



TÜRK DÖVLƏTLƏRİ PARLAMENT ASSAMBLEYASI

İQTİSADİ ƏMƏKDAŞLIQ KOMİSSİYASI

ONUNCU İCLAS

20 aprel, 2023-cü il, Astana

“TÜRKPA ÜZV ÖLKƏLƏRİNİN TİCARƏT-İQTİSADİ POTENSİALININ İNTEQRASIYASI: YENİ REALLIQDA GƏLƏCƏK NƏQLİYYAT KARKASI”

HESABAT MƏRUZƏSİ

I. GİRİŞ

1. Qırğızıstanın Çolpan-Ata şəhərində keçirilən TÜRKPA-nın 11-ci Plenar İclasında qəbul edilmiş Katibliyin 2023-cü il üçün Fəaliyyət Planına uyğun olaraq, TÜRKPA İqtisadi Əməkdaşlıq Komissiyasının Onuncu İclasının Gündəliyinin əsas maddəsi kimi “TÜRKPA-ya üzv ölkələrin ticarət-iqtisadi potensialının inteqrasiyası: yeni reallıqda gələcək nəqliyyat karkası” mövzusunun müzakirəsi qərara alınıb.
2. Dünya bazarlarının qloballaşması, qlobal təchizat zəncirlərinin formalaşması, mövcud iqtisadi tendensiyalar dünya ticarətində gələcək artıma ümid etməyə imkan verir. TÜRKPA-ya üzv dövlətlərin nəqliyyat kompleksinin qarşısında duran əsas problem daşınan yüklərin bir hissəsinin TÜRKPA ərazisindən daşınmaq üçün ən böyük dünya bazarları arasında yenidən istiqamətləndirilməsi imkanlarının reallaşdırılmasıdır. Qeyd etmək lazımdır ki, tranzit yük daşımalarının cəlb edilməsi istənilən iqtisadi dəyişikliklərlə əlaqədar dünya ticarətinin azalması ilə belə aktuallığını qoruyacaq, çünki söhbət təkcə ticarət həcmələrinin artması hesabına əlavə yük daşımalarının cəlb edilməsindən deyil, həm də TÜRKPA-nın payının artması hesabına mövcud yük daşımalarının strukturunun yenidən bölüşdürülməsindən gedir. TÜRKPA-ya üzv olan bütün dövlətlər Avropa-Asiya

nəqliyyatında və əksinə tranzit nəqliyyat bazarının inkişafında maraqlıdırlar.

