx qarşılıqlı əlaqələrin inkişaf etdirməsində əsas amildir. Qlobal iqtisadiyyatda regionun artan rolunu nəzərə alaraq, TÜRKPƏ üzv ölkələrinin köhnə nəqliyyat əlaqələrini bərpa etməsi və yeni əlaqələr yaratması üçün öz resursları və fərdi imkanlarından istifadə etməsi lazımdır.
3. Regionda davamlı inkişafın təmin edilməsində nəqliyyat həyati rolunu və Türk Şurası tərəfindən nəqliyyat sahində həyata keçirilən layihələri və fəaliyyətləri nəzərə alaraq, TÜRKPƏ bölgədə nəqliyyat sisteminin iri miqyaslı infra-struktur və institusional reabilitasiyasına və üzv ölkələr arasında müvafiq əlaqələrin inkişafına xüsusi diqqət yetirir. Digər tərəfdən, TÜRKPƏ nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı istiqamətində Türk Şurasının təşəbbüslərinə qanunvericilik sahəsində dəstək vermək öhdəliyini bir daha təsdiq edir.
4. Məruzə 16 avqust 2013-cü il tarixində Qəbələdə Türkdilli dövlətlərin başçıları tərəfindən imzalanmış Türk Şurasının Bəyannaməsinə, Türk Şurasının digər rəsmi sənədlərinə və nəşrlərinə, TÜRKPƏ üzv ölkələri hökumət agentlikləri və nəqliyyat sektoru ilə məşğul olan təşkilatların nəşrlərinə əsaslanır.

## II. STRATEGİYALAR

5. Türkdilli ölkələr arasında nəqliyyat sektorunda əməkdaşlığın qurulması dərin iqtisadi və ticarət əlaqələrini təşviq edən yüksək prioritet məsələ kimi müəyyən olunmuşdur. Türk Şurasının Üçüncü Sammitində, üzv-dövlətlərin başçıları nəqliyyat sahəsində regional əməkdaşlığın daha da möhkəmləndirilməsi və regional ticarət axınlarının asanlaşdırılması məqsədi ilə regional infrastruktur şəbəkəsinin səmərəliliyinin artırılmasının vacibliyini vurğulamışlar.
6. Qeyd edilənlərə uyğun olaraq, nəqliyyat sahəsində üzv-dövlətlərin əməkdaşlığı üçün əsas istiqamətlər aşağıdakılar hesab olunur:

- TÜRKPA üzv ölkələrində beynəlxalq infrastrukturun inkişafına yönəlmiş prioritet layihələrin icrası üçün konkret tədbirlərin hazırlanması;
- müasir nəqliyyat infrastrukturunun tikintisi və istismarı sahəsində özəl sektorun iştirakını asanlaşdırma biləcək əlverişli investisiya mühitinin yaradılması;
- nəqliyyat və sərhəd rejimi sahəsində qanunvericiliyin inkişafı və uyğunlaşdırılması;
- nəqliyyatın müxtəlif növləri arasında qarşılıqlı fəaliyyət üçün tədbirlərin koordinasiyası;
- nəqliyyat təhlükəsizliyi və yük təhlükəsizliyini artırmaq;
- yüklərin daşınması və onların sürətli çatdırılması istiqamətində yeni texnologiyaların təqdimatı;
- sərnişin və yük daşımalarının sadələşdirilməsi ilə bağlı prosedurların aktivləşdirilməsi, və tranzit potensialının artırılması;
- üzv ölkələrin gömrük orqanları arasında müasir informasiya texnologiyaları əsasında tranzit prosedurları və məlumat mübadiləsinin asanlaşdırılması üzrə mexanizmlərinin inkişafı;

7. Türkdilli ölkələrin nəqliyyat infrastrukturunda sahədəki fəaliyyətləri bir sıra nazirlər səviyyəsində görüşlərdə təsbit olunmuşdur: Türk Şurasının Gömrük Administrasiyası başçılarının ilk iclası (Naxçıvan, oktyabr 2012), Nəqliyyat sahəsində Qazaxıstan-Azərbaycan ikitərəfli görüşü (Aktau, may 2013), Türk Şurasının Gömrük Administrasiyası başçılarının ikinci iclası (İstanbul, iyun 2013), nəqliyyat nazirlərinin ilk iclası (Bakı, iyul 2013) və digər müvafiq beynəlxalq konfranslar və görüşlər.

