

Trans-Xəzər Dəhlizi: Şərq və Qərb arasındakı ən qısa yol, yoxsa çətin körpü?

written by Agshin Mukhtarov Aqşin Muxtarov

Xəzər dənizi təbii sərvətlərlə zəngin ölkələrin əhatəsində, Orta Asiyanın qəlbində yerləşən su hövzəsidir. Mövcud geosiyasi şərtlər və coğrafi əngəllər Xəzər bölgəsinin problemlərinin həllini çətinləşdirir. Birincisi, Xəzərin təbii sərvətlərlə zəngin olması Rusiya, ABŞ, Avropa Birliyi (AB) və global sənayedəki bir çox digər böyük oyunçunun diqqətini cəlb edib, regionu enerji təhlükəsizliyi baxımından olduqca əhəmiyyətli hala gətirib. İkincisi, "dəniz" adlandırılmasına baxmayaraq Xəzər qapalıdır, yəni digər dənizlərə və ya okeana birbaşa çıxışı yoxdur, bu da öz növbəsində yüklərin digər istiqamətlərə daşınmasında problem yaradır. Buna görə də qapalı Xəzər hövzəsi ölkələrinə və həmin ölkələrdən yükdaşımaları həyata keçirmək və Xəzər dənizi bölgəsindən keçən Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizini reallaşdırmaq üçün zəruri infrastrukturun yaradılmasına böyük sərmayələr qoyulub. Rifahın əmtəə, məlumat və insanların mübadiləsi baxımından əlçatanlıqla birbaşa bağlı olduğunu asanlıqla demək olar. Beləliklə, Xəzərin dünya bazarı üçün nə dərəcədə əlçatan olması məsələsini təhlil etmək lazımdır. Məqalənin birinci hissəsində Xəzərin dəniz, yoxsa göl olması ilə bağlı arqumentlər müzakirə ediləcək. İkinci hissədə isə Qərbi Çindən başlayaraq Xəzər bölgəsindən keçərək Avropaya bağlanacaq nəqliyyat dəhlizinin mövcud vəziyyəti müzakirə ediləcək.

Dəniz, yoxsa göl və bu, niyə vacibdir?

Xəzər haqqında əsas tarixi faktlardan biri onun qədim Tetis Okeanı, xüsusən də Paratetis adlanan körfəzlə əlaqələndirilməsidir. Təxminən 50-60 milyon il əvvəl Tetis, Atlantik və Sakit okeanları arasında əlaqə mövcud olub (Aladin

və Plotnikov 2004). Vaxt keçdikcə qitə rəflərinin hərəkəti indiki Xəzər hövzəsi ilə okean arasındakı axının kəsilməsinə səbəb oldu. Nəticədə Xəzər dənizi təkcə quru ilə əhatə olunmuş və duzlu suyu olan dünyanın ən böyük daxili su hövzəsinə çevrildi. Qədim okeanın qalığı olması onun Baltik dənizinin göstəricisindən də yüksək olan 12,5 q/kq (%) promil duzluluğunun mənbəyidir. Yəni, coğrafi vəziyyət bu su hövzəsinin göl adlandırılmasına səbəb ola bilərdi, lakin Xəzərin duzlu suyu və dünya okeanı ilə birləşdirən süni kanalları onun göl kimi təsnif edilməsinə mane olur.

Xəzər və okean arasında hər hansı bir təbii əlaqənin olmaması səbəbindən meydana çıxan problemləri həll etmək üçün Baltik dənizi, Qara dəniz və Xəzəri birləşdirən nəvqasiya kanalları (ticarət gəmi fəaliyyətinə yararlı) inşa edilib. Daha dəqiq desək, Volqa-Don kanalı Xəzər dənizi ilə Azov dənizini, nəticədə isə birinci ilə Qara dənizi birləşdirir. Digər tərəfdən, Volqa-Baltik su yolları sistemi Xəzər dənizini Baltik dənizinə birləşdirir. Xəzər su hövzəsini dəniz adlandırmaq üçün irəli sürülən arqumentlərdən bəziləri bunlardır. Sual yaranır: Xəzəri dəniz və ya göl olaraq müəyyənləşdirmək niyə bu qədər vacibdir?