3. Beynəlxalq ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi getdikcə daha da mürəkkəbləşən və qarşılıqlı asılı yollarla irəliləyərək malların həcmnin böyüməsinə səbəb oldu. Malların daşınması dəyəri ticarətin həcminə, istiqamətinə və modelinə təsir göstərir. Ticarət və nəqliyyat maneələri beynəlxalq ticarətə və bununla da artıma əhəmiyyətli təsir göstərir, OECD təhlili göstərir ki, əməliyyat xərclərinin 1% azalması dünya gəlirini 40 milyard ABŞ dolları artırmağa bilər. Ticarət logistikasının bütün komponentləri ticarətə məsafə və ya yükdaşıma qiymətlərindən daha çox təsir göstərir.
4. TÜRKPA-ya üzv dövlətlərin vəzifəsi TÜRKPA ərazisindən keçən quru marşrutu ilə Çin və Avropa İttifaqı (Aİ) arasında tranzit daşımaların artırılmasını təmin etməkdir. Çünki dünya nəqliyyat və logistika xidmətləri bazarının 19%-i Avropa ölkələri, 15%-i isə Çinin payına düşür. Bundan əlavə, Çin və Aİ nominal olaraq dünyanın ikinci və üçüncü böyük iqtisadiyyatlarıdır və onların global iqtisadiyyatda payı 40%-ə yaxınlaşır. Və son illərdə Çinin global iqtisadi artıma töhfəsi təxminən 30% səviyyəsində qalıb ki, bu da ölkəni global iqtisadi canlanmanın ən böyük mühərrikinə çevirir. TÜRKPA vasitəsilə Çindən Avropaya tranzit marşrutunun bir sıra üstünlükləri var: o, Süveyş kanalı ilə dəniz yolundan daha sürətli və Çindən Avropaya hava nəqliyyatından daha ucuzdur. Beləliklə, yük axınının bir hissəsinin Avrasiya tranzit dəhlizləri ilə daşınmaya yönləndirilməsi üçün bütün ilkin şərtlər mövcuddur.
5. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı qarşılıqlı əmtəə mübadiləsi prosedurlarının sadələşdirilməsinə şərait yaradan iqtisadi inteqrasiya və ticarətin liberallaşdırılması prosesləri ilə sıx bağlıdır. Qlobal risklərin artması kontekstində beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətinin nəqliyyat-logistika aspektlərinə siyasi aspektlər əlavə olunur ki, bu da onları müəyyən dərəcədə geosiyasi təsir alətinə çevirir. Beləliklə, “Çin – Mərkəzi və Qərbi Asiya – Fars körfəzi və Aralıq dənizi” mərkəzi Trans-Avrasiya iqtisadi dəhlizinin yaradılması üçün İpək Yolu İqtisadi Kəməri layihəsinin həyata keçirilməsi üçün böyük səylər göstərən Çinin bir sıra təşəbbüsləri TÜRKPA ərazisindən Aİ-yə Çin tranzit axınının inkişafına əlavə təkan verir.
6. Onun alternativi Aİ tərəfindən maliyyələşdirilən “Avropa-Qafqaz-Asiya” nəqliyyat dəhlizinin təşkili üzrə Aİ ilə tərəfdaş ölkələr arasında beynəlxalq əməkdaşlıq proqramı olan Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat

Dəhlizi (TRACECA)dır. Proqramın əsas fəaliyyəti Qara dəniz, Qafqaz və Xəzər dənizi vasitəsilə Avropadan Mərkəzi Asiya ölkələrinə nəqliyyat dəhlizinin inkişafıdır. Texnoloji nöqteyi-nəzərdən proqram müxtəlif nəqliyyat növlərindən istifadə edərkən bütün marşrut üzrə vahid nəqliyyat sənədinə əsasən yüklərin daşınmasına diqqət yetirir.

7. Öz növbəsində TÜRKPAA-ya üzv ölkələr Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun (Orta Dəhliz) tikintisi ilə bağlı öz təşəbbüslərini irəli sürüblər. Bu təşkilatın əsas məqsədləri tranzit və xarici ticarət yüklərinin cəlb edilməsi, inteqrasiya olunmuş logistika məhsullarının inkişafı, effektiv tarif siyasətinin həyata keçirilməsi, xidmətlərin xərclərinin azaldılması və maya dəyərinin optimallaşdırılması, daşıma prosesi üçün vahid texnologiyanın yaradılması, sərhəd və gömrük prosedurları, limanlarda və dok stansiyalarında yük və konteyner emalı ilə bağlı inzibati maneələrin azaldılmasıdır.
8. Bu baxımdan, TÜRKPAA-ya üzv ölkələrin ticarət-iqtisadi potensialının inteqrasiyasını dərinləşdirmək üçün yeni geosiyasi və iqtisadi reallıq kontekstində bu beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı imkanlarının axtarılması vacibdir.