8. 3 iyul 2013-cü il tarixində Bakı şəhərində keçirilən Nəqliyyat nazirlərinin ilk iclasında qəbul edilmiş Türkdilli dövlətlərdə nəqliyyatın inkişafı sahəsində birgə əməkdaşlıq haqqında Protokola uyğun olaraq, nazirlər üzv-dövlətlər arasında səmərəli, ekoloji cəhətdən təmiz, təhlükəsiz inteqrasiya olunmuş və davamlı nəqliyyat sistemlərinin inkişafı istiqamətində ticarət imkanlarından daha səmərəli istifadə olunması və regional nəqliyyat əməkdaşlığın sürətləndirilməsi ilə nəticələnəcək birgə səylərin fəallaşdırılması niyyətlərini vurğuladılar. Eyni zamanda onlar üzv ölkələri digər ölkələrlə əməkdaşlıq edərək interkonnektorların və nəqliyyat fəaliyyətinin qarşılıqlı artırılması məqsədi ilə bütün bölgəyə xidmət edəcək birgə nəqliyyat layihələrini inkişaf etdirməyə dəvət etdilər.

9. Bakı şəhərində keçirilən həmin iclasda **Bakı, Aktau və Samsun beynəlxalq dəniz limanları arasında imzalanmış Türk qardaş**

**limanları haqqında Anlaşma Memorandumu** TÜRKPFA üzv ölkələri arasında nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf planları ilə milli nəqliyyat planlarını birləşdirən daha səmərəli regional nəqliyyat sisteminin yaradılması üçün nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın əsas istiqamətlərini müəyyən edir.

**10. Türkdilli ölkələrin TRACECA layihələri çərçivəsindəki fəaliyyətləri** də regionda nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına töhfə verir. 28 noyabr 2012-ci il tarixində Türkiyənin İzmir şəhərində Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkiyə və Gürcüstanın nəqliyyat nazirləri arasında "Nəqliyyat şəbəkələri və yük daşımaları təşkilinin inkişafı üzrə birgə fəaliyyət prinsipləri haqqında Anlaşma Memorandumu" imzalanmışdır. İmzalanmış sənəd Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyə tərəflərinin "Silk Wind " layihəsi ilə iştirakçı ölkələrin operatorları arasında gömrük xidmətləri və dəmir yolu sahəsində ilkin informasiya mübadiləsi sistemi ilə multimodal nəqliyyat blok qatarın yaradılması ilə bağlı həyata keçirilməsi istiqamətində tərəflərin niyyətlərini müəyyən edir. Layihənin TRACECA nəqliyyat dəhlizinin marşrutu boyunca yerləşən ölkələrin logistika xidmətlərinin sadələşdirilməsi və potensialının artırılmasının tam kompleksini təmin edəcəyi, eləcə də regionda multimodal nəqliyyat həcmi genişləndirəcəyi güman edilir.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisi 2014-cü ildə sona çatacaqdır və bu layihə həmçinin Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin (TRACECA) bir hissəsidir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Avropanı Asiya ilə birləşdirir. Bu dəmir yolu qitələri birləşdirəcək və tarixi İpək yolunu canlandıracaq mühüm geosiyasi və geoiqtisadi əməkdaşlıq layihəsi olacaqdır.

**11.** 2013-cü ilin may ayında Bişkekdə keçirilən CSTO Sammitində Qırğızıstan Respublikasının prezidenti Zati-Alileri Almaz Atambayev "Rusiya-Qazaxıstan-Qırğızıstan-Tacikistan" dəmir yolu xəttinin tikilişi ilə bağlı fikir səsləndirmişdir. Təklif CSTO üzv ölkələrin digər prezidentləri tərəfindən dəstəklənmişdir. Layihə çərçivəsində dəmir yolunun əsas tikintisi Rusiya və Qazaxıstanda mövcud dəmir yoluna qoşulmaqla, Tacikistan və Qırğızıstan ərazisində keçiriləcəkdir. Bu layihə Fars körfəzi bazarlarına çıxışı daha da təmin edəcək və Qırğızıstan və Qazaxıstan nəqliyyat potensialının geniş perspektivlərini açacaqdır.

**12.** TÜRKPFA üzv ölkələri regionda aktiv olan proqramlar və təşəbbüslərlə əməkdaşlığa diqqət yetirirlər. Baxmayaraq ki, bəzi regional təşəbbüslər, xüsusilə QDİƏT və TRACECA TÜRKPFA və Türk

Şurasının çərçivəsi xaricində inkişaf etdirilir, onlar istər-istəməz TÜRKPAA üzv ölkələrinin iştirakı ilə hərtərəfli və effektiv Avro-Asiya nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılması üçün ümumi səylərin tərkib hissəsidir. Azərbaycanın Qəbələ şəhərində keçirilən Türk Şurasının Üçüncü Sammitində beynəlxalq nəqliyyat kommunikasiyalarının daha yaxşı fəaliyyəti üçün ümumi səylərin koordinasiyasına ehtiyac olduğuna xüsusi diqqət yetirmişdir.