Hər iki terminin istifadəsini aydınlaşdırmalıyıq. Əgər Xəzər dənizi qonşu ölkələrin yurisdiksiyasında böyük bir duzlu göl hesab olunursa, onda Birləşmiş Millətlər Təşkilatının Xəzər üzərində heç bir səlahiyyəti yoxdur və beynəlxalq hüquq bu bölgəyə tətbiq edilə bilməz, buna görə də sərhəd ölkələr bu gölün taleyini öz aralarında həll edə bilərlər. Amma əgər Xəzər dənizi qapalı dəniz kimi tanınırsa, onda Xəzəryanı dövlətlər Xəzərin statusunu müəyyən etmək üçün BMT-nin Dəniz hüququ haqqında Konvensiyasını (UNCLOS) tətbiq etməlidirlər (Zimnitskaya və Geldern 2011). Təəssüf ki, Xəzər dənizi bu kateqoriyaların heç birinə uyğun gəlmir; o, sözün əsl mənasında nə dəniz, nə də göldür. Nəticədə Sovet İttifaqının dağılmasından sonra Xəzəryanı dövlətlər Xəzərin statusu ilə bağlı razılığa gələ bilmədi. Buna görə bu, regionda bir sıra sahələrdə, o cümlədən sərhədlərin demarkasiyası, ticarət gəmi

sənayesi, balıqçılıq zonalarının müəyyənləşdirilməsinə problemlər yaradır və hətta ölkələr arasında geosiyasi münaqişələrə səbəb olur. Bəzi münaqişələr hətta diplomatik mübahisə səviyyəsində qalmayıb, hərbi qüvvələrin cəlbı ilə nəticələnib (məsələn, 23 iyul 2001-ci ildə İran hərbi gəmiləri və iki hərbi təyyarəsi BP adından neft yatağı axtaran Azərbaycanın tədqiqat gəmilərini təhdid etdiyi üçün iki ölkə arasında qarşıdurma meydana gəldi).

Bu gün sahiyanı ölkələrin Xəzərin statusu ilə bağlı qismən razılığa gələ bilmələrinə baxmayaraq, hesab edirəm ki, SSRİ və İranın istifadə etdiyi “qapalı dəniz” konsepti başlanğıc mərhələsindəki mürəkkəbliyi aradan qaldırmaq üçün əlverişli vasitə ola bilər. Beynəlxalq hüquqa görə, “qapalı dəniz” okeanla təbii əlaqəsi olmayan, iki və ya daha çox dövlətin əhatəsində olan bir dəniz deməkdir. Qapalı dənizlər tamamilə sahiyanı dövlətlərin nəzarətində qalır və bu dövlətlər dənizdə, yaxud onun müxtəlif hissələrində heç bir məhdudiyyət olmadan öz suverenliyini həyata keçirə bilirlər. Təəssüf ki, bütün sahiyanı ölkələr Xəzəri “qapalı dəniz” hesab etmirlər; xüsusilə Azərbaycan və Qazaxıstan iddia edir ki, Xəzər göl adlandırılmalıdır.

Qapalı vəziyyətdən çıxmaq cəhdi

Xəzərin dəniz, yoxsa göl adlandırılması yalnız su hövzəsi üzərində sahiyanı ölkələr arasındakı mübahisələri həll etmək üçün tətbiq edilməli qanunlara təsir edəcəkdir. Amma coğrafi əngəllər, yəni dünya okeanına heç bir təbii çıxışın olmaması regionun qapalı olduğunu bizə daim xatırladacaq. Xəzər dənizini digər dənizlərlə birləşdirən bir neçə kanal var, lakin onlarla bağlı əsaslı problemlər mövcuddur. Daha dəqiq desək, Volqa-Don və Volqa-Baltik kanallarında gəmilərlə daşınacaq yüklərin miqdarına təsir edən dərinlik məhdudiyyətləri mövcuddur. Əlavə olaraq, qış mövsümündə həmin kanallar donduğundan naviqasiya kəsilir. Bu faktlar regionun istənilən halda qapalı olduğunu nümayiş etdirir. Buna görə də məqalənin növbəti hissəsində Xəzəryanı ölkələrin dənizə

çıxışının olmamasından ticarət üçün yaranan əlverişsiz şərait və həmçinin Xəzər hövzəsindən keçən nəqliyyat dəhlizlərinin mövcud vəziyyəti qiymətləndiriləcəkdir.