II. TÜRKPAA ÜZV ÖLKƏLƏRİ ARASINDA TİCARƏT-İQTİSADI ƏLAQƏLƏRİN MÖVCUD VƏZİYYƏTİ

Azərbaycan

9. 2021-ci ildə Azərbaycanın Qazaxıstanla ticarət dövriyyəsinin həcmi 135,8 milyon ABŞ dolları, o cümlədən idxalın həcmi 95,91 milyon ABŞ dolları, ixracın həcmi 39,89 milyon ABŞ dolları, xarici ticarət saldosu isə mənfi 56,02 milyon ABŞ dolları təşkil edib. 2020-ci illə müqayisədə 2021-ci ildə Qazaxıstanla ticarət dövriyyəsi 4,39%, o cümlədən idxal 17,4% azalıb, ixrac isə 53,91% artıb. 2021-ci ildə Qazaxıstanın Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsindəki payı 0,4% (31-ci yer), o cümlədən idxalda 0,82% (20-ci yer), ixracda isə 0,18% (32-ci yer) təşkil edib.
10. 2021-ci ildə Azərbaycanın Qırğızıstanla ticarət dövriyyəsinin həcmi 9,02 milyon ABŞ dolları, o cümlədən idxalın həcmi 3,0 milyon ABŞ dolları, ixracın həcmi 6,02 milyon ABŞ dolları, xarici ticarət saldosu isə müsbət 3,02 milyon ABŞ dolları təşkil edib. 2020-ci illə müqayisədə 2021-ci ildə Qırğızıstanla ticarət dövriyyəsi 66,47% artıb, o cümlədən

idxal 16,44% azalıb, ixrac isə 3,29 dəfə artıb. 2021-ci ildə Qırğızıstanın Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsindəki payı 0,03% (72-ci yer), o cümlədən idxalda 0,03% (72-ci yer), ixracda isə 0,03% (52-ci yer) təşkil edib.

11. 2021-ci ildə Azərbaycanın Türkiyə ilə ticarət dövriyyəsinin həcmi 5,02 milyard ABŞ dolları, o cümlədən idxalın həcmi 2.34 milyard ABŞ dolları, ixracın həcmi 2.68 milyon ABŞ dolları, xarici ticarət saldosu isə müsbət 338,76 milyon ABŞ dolları təşkil edib. 2020-ci illə müqayisədə 2021-ci ildə Türkiyə ilə ticarət dövriyyəsi 10,02%, o cümlədən idxal 12,37 ixrac isə 8,05% artıb. 2021-ci ildə Türkiyənin Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsindəki payı 14,08% (2-ci yer), o cümlədən idxalda 19,65% (2-ci yer), ixracda isə 11,26% (2-ci yer) təşkil edib.

Qazaxıstan

12. 2021-ci il üçün Qazaxıstanla Azərbaycan arasında ticarət dövriyyəsi 332 milyon ABŞ dolları təşkil edib ki, bu da ölkənin ümumi ticarət həcmindəki payının 0,3 faizini, ixracı isə 287 milyon ABŞ dolları təşkil edib və bu ölkənin ümumi ixracda payının 0,5 faizini təşkil edib. İdxal 44 milyon ABŞ dolları təşkil edib ki, bu da ölkənin ümumi idxalda payının 0,1%-ni təşkil edir. Qazaxıstanla Azərbaycan arasında ticarət dövriyyəsinin həcmninə son illər təxminən üç dəfə artması ilə əlaqədar 2022-ci ilin avqust və oktyabr aylarında dövlət başçılarının görüşlərində ikitərəfli ticarətin həcmninə çox yaxın gələcəkdə 1 milyard ABŞ dollarına çatdırılması vəzifəsi qoyulmuşdur.
13. 2021-ci il üçün Qazaxıstan və Qırğızıstan arasında ticarət dövriyyəsi 1,05 milyard ABŞ dolları təşkil edib ki, bu da ölkənin ümumi ticarət həcmindəki payının 1 faizini təşkil edib, ixrac isə 674 milyon ABŞ dolları təşkil edib ki, bu da ölkənin ümumi ixracda payının 1,1 faizini təşkil edib. İdxal 375 milyon ABŞ dolları təşkil edib, bu da ölkənin ümumi idxalda payının 0,9%-ni təşkil edir. Ötən dövr ərzində Qazaxıstan və Qırğızıstan arasında ticarət dövriyyəsinin 