### III. TÜRKPAA ÜZV ÖLKƏLƏRİNDƏ NƏQLİYYAT İNFRASTRUKTURU

**13.** *Azərbaycan*, eyni zamanda, TRACECA və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin kəşiməsində yerləşir. Nəqliyyat Nazirliyi nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına və magistral şəbəkənin inkişafı və bərpasına dair iki proqram işləyib hazırlamışdır. Şimal-Cənub beynəlxalq dəhlizində iştirak Azərbaycana İran körfəzi və Hind okeanı ölkələri ilə əməkdaşlığa yeni imkanlar yaradır. Yol nəqliyyatında beynəlxalq hərəkət üçün əsas magistrallar 503 km uzunluğu olan Bakı – Ələt – Gəncə – Qazax – Gürcüstan sərhədi (TRACECA dəhlizinin Azərbaycan hissəsi) və 521 km uzunluğu olan Rusiya sərhədi – Bakı – Astara – İran sərhədidir (Şimal-Cənub dəhlizi). Həyata keçirilmiş digər böyük miqyaslı layihələr Bakı beynəlxalq hava limanında yük terminalı, Gəncədə hava limanının bərpası, Bakıda beynəlxalq avtobus terminalının tikilməsi olmuşdur.

TRACECA boyunca əsas nəqliyyat vasitəsindən biri dəmir yolu nəqliyyatıdır. Cənubi Qafqazda Avropa, Qafqaz, Mərkəzi Asiya və Çini əlaqələndirən iki TRACECA dəmir yol marşrutu var: Bakı-Tbilisi-Batumi və Bakı-Tbilisi-Poti dəmir yolu. Bakı-Tbilisi-Batumi/Poti dəmir yolu xətti qərbdə Qara dəniz dəmir yolu bərə xidməti vasitəsilə Avropa dəmir yolları şəbəkəsinə (Rumıniya, Bolqarıstan və Ukrayna), şərqdə isə Qazaxıstan və Türkmənistan dəmir yolları şəbəkəsinə qoşulur.

Yeni nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması ilə Türk dünyası, eyni zamanda, nəqliyyat şəbəkəsi vasitəsilə də birləşəcəkdir. Bu istiqamətdə Azərbaycanda görülmüş işlərdən olan Xəzər dənizində Azərbaycan tərəfindən tikilən dəniz limanı regionda ən böyük olacaqdır. Onun tutumu təqribən 10-20 milyon ton olacaqdır. Ələt limanı Bakıdan 70 km cənubda Ələt sahilinə yaxın 400 hektar ərazidə yerləşəcəkdir. Tikinti işləri üç mərhələdə nəzərdə tutulub və ilkin mərhələ (I mərhələ) artıq başlanmışdır. III mərhələ tamamlandıqdan sonra Ələt ildə 25 milyon ton yük və 1 milyondan çox konteyner daşınmasına qadir regionda ən böyük qeyri-neft yüklərin daşınması limanı olacaqdır.

Bakı-Tbilisi-Qars və Bakıdakı portun tikilməsi əlaqəli şəkildə həyata keçirilir. Belə ki, bu Xəzər dənizində yük daşınmasının artmasına gətirib çıxaracaqdır.

Azərbaycanın heç bir Mərkəzi Asiya dövləti ilə quru sərhədi olmadığından Xəzər vasitəsilə dəniz nəqliyyatı vacib əhəmiyyət kəsb

edir. Azərbaycan, həmçinin açıq dənizə çıxışı olmayan dövlətdir və onun Xəzərə çıxışı dəniz və quru nəqliyyat modellərinin inteqrasiyası ilə qarışıq nəqliyyat infrastrukturunun inkişaf etdirilməsini zəruri edir. Xəzər dənizi vasitəsilə dəniz nəqliyyatı Azərbaycan vasitəsilə bütün Avrasiya təchizat zəncirinə təsir göstərir. Xəzər dəniz gəmiçiliyi beş sahilyanı dövlətin donanmaları tərəfindən həyata keçirilir. Azərbaycan Respublikası Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi (CASPAR) ən böyük gəmiçilik operatorudur. 2011-ci ilin yanvarına olan məlumata əsasən, CASPAR donanması 43 tanker, 9 bərə, 2 RO-RO tipli gəmi və 26 yük gəmisi daxil olmaqla 80 gəmidən ibarətdir.

Hava nəqliyyatı ən bahalı olsa da, Avropa və Asiya arasında dəniz yük daşınmasına ən sürətli alternativdir. Ölkə beynəlxalq hava nəqliyyatı şəbəkəsi baxımından ideal mövqedə yerləşir və xüsusən, Avropa və Asiya arasında hava yük daşımaları üçün cəlbedicidir. O təxminən 45 ölkədən 3,5 saatlıq uçuş məsafəsindədir.

Azərbaycanda nəqliyyat layihələri müxtəlif beynəlxalq maliyyə qurumları tərəfindən maliyyələşdirilir (İslam İnkişaf Bankı, Dünya Bankı, AYİB və s.).