Dənizlərlə birbaşa əlaqə sahilyanı ölkələr üçün daha az sərhəd keçidləri və onunla əlaqəli məhdudiyyətlər baxımından əlverişli üstünlüklər verir. Dənizə birbaşa çıxışı olmayan ölkələr üçün isə ticarət və yük daşınması baxımından vəziyyət tamamilə fərqlidir. Gəmilər vasitəsi ilə iqtisadi səmərəlilik prinsiplərinin geniş istifadəsi mümkün olduğundan dəniz və okean nəqliyyatı daşınma xərclərini əhəmiyyətli dərəcədə azaldan əsas amillərdir. Açıq dənizlərə birbaşa çıxış olmadan beynəlxalq ticarət imkanları və yük daşınması hər vahidə düşən daşınma qiymətini azaltmaq üçün iqtisadi səmərəlilikdən istifadə etmək imkanları az olan nəqliyyat növləri ilə məhdudlaşır. Dənizlərə birbaşa çıxışın olmaması, xüsusən də kiçik və orta sahibkarlıq subyektlərinin işini çətinləşdirməklə inkişaf etməkdə olan ölkələrin iqtisadi vəziyyətinə mənfi təsir göstərə bilər (Arvis və d. 2011). Limao və Venables (2001) göstərir ki, nəqliyyat xərclərindəki 10% azalma ticarətin həcmi 25% artırır. Bundan əlavə, müəlliflər əlavə edir ki, qapalı ölkələrin nəqliyyat xərcləri sahilyanı ölkələrin müvafiq xərclərinə nisbətə təxminən 50% çoxdur.

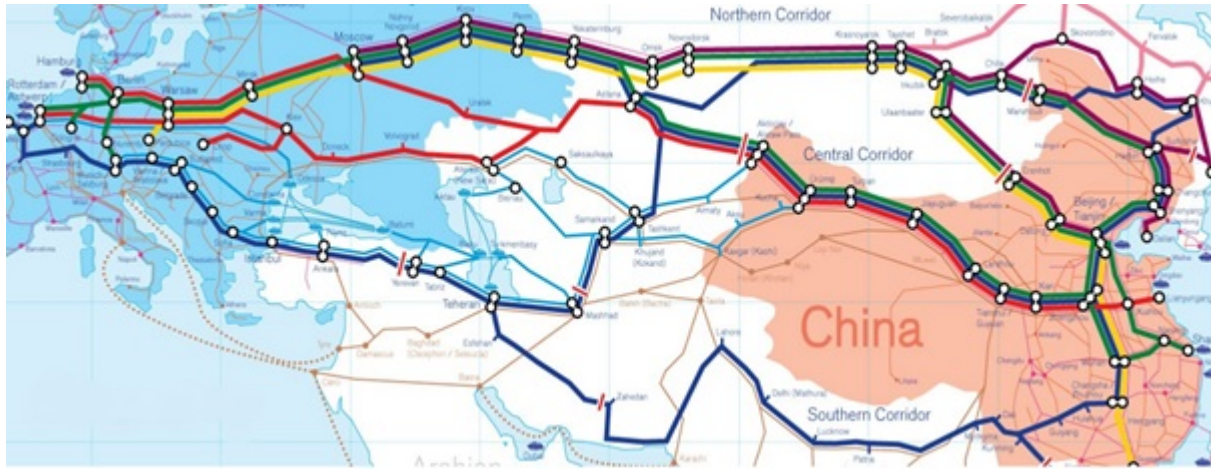
Nəticə etibarilə, regional dəhlizlər ticarət və əlçatanlıqla bağlı ciddi problemlərdən əziyyət çəkən qapalı ölkələr üçün vacibdir. Xüsusilə, region ölkələri Qazaxıstan, Türkmənistan və Azərbaycan kimi təbii sərvətlərlə zəngindir, səmərəli nəqliyyat sistemi rifahın əsas amillərindən birinə çevrilir. Adı çəkilən ölkələr Xəzər kimi qapalı su hövzəsinin yaxınlığında yerləşən, lakin dənizə birbaşa çıxışı olmayan 32 inkişaf etməkdə olan ölkədən üçüdür. Bundan əlavə, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizinin ortasında olmaq Bir Kəmə, Bir Yol Təşəbbüsü kimi layihələrə alternativ marşrutlar təmin etmək üçün perspektivli bir mənbədir. Bir Kəmə, Bir Yol Təşəbbüsünün əsas məqsədi Avropa ilə Asiya arasında yeni əlaqə quraraq mövcud nəqliyyat xətlərinə alternativ təmin etməkdir.