#### **14. Qazaxıstan**

Qazaxıstanın iqtisadi və coğrafi xüsusiyyətləri (onun böyük ərazisi, dənizə çıxışının olmaması, əhali qruplarının və təbii ehtiyatların qeyri-bərabər bölünməsi) nəqliyyatı iqtisadiyyatda ən böyük amilə çevirir və iqtisadiyyatın nəqliyyat şəbəkələrindən yüksək asılılığını müəyyənləşdirir.

Qazaxıstanda 22 hava limanı fəaliyyət göstərir və onlardan beşi (Astana, Almatı, Aktobe, Atırau, Karaqanda) ağır təyyarələrin enişi üçün tətbiq olunan beynəlxalq standartlara cavab verir.

Xəzər regionunda Qazaxıstanın göstərilən xidmətlərə görə beynəlxalq keyfiyyət və texnologiya standartlarına cavab verən Beynəlxalq Aktau limanı fəaliyyət göstərir.

Asiya dövlətlərinin Rusiya və Avropaya çıxışı üçün heç bir digər alternativi olmadığından, Avropa və Asiyanın kəsişmə nöqtəsində yerləşən Qazaxıstanın böyük tranzit potensialı var.

Əsasən düzən landşaftın və təbii daş ehtiyatının olması dəmir yol və avtomobil marşrutlarının maneəsiz inkişafına şərait yaradır.

Avtomobil və dəmir yol marşrutları ümumi yerüstü nəqliyyat marşrutlarının əsas hissəsini təşkil edir (müvafiq olaraq 88.4 və 14 min km). Dəniz marşrutlarının ümumi uzunluğu 3.9 min km, hava marşrutlarının ümumi uzunluğu isə 61 min km təşkil edir. Hər 1000 km<sup>2</sup> ərazi üçün sıxlıq dəmir yolu üçün 5.1 km, möhkəm səthli avtomobil marşrutları üçün 32.4 km, daxili naviqasiya üçün isə 1.5 km təşkil edir.

İndiki mərhələdə nəqliyyat sektorunda əsas vəsaitlərin pis vəziyyətdə olması, infrastrukturun və texnologiyanın köhnəlməsi problemi mövcuddur.

Nəqliyyat xərclərinin payı malların yekun dəyərinin, müvafiq olaraq, dəmir yolu üçün 8%, avtomobil üçün isə 11%-ni təşkil etsə də, sənayeləşmiş ölkələrdə bu göstərici normalda 4-4,5% təşkil edir. Nəticədə iqtisadiyyata orta göstəricidə böyük sənayeləşmiş ölkələrdən iki dəfə çox nəqliyyat yükü düşür. Nəqliyyat amili ÜDM-in hər 1\$ üçün 9 ton-km təşkil etdiyindən, Qazaxıstan iqtisadiyyatı yük daşınması intensivliyi indeksi baxımından beş dəfə az səmərə götürür, halbuki, Aİ-da yük daşınması intensivliyi ÜDM-in 1 ton-km/\$ təşkil edir.

4 beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi Qazaxıstan ərazisindən keçir və ölkədə mövcud nəqliyyat infrastrukturunu əsasında formalaşırlar. Onlar:

- Trans-Asiya Dəmir Yolunun Şimal Dəhlizi (TARM): Qazaxıstan (Dostik-Aktoqay-Sayak-Mointi-Astana-Petropavlovsk (Presnoqorkovskaya) hissəsi) və Rusiyadan keçməklə Qərbi Avropa – Çin – Koreya yarımadası – Yaponiya
- TARM-ın Cənub Dəhlizi: Türkiyə, İran, Mərkəzi Asiya dövlətləri və Qazaxıstandan (Dostik-Aktoqay-Almatı-Şu-Aris-Sarıaqash hissəsi) keçməklə Cənub-Şərqi Avropa-Çin və Cənub-Şərqi Asiya
- TRACECA: Qara dəniz, Qafqaz və Xəzər dənizi (Dostik-Almatı-Aktau) vasitəsilə Şərqi Avropa-Mərkəzi Asiya
- Şimal-Cənub: Rusiya, İran və Qazaxıstanın Aktau dəniz limanı-Rusiyanın Ural regionu və Aktau-Atırau hissələrindən keçməklə Şimali Avropa – Körfəz dövlətləri Qitələrarası şəbəkəyə daxil olan marşrutlardan əlavə, Sarıaqaş – Aris – Kandaqaç – Ozinki istiqamətində regional tranzitdə böyük əhəmiyyətinə görə TARM-ın Mərkəzi Dəhlizi də qeyd olunmalıdır.

Dəhlizlər Şərq-Qərb əlaqələrində məsafəni azaltmağa böyük yardım edir, o cümlədən, yük daşınmasında zamana qənaət edir.

Çin iqtisadiyyatında, xüsusilə, onun qərb rayonlarında güclü yüksəliş, hətta bu gün böyük həcmdə malların dünya bazarlarına çatdırılmasını tələb edir.

Eyni zamanda, ekspertlərin fikrincə, Qazaxıstandakı mövcud tranzit sektorun və ümumilikdə Respublikanın potensialına uyğun gəlmir.

Odur ki, Qazaxıstan hazırda bir sıra böyükmiqyaslı layihələr həyata keçirməkdədir. Növbəti iki ildə Qərbi Çin - Qərbi Avropa avtomaqistralının Qazaxıstan hissəsi tamamlanacaq. Qazaxıstan artıq Qorqas-Jetiqen və Qərbi Qazaxıstan-Türkmənistan sərhədi dəmir yol xətlərini istismara verib və Mərkəzi Qazaxıstanla Qərbi Qazaxıstanı birləşdirən böyük dəmir yolu xətti salmaqdadır.

Maliyyə mənbələri:

İnfrastrukturun son nəticədə dövlətə qaytarılması şərti ilə uzunmüddətli imtiyaz müqavilələrinin bağlanması da daxil olmaqla,

özəl sektorun nəqliyyat sektorunun müxtəlif seqmentlərində iştirakına təşviq edilməsi.

Nəqliyyat infrastruktur vahidlərinin dövlət tərəfindən maliyyələşdirilməsindən əlavə, inkişaf qurumları (Qazaxıstan İnkişaf Bankı, İnnovasiya Fondu kimi), başqa yerli və xarici maliyyə qurumları (AYİB, AİB, Dünya Bankı, İİB və başqaları) da cəlb olunacaq. Özəl sənayenin inkişafı üçün əlverişli şəraitin yaradılmasına vergi güzəştlərinin tətbiq olunması və əsas vəsaitlərin yenilənməsi ilə nail olunacaq. Beləliklə, layihələr bütün mərhələlərdə investisiyaların cəlb olunması vasitəsilə və dövlət-özəl sektor tərəfdaşlığı, imtiyaz müqavilələri, birgə müəssisələrin yaradılması vasitəsilə kommersial əsaslarda büdcələrdən maliyyələşdiriləcək.

## **15. Qırğızıstan**

Qırğızıstan Respublikası Mərkəzi Asiyada yerləşir. O Avropa və Şərqi Asiya arasında nəqliyyat qovşağına çevrilmək üçün əlverişli mövqeyə malikdir.

Qırğız Respublikasının nəqliyyat kompleksi beynəlxalq nəqliyyatın inkişafına dair beynəlxalq Konvensiyalar və müqavilələrlə fəal şəkildə əlaqələndirilir.

İnfrastruktur inkişaf layihələrinin əksəriyyəti beynəlxalq magistral və dəmiryol xətlərinin təkmilləşdirilməsinə əsaslanır.

Qırğız hökuməti bu layihələri həyata keçirmək üçün müxtəlif beynəlxalq tərəfdaşlarla iş birliyi qurmuşdur. Onlar arasında İslam İnkişaf Bankı, Asiya İnkişaf Bankı, Dünya Bankı və digərləri mövcuddur.

Yol nəqliyyatı nəqliyyat daşınmasında əsas vasitə olaraq qalmaqdadır. Bu (yol nəqliyyatı) sərnişin daşımalarının 85%-ni, bütün yük dövriyyəsinin isə 97%-ni təşkil edir. Qırğızıstan respublikasında yolların ümumi uzunluğu 34 000 km dir.

Qırğızıstan öz nəqliyyat infrastruktur layihələrini dövlət fondları, eləcə də beynəlxalq təşkilatlar və sərmayədarların dəstəyi ilə maliyyələşdirir. Respublika artıq bir neçə nəqliyyat infrastruktur layihələrinin icrasına başlamışdır; bunlardan biri Mərkəzi Asiya və Çini birləşdirən Bişkek-Narın-Toruqart yolunun bərpasına yönəlmişdir. Oş şəhərindən başlayan, cənub-qərbə qədər davam edən və Tacikistanla sərhəddə yerləşən İsfana şəhərində sona çatan Oş-Batken-İsfana yolunun bərpası əhəmiyyətli dərəcədə Cənubi Asiya ticarət bazarlarına çıxışı təmin edəcəkdir.

Qırğızıstanın dəmir yollarının ümumi uzunluğu 424.6 km dir. Qırğız dəmiryol sistemi birbirilə əlaqəsi olmayan iki xətdən ibarətdir; Trans-Asiya dəhlizinin qolları olan, 323.4 km təşkil edən cənub xətti və 101.2 km təşkil edən şimal xətti.