Layihə tarixi İpək yollarında inkişaf etdirilməsi planlaşdırılan Avrasiya dəmiryol şəbəkələri və yol əlaqələri üzərində qurulub.

Nəqliyyat dəhlizləri nədir və onların səmərəliliyi rifah üçün niyə vacibdir? Nəqliyyat dəhlizləri əsasən istənilən ölkənin bir bölgəsinə və ya əvvəllər nəqliyyat əlaqəsi olmayan bir regiona fiziki əlaqə təmin edən infrastruktur imkanlarını əhatə edir (Nogales 2014). İnfrastruktur imkanları avtomobil, dəmiryol, daxili su yolları və qısa dəniz nəqliyyatı kimi bir neçə nəqliyyat növünü birləşdirərək multimodal nəqliyyat dəhlizlərini əhatə edir. Bundan əlavə, nəqliyyat dəhlizinin daha da inkişaf etmiş mərhələsinə logistika dəhlizi deyilir, hansı ki, burada müəyyən bir regiondakı mövcud fiziki əlaqələr, həmçinin institusional çərçivənin uyğunlaşdırılması ilə müşayiət olunur (Banomyong 2008). Logistika dəhlizinin başlıca məqsədi malların, insanların və müvafiq məlumatların axını və saxlanmasını yaxşılaşdırmaqdır. Buraya xidmət təminatçılarının dəstəyi və əlverişli institusional mühitin köməyi ilə logistikanın və bütün müvafiq texnoloji, təşkilati və hüquqi şərtlərin yaxşılaşdırılması daxildir. Avrasiya daxilində müxtəlif beynəlxalq təşkilatlar tərəfindən təsnif edilmiş xeyli sayda dəmiryolu və yol dəhlizi mövcuddur (Ziyadov 2011). Coğrafi və siyasi amillərə görə Avrasiya nəqliyyat dəhlizləri üç kateqoriyaya bölünüb; Şimal Marşrutları, Mərkəzi (TRASEKA) Marşrutlar və Cənub Marşrutları.

Qrafik 1-də göstərilən xəritə Asiya ilə Avropanı birləşdirən hər bir nəqliyyat dəhlizini göstərir. Lakin bu məqalədə planlaşdırılan marşrutun üstünlükləri və əksikliklərini göstərmək üçün yalnız TRASEKA, xüsusən də Trans-Xəzər logistika dəhlizi müzakirə ediləcək.

Qrafik 1: Avrasiya nəqliyyat koridorları



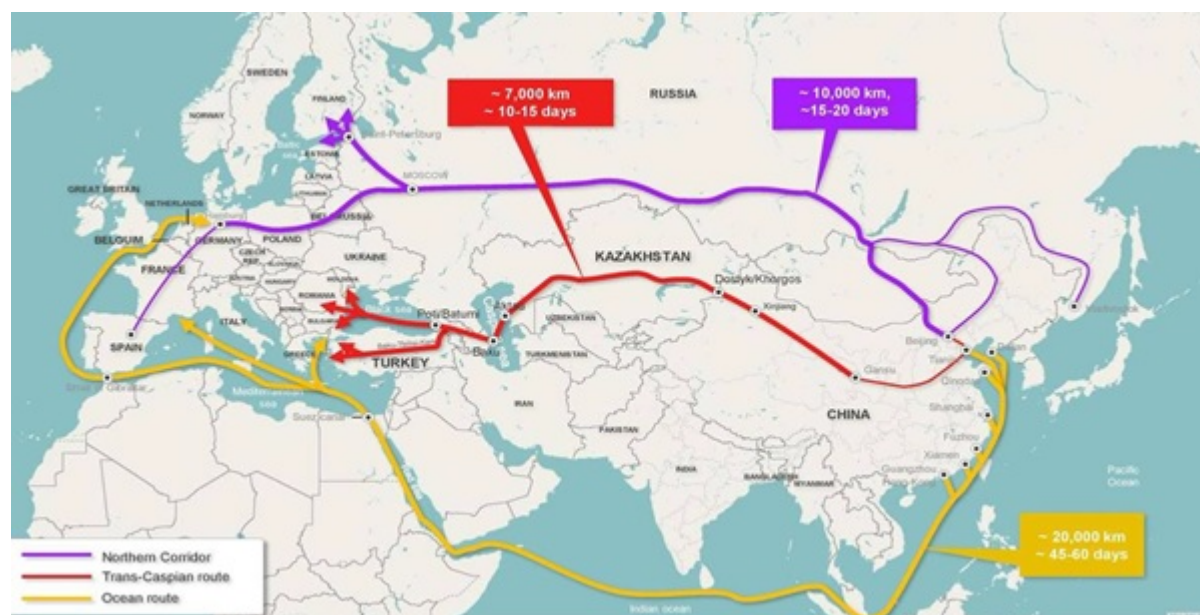
Mərkəzi Dəhliz: Çin, Xəzər və Avropa arasında logistika körpüsü

Əvvəl qeyd edildiyi kimi, nəqliyyat dəhlizi qapalı ölkələr üçün inkişafın dayağıdır. TRASEKA Çin və Müstəqil Dövlətlər Birliyini (MDB) Qafqaz və / və ya Qara dəniz üzərindən Avropaya bağlamaq üçün nəzərdə tutulan belə bir proqramdır. "TRASEKA Proqramının əsas məqsədi üzv ölkələr arasında gömrük və ticarət qaydalarının uyğunlaşdırılması, ticarət və malların hərəkətini asanlaşdırmaq və resurslarla zəngin region ölkələrinin dünya bazarlarına integrasiyasını təmin etməkdir" (Ozyanik 2015). TRASEKA nəqliyyat proqramına 22 quru yolu (4 dəmiryol xətti, 6 avtomobil yolu və 12 dəmiryol və avtomobil yolu) və 12 liman daxildir (Keser 2015).

TRASEKA kimi nəqliyyat dəhlizləri bir çox ölkələrin sərhədləri və gömrük nəzarətindən keçir, bu isə integrasiya səviyyəsinin aşağı olması səbəbindən tez-tez gecikmələr və keyfiyyətsiz logistika ilə nəticələnir. Logistika dəhlizlərinin yaradılmasının yuxarıda təsvir olunan dəhlizlərin imkanlarını artırdığı müşahidə edilib. Belə problemlərin öhdəsindən gəlmək üçün Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TBNM) logistik dəhlizi TRASEKA proqramının davamı kimi yaradılıb. Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstanın dəmiryol və liman dövlət qurumları 2016-cı ildə Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutları Assosiasiyasının inkişafı haqqında saziş imzaladı (Nazarli

2017). Bundan əlavə, 2017-ci ilədək TBNM Beynəlxalq Assosiasiyası Qazaxıstan, Çin, Ukrayna, Polşa, Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan, Litva və Latviyadan dəmiryol idarələri, liman, gəmiçilik və logistika şirkətlərinin 80 nümayəndəsinin qatıldığı iclasda Çin Rabitə və Nəqliyyat Birliyi ilə əməkdaşlıq memorandumu imzaladı (İsrafilbayova 2017).

Qrafik 2: Çindən Avropaya alternativ yollar



Qrafik 2-də göründüyü kimi, dəniz nəqliyyatından istifadə yuxarıda göstərilən logistika dəhlizi ilə müqayisədə demək olar ki, üç dəfə çox vaxt aparır. Məsələn, Şanxay, Şenzen və ya Qinqdaoda yüklənmiş bir gəminin Avropada yerləşən limanına çatması üçün ən az 40-45 gün tələb olunur. Bu zaman yük TBNM vasitəsilə ötürülsə, həmin nəqliyyat müddəti cəmi 13 və ya 15 günə qədər azalacaq. Dəhlizin yeni əlavə olunmuş Bakı-Tbilisi-Qars ayağı, yəni dəyəri 1 milyard dollar olan BTQ dəmiryol layihəsi 2005-ci ildə irəli sürülüb və 2007-ci ildə inşasına başlanılıb. Xətt əsasən ildə 1 milyon sərnəşin və 6.5 milyon ton yük daşınması üçün istifadə ediləcək. Uzun müddətdə onun yükdaşıma həcmi ildə 17 milyon tona çatacağı proqnozlaşdırılır.