Oş-Calal Abad-Kok-Yanqak və Balıqçı-Bişkek-Luqovoye (Qazaxıstan) marşrutları müvafiq olaraq, Özbəkistan və Qazaxıstan vasitəsilə Rusiya



ilə birləşir. Onların Avrasiya dəmiryol dəhlizinə bağlı Avropa, Mərkəzi Asiya və Çinlə birləşməsi gözlənilir.

“Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan” dəmiryolunun inşası: Layihənin məqsədi Avrasiya transkontinental dəmir yolu Qırğızıstan ərazisindən keçən və İran körfəzi və Aralıq dənizini birləşdirən Cənub dəhlizini inkişaf etdirməkdir.

Bu layihənin həyata keçməsi ilə Şərqi Asiyadan Yaxın Şərqi və Cənubi Avropaya gedən yolun uzunluğu 900 km ə qədər, göndərmə vaxtı isə 7-8 günə qədər azalacaq;

Mərkəzi Asiya ölkələri nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, Fars körfəzi və Sakit okean limanlarına çıxış üçün yeni təkan qazanacaq;

Bu layihə tranzit ölkələrinin zəngin təbii ehtiyatlarının inkişafını, beynəlxalq ticarət, turizm və iqtisadi əməkdaşlığı gücləndirəcəkdir;

“Rusiya-Qazaxıstan-Qırğızıstan-Tacikistan” transmilli dəmiryolunun inşası:

Bu layihə çərçivəsində Qırğız-Tacik sərhəddinə qədər davam edən “Balıqçı-Koçkor-Karamik dəmiryolu marşrutunun inşası da planlaşdırılır. Layihənin həyata keçirilməsi ölkənin Şimal və Cənub dəmiryollarını birləşdirəcək və Fars körfəzi ölkələrinə marşrutu təmin edəcəkdir.

Təklif olunan digər layihə Luqovoye (Qazaxıstan) və Balıqçı (Qırğızıstan) arasında dəmir yolunun 322,7 km-nin elektriklişdirilməsidir. Qırğızıstanda dizel yanacağı istehsalı o qədər də böyük deyil. Ancaq onun hidroenerji istehsalı üçün potensialı geniş olduğuna görə, Luqovoye–Balıqçı dəmiryol layihəsinin gerçəkləşdirilməsi önəmlidir.

Elektriklişmə iqtisadi problemləri həll etməklə yanaşı, həm də ekoloji vəziyyətə də müsbət təsir edəcək.

Qırğızıstanda 12 hava limanı fəaliyyət göstərir. Onlardan üçü beynəlxalq uçuşları həyata keçirir. Bişkekdəki Manas Beynəlxalq hava limanı ölkədə ən böyük və yaxşı təchiz olunmuş (həmçinin ağır təyyarə enişləri üçün) hava limanıdır. Hava qarqosu isə Manas Menecment Şirkəti tərəfindən idarə olunur. Müasir anbar sahələrində temperatur nəzarəti və digər xüsusiyyətlər də onun idarəçiliyindədir.

Qırğızıstanın cənubunda yerləşən Oş hava limanından isə Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri, Türkiyə, Çin və Rusiyaya birbaşa reyslər həyata keçirilir. Oş hava limanı Manas Beynəlxalq hava limanı kimi təchizata malik olmasa da Qırğızıstanda ikinci böyük hava limanıdır. Oş hava limanının funksiyalarının təkmilləşdirilməsi Fərqanə Vadisi dövlətlərinin digər ölkələrlə qarşılıqlı əlaqələrinin genişlənməsinə imkan verəcək.

Hava limanından Yükləmə və sərnişin axını dağlarla təcrid və əhatə olunmuş Fərqanə Vadisini Avropa, Yaxın Şərqi və Cənub-Şərqi Asiya dövlətləri ilə birləşdirəcək.

Qeyd etmək lazımdır ki, Fərqanə vadisinin coğrafi şəraiti, onun dağ silsilələri ilə əhatə olunmuş mövqeyi perspektivli və cəlbedici hava

nəqliyyatının inkişafı üçün əlverişli şərait yaradır. Malların hava nəqliyyatı ilə çatdırılması, hündür dağlardan keçən avtomobil nəqliyyatı daha asan, sürətli və təhlükəsizdir.

Hal-hazırda rekonstruksiya və müasirləşmə mərhələsində olan 3-cü hava limanı isə Qırğızıstan Respublikasının Tamçı istirahət mərkəzində yerləşən hava limanıdır. Bu İssik-Kul gölünün şimal tərəfində yerləşir. Qırğızıstan hökuməti bu hava limanını Manas Beynəlxalq hava limanının hər hansı hallar üçün təyyarələri idarə etmək iqtidarında olmadıqda, hava limanı dolu olduqda turist qəbulu və fəvqəladə hallar zamanı ehtiyat mərkəzinə çevirməyi planlaşdırır.

## **16. TÜRKIYƏ**

Şərqlə Qərb arasında keçid olaraq, Türkiyənin geosiyasi mövqeyi nəqliyyat sektorunu regionun iqtisadi inkişafında vacib amillərdən birinə çevirir. Türkiyə həm tranzit ölkə kimi, həm də yükün mənşəyi və təyinatında əsas oyunçulardan hesab olunur. Avropa Birliyinə daxil olmaq üçün danışıqlara hazırlıqlarla bağlı xarici inkişaf və Mərkəzi Asiya və cənubi Qafqaz arasındakı ticarətdə Türkiyənin getdikcə artan rolu nəqliyyata olan əhəmiyyəti daha da artırır.

Türkiyə hökuməti Avropa Birliyinin danışıqlar gündəliyini nəzərə alaraq, nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında aşağıdakı prioritet məsələləri müəyyən edir: infrastrukturun harmonizasiyası, nəqliyyat vasitələri, ətraf mühit standartları, maddi-texniki şəbəkələrin inkişafı, sərhəd keçidləri və ticarətin asanlaşdırılması siyasətinin təkmilləşdirilməsi (gömrüyün modernləşdirilməsi və s.)

Avtomobil, dəmir, hava və dəniz nəqliyyatında Avropa Birliyinin qanun toplusunun transpozisiyası və yenidən həyata keçirilməsi üzrə proqramın qəbul edilməsi nəzərdə tutulur. Türkiyə hökuməti nəqliyyat sahəsində özəl sektorun inkişafına xüsusi önəm verir. Belə ki, xüsusi yerli hava yollarını şirkətlərinin sayı, donanmalar və bazar səhmlərinin standartları əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır. Nəqliyyat strategiyasında hökumət prioriteti mövcud infrastrukturun müasirləşməsi və effektiv istifadəsinə yönəlmiş sərmayə, eləcə də qısa müddət ərzində tamamlanacağı gözlənilən və sektora töhfə verəcək davam etməkdə olan layihələrə verilir. Bu layihələrə daxildir: dəmiryol şəbəkəsinin fəaliyyətinin təmiri, elektriklişdirilməsi standartlaşdırılması, əyalət yollarının avtomobil və dəmir yollarına birləşdirməklə müasirləşdirilməsi və təmiri, dəniz sektorunda islahatların aparılması, Ən çətin infrastruktur layihələrindən biri Marmara Dəmiryol Tuneli və Şəhəratrafı Kütləvi Dəmiryolu nəqliyyat sistemidir. 2013 oktyabrında Türkiyənin Baş naziri cənab Rəcəb Tayyib Ərdoğan, iki qitə arasında dünyada ilk sualtı dəmiryolunun açılmasını həyata keçirdi. İstanbul boğazının hər iki tərəfindəki dəmiryol parçaları bir-birinə boğazın altından keçən tunel vasitəsilə bağlanır. Yeraltı xətt Yedikuledən

başlayır, Yenikapı və Sirkeçi yeni yeraltı stansiyalara qədər davam edir, İstanbul boğazının altından keçərək Üsküdar yeni metro stansiyasını birləşdirərək Söğütlüçəşmədə üzə çıxır.

Layihə hal-hazırda dünyada ən böyük infrastruktur layihələrindən biridir. Təkmilləşdirilmiş bütün yeni dəmir yolu sistemi təxminən 76 km-dir. Başlıca struktur və sistemlərə daxildir. daxili boru kəməri, qazılmış tunellər, kəsilmiş və əhatə olunmuş tunellər, yerüstü strukturlar, 3 yeni metro stansiyası, 37 təmirolunmuş və təkmilləşdirilmiş yerüstü stansiyalar, əməliyyat - nəzarət mərkəzləri, meydançalar, emalatxanalar, xidmət obyektləri, yeni üçüncü yol daxil olmaqla mövcud yolların təkmilləşdirilməsi, tamamilə yeni elektrik və mexaniki sistemlər və müasir dəmir yolu nəqliyyat vasitələri satın alınması.

2014-ci ildə tətbiq olunacaq olan digər böyük layihə Ankara-İstanbul yüksək sürətli qataryoludur. Marşrutun tikintisi iki mərhələdə keçirilir. Birinci mərhələ 251 km, \$747 mln dəyərində Sincan (Ankara) və İnönü arasındakı marşrutudur. Bu seqmnet 2007-ci ildə başa çatmışdır.

Ankara və Eskişehir arasında müntəzəm xidmət isə 13 mart 2009-cu ildən başladı. Birinci mərhələni isə iki qısa xətt başa çatdırdı: Sincan və Esenkent xətti 2008-ci ildə tikildiyi halda, Eskişehir və İnönü arasında layihə 2008-ci ildə həyata keçirilməyə başlamışdır və 2010-cu ildə başa çatmışdır.