Yeni əlavə olunmuş infrastruktur imkanları ilə yanaşı marşrutun Avropa ilə Asiya arasındakı ticarət həcmində ciddi

yüksəlişə səbəb olacağını demək olar və öz növbəsində mallar da daha qısa müddətdə son istifadəçilərə çatdırıla biləcək. Çatdırılma müddəti TBNM ilə üç dəfə qısalacağından hava şəraiti səbəbindən yoldan çıxma və yük itkisi kimi uzun dəniz səfəri zamanı rast gəlinən risklər azalacaq və ya hətta aradan qalxacaq. Ümumilikdə yuxarıda göstərilən üstünlüklərlə yanaşı daşınma müddətinin azaldılması son tendensiyalara cavab vermək üçün ehtiyat imkanlarında artım və çevikliyə gətirib çıxaracaq. Bu isə tədarük zəncirindəki aralıq istifadəçiləri üçün vacibdir və nəticədə malların maya dəyərinə müsbət təsir edəcək.

Bu logistika dəhlizi nə dərəcədə səmərəlidir və həqiqətən əhatə dairəsinin rifahını təmin edə bilərmə? Logistika dəhlizi kimi TBNM-in real potensialını izah etmək üçün bir neçə nəqliyyat vasitəsinin səmərəliliyi və daşınma müddəti təhlil edilməlidir. Əsas məqsədi seçilmiş marşrutda logistika proseduru üçün maneələr və problemlər kimi qeyd edilə bilən amilləri araşdırmaq olan bir tədqiqata görə, ekspeditorlar tərəfindən yüklərin daşınması ilə bağlı optimal qərarlar qəbul edilərkən nəzərə alınmalı əsas amillər vaxt və qiymətdir (Sladkowski və Ciesla 2015). Nəqliyyat dəhlizi olaraq TBNM bir neçə ölkəni əhatə etdiyindən, axıçı işləyən dəhliz olmaq üçün mütləq bir sıra problemlərlə üzləşəcək. Müvafiq elmi ədəbiyyatın icmalına əsasən demək olar ki, nəqliyyat dəhlizinin inkişafındakı maneələr fiziki maneələr və qeyri-fiziki maneələr kimi təsnif edilir.

Fiziki maneələr: Bu maneələrə bütün dəhliz üzərində üstünlük təşkil edən və bütün marşrutun məqsədəuyğunluğuna təsir edən texniki imkanlar daxildir. Bu texniki quruluş Trans-Xəzər marşrutu daxilində integrasiya səviyyəsini pozan ən böyük problemdir. Texniki maneələri aşağıdakı kimi təsnif etmək olar: çatışmayan infrastruktur, tutum məhdudiyyətləri və multimodallıq.

Çatışmayan infrastruktur: İnfrastruktur gücünün artırılmasına çoxlu miqdarda investisiya qoyulsa da, dəhlizin kifayət qədər

texniki imkanları yoxdur. Bu çatışmazlığın iki əsas mənbəyi var: fərqli ölçü sistemləri və aşağı sürət. Məlum olduğu kimi, keçmiş Sovet ölkələrində Avropa və Çindən fərqli dəmiryolu ölçü sistemləri istifadə edilir. Sovet əsaslı dəmiryol sistemi geniş ölçülü relslər üzərində qurulub, burada ölçü eni 1520 mm-dir. Bunun əksinə olaraq Çin və Avropa eni 1435 mm olan standart ölçmə sistemindən istifadə edir. Beləliklə, dəhliz boyunca dəmiryol sistemində dəyişiklik tələb olunur. Bundan əlavə, marşrutun orta sürəti 40 km / saat hesablanır ki, bu da inkişaf etmiş dəmiryol sistemlərinin sürətindən xeyli aşağıdır.

Tutum məhdudiyyətləri: Trans-Xəzər dəhlizinin imkanlarını məhdudlaşdıran üç səbəb var: istifadədə olan vaqonların sayının az olması, ikiqat konteyner daşıyıcılarının (üst-üstə qoyulmuş iki konteynerin daşındığı platforma) çatışmazlığı və Xəzər limanlarında dərinlik məhdudiyyəti səbəbindən dəniz keçidinin məhdudlaşdırılması. Logistika dəhlizində istifadə olunan vaqonların dəqiq sayı məlum olmasa da, yük sahiblərinin yüklərini daşımaq üçün uyğun vaqonlar tapmaqda çətinlik çəkdikləri bilinən bir məsələdir. Bu problem keçidin dəniz ayağında meydana gəlir, nəticədə vaqonları gözləmə müddəti səbəbindən yüklərin boşaldılması prosesi gecikir. Bundan əlavə olaraq, quru yolu ilə yükdaşıma işlərini həyata keçirənlərin əksəriyyəti ikiqat konteyner daşıyıcılarına üstünlük verirlər, bunun sayəsində iki konteyner üst-üstə yığılaraq bir dəmiryol platformasının üstündə aparıla bilər. Lakin marşrutun yalnız yarısı bu standartla cavab verir və onun əsas hissələri hələ də elektriklişdirilməyib (Nazarko et al. 2016). Və nəhayət, yük tutumu problemləri dəniz keçidlərində də yaranır. Gəmilərə göndərilə biləcək yükün miqdarına təsir edən amillər var: gəmilərin tutumu və limanın tutumu. Limanın tutumu regiondakı dərinlik məhdudiyyəti ilə birbaşa bağlıdır. Xəzər dənizində ən çox dərinlik məhdudiyyəti təxminən 5 metr (quru yük körpüləri üçün) olduğundan, gəmini yük bu dərinlik həddinə çatana qədər yükləmək olar. Beləliklə, birdəfəyə daha çox yük daşımaq üçün böyük gəmi almaq texniki cəhətdən qeyri-mümkündür. Nəticə

etibarilə limanların qazılması üçün yenidən böyük sərmayə tələb olunur.

Multimodallıq: Multimodal daşıma bir neçə növ nəqliyyat növündən istifadə edilərək yükün son istifadəçiyə çatdırılmasına deyilir. Trans-Xəzər marşrutuna baxdığımızda bir daşınma üçün ən azı iki nəqliyyat vahidinin lazım olduğunu görürük; onlardan biri dəmiryol və ya avtomobil yolu, ikincisi isə gəmi keçididir. Nəqliyyat vahidinin dəyişdirilməsi vaxt itkisi və bir neçə yükləmə-boşaltma prosesi nəticəsində yaranan risklər deməkdir. Təsəvvür edin, Çindən dəmiryol ilə göndərilən yüklər Qazaxıstandan keçib Aktau limanına (Qazaxıstan) çatır. Daha sonra yük gəmiyə yüklənməli, Bakıya göndərilməli və yola davam etməsi üçün Bakıda yenidən gəmidən quru yolu ilə daşınacaq vasitəyə boşaldılmalıdır.

Qeyri-fiziki maneələr: Bunlara asanlaşdırma siyasəti, sərhəd nəzarəti və tariflər kimi yumşaq infrastruktur məsələləri daxildir. Asanlaşdırma dedikdə, məsələn, hər bir ölkənin sərhədində və gömrük orqanlarında qapı-qapı gəzmədən yükləndirənin bütün zəruri işləri edə və müvafiq sənədləri verə biləcəyi bir sistem nəzərdə tutulur. Misal üçün elektron sənəd sistemləri bütün prosesin necə asanlaşdırılacağını və sürətləndiriləcəyini göstərən real nümunələrdir. Bir pəncərə gömrük xidmətləri də asanlaşdırma tədbirlərinə nümunə ola bilər. Halbuki, yuxarıda göstərilən xidmətlərdən heç biri dəhliz boyunca istifadə edilmir, bu da öz növbəsində bütün nəqliyyat prosesinə təsir göstərir və daha çox yükləndirənlərin bu marşrutdan istifadə etməsinə mane olur. TBNM bir neçə sərhəd keçid məntəqəsini və gömrük rəsmiləşdirmə məntəqələrini ehtiva edir, bu da logistika dəhlizi boyunca vaxt baxımından ciddi asılılığa gətirib çıxardır.

Nəticə

Məqalənin birinci hissəsində istər geosiyasi səbəblər, istərsə də coğrafi əngəllər səbəbindən meydana gələn mürəkkəbliyə baxımından Xəzərin hazırkı vəziyyəti təsvir edildi. Bir neçə

problemin həllində əsas cəhət sayıla biləcək Xəzərin statusu məsələsi ilə bağlı yekdilliyin olmaması dənizin bütün potensialından istifadə edilməsinə mane olur. Qonşu ölkələr arasında dənizin demarkasiyasının olmaması və su hövzəsinin ümumi istifadəsi ilə bağlı natamam razılaşma müəyyən dərəcədə qeyri-sabitliyə səbəb olur və digər ölkələrin regiona olan marağını azaldır.