İnönü və Gebze arasındakı ikinci xəttin uzunluğu isə 214 km uzunluğunda və \$2,27 mln. dəyərindədir. Birinciyə nisbətən ikinci mərhələnin 33 tunel və 39 körpü daxil olmaqla əhəmiyyətlə dərəcədə yüksək qiyməti tikinti üçün daha çətin ərazilərin mövcud olması ilə əlaqədardır. 2010-cu ilə qədər bu layihənin bir hissəsi yekunlaşdırılmışdır.

Layihə €1.25 mln. olmaqla Avropa Sərmayə Bankı və € 120 mln. olmaqla Avropa Birliyi tərəfindən qismən maliyyələşdirilmişdir.

#### **IV. Nəticələr**

17. Müasir iqtisadiyyatın qlobalaşması transmilli nəqliyyat axınlarının sürətli artımına, o cümlədən, beynəlxalq nəqliyyatın səmərəliliyinə yeni tələblərə gətirib çıxarmışdır. Bütün bu amillər milli nəqliyyat sistemlərinin inteqrasiyasının güclənməsini, onların inkişafına dair müvafiq qərarların birgə qəbulunu və regionda fəaliyyətin optimallaşdırılmasını tələb edir.

18. Üzv dövlətlərdə intensiv iqtisadi inkişaf və rifah nəqliyyat infrastrukturundakı vəziyyətə əsaslanır. Şübhəsiz, son onilliklər ərzində nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında müsbət tendensiyalar hökm sürür. Türk rəsmi qurumları dövlətlərarası nəqliyyat layihələrinin təşviqi yönündə fəaliyyət göstərirlər. Lakin müxtəlif səviyyələrdə təşəbbüs göstərilən belə proseslər gələcək perspektiv baxımından daha effektiv təşviq olunmalıdırlar.

19. Gələcəkdə TÜRKPFA üzv dövlətlərinin birgə fəaliyyəti aşağıdakı sahələrə yönəldilməlidir:

a) Yüklə daşımada loqistik sistemin tətbiqi və məlumat sisteminin təkmilləşdirilməsi. Loqistik texnologiyanın tətbiqi məlumat bazasının yaradılmasından sonra mümkündür. Regionda nəqliyyat sisteminin informasiyalaşdırılması səviyyəsi müasir tələblərə cavab vermir. Buna görə də, məlumat sisteminin yaradılması bütün üzv dövlətlər üçün ən vacib hədəfdir.

b) Kompleks nəqliyyatın inkişafı. Bu sahədə gerilik TÜRKPFA üzv dövlətlərinin dünya bazarında nəqliyyat xidmətlərində rəqabət qabiliyyətliliyini aşağı salır. Buna görə də, mütərəqqi texnologiyanın tətbiqi həyati əhəmiyyətli tapşırıqdır.

c) Ətraf mühitin nəqliyyat fəaliyyətindən qorunmasında effektiv əməkdaşlıq. Burada yüklə daşınmasının qismən daha təmiz dəmir yolu və su nəqliyyatına keçirilməsi mühüm amildir.

20. Qeyd olunmalıdır ki, regionda TRACECA-nın rolu artır və bu üzv dövlətlər arasında nəqliyyat sahəsində effektiv əməkdaşlığın nəticəsidir. TRACECA, həmçinin neft və qazın Xəzər dənizindən Qərbi Avropa bazarlarına nəqlində mühüm rol oynayır. Bütün dövlətlər arasında qarşılıqlı səmərəli iqtisadi əməkdaşlıq TÜRKPFA üçün prioritet tapşırıqdır, Aktau, Bakı və Samsun dəniz limanları arasında əməkdaşlığın inkişafına dair Anlaşma Memorandumunun imzalanması bu prinsipin həyata keçirilməsinə nümunə kimi göstərilə bilər.

21. Üzv dövlətlərin nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında göstərdikləri səylər hüquqi, maliyyə, texniki və təşkilati çərçivədə müasirləşdirmə və harmonizasiyanı da əhatə etməlidir, belə ki, bu aspektlər nəqliyyatın əsasını təşkil edir. Bu baxımdan beynəlxalq maliyyə qurumları ilə əməkdaşlıq vacib amildir və beynəlxalq təcrübənin bu istiqamətdə tətbiqi də faydalıdır.

22. İqtisadi inkişaf baxımından nəqliyyat infrastrukturunu gələcəkdə Türk dünyasının dünya bazarlarında effektiv rəqabət qabiliyyətliliyinə töhfə verəcəkdir. Bu inkişaf birbaşa regionda hər bir xalqın sabitlik, əmin-amanlıq və rifahına yönəlmişdir.