Əlavə olaraq, asanlıqla demək olar ki, müasir dövrdə iqtisadi inkişaf dünya bazarına integrasiya səviyyəsi ilə ciddi şəkildə əlaqəlidir (yəni bu iki verilən arasında güclü korrelyasiya var) və daha ucuz nəqliyyat xidmətləri ilə global ticarətə çıxış baxımından sahilyanı ölkələrinin xüsusi üstünlükləri var. Dənizə birbaşa çıxışı olmayan ölkələr isə belə əlverişli şəraitdən istifadə edə bilmirlər. Çünki qapalı ölkələr bahalı ticarət prosedurları səbəbindən etibarsız tərəfdaş kimi görülməyə bilər.

Son olaraq, region resurs baxımından zəngin, lakin qapalı olsa da, onun digər üstünlüyü Çin-AB quru nəqliyyat dəhlizlərinin mərkəzində yerləşməsidir. Bu nəqliyyat dəhlizlərinin üstünlüyü göstərir ki, prosedurlar asanlaşdırılıb təkmilləşdirilərsə, əvvəlkindən daha çox marağı özünə cəlb edir. Çin, AB və region ölkələrinin qoyduqları sərmayələr göstərir ki, iştirak edən bütün ölkələr bu nəqliyyat dəhlizlərində gələcək üçün əhəmiyyətli imkanları görürlər. Bu məsələlər həll olunarsa TBNM gizli bir xəzinədir. Trans-Xəzər marşrutu ilə bu region asanlıqla yüksək səviyyədə konteynerləşmə perspektivlərinə sahib ola bilər. Xüsusilə, 3-5 il ərzində TBNM-in konteyner daşımaları həcmi illik 50.000-100.000 TEU (twenty-foot equivalent unit – iyirmi fut ekvivalent olmaqla, yük nəqliyyat vasitələrinin yerləşməsinin şərti vahidi olub 0,3048 m-ə bərabərdir) səviyyəsinə çatması ehtimalı yüksəkdir.

İstinadlar

Aladin, N., & Plotnikov, I. (2004). The Caspian Sea. Lake

Basin Management Initiative Thematic Paper.

Arvis, J. F., Smith, G., & Carruthers, R. (2011). Connecting landlocked developing countries to markets: Trade corridors in the 21st century. The World Bank.

Banomyong, R. (2008). Logistics development in the north-south economic corridor of the greater mekong subregion. *Journal of GMS Development Studies*, 4, 43-58.

Gálvez Nogales, E. (2014). Making economic corridors work for the agricultural sector. FAO.

Keser, H. Y. (2015). Importance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA. *Sosyoekonomi*, 23(24), 163-182.

Lima, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. *The World Bank Economic Review*, 15(3), 451-479.

Nazarko, J., Kuźmich, K. A., & Czerewacz-Filipowicz, K. (2016). The New Silk Road—Analysis of the potential of new Eurasian transport corridors.

Nazarlı, A. (2017) "Tariffs for Trans-Caspian transport route to be agreed soon", *Pressreader*, 5 April.

Ozyanik, S. (2015). TRACECA: Restoration of Silk Road. *Journal of Caspian Studies*, 1(2), 1-12.

Śladkowski, A., & Ciesla, M. (2015). Influence of a potential railway line connecting the Caspian Sea with the Black Sea on the development of Eurasian trade. *NAŠE MORE: znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo*, 62(4), 264-271.

Zimnitskaya, H., & Von Geldern, J. (2011). Is the Caspian Sea a sea; and why does it matter? *Journal of Eurasian studies*, 2(1), 1-14.

Israfilbayova, S. (2017). SOCAR President reveals Shah Deniz gas output. *Azernews*. September, 20.

Ziyadov, T. (2011). Azerbaijan as a regional hub in Central Eurasia. *Strategic Assessment of Euro-Asian Trade and Transportation*. Caspian Strategy Institute. https://search.wikileaks.org/gifiles/attach/37/37202_Azerbaijan%20as%20a%20Regional%20Hub%20in%20Central%20Eurasia_TZiyadov_new.pdf

14 April 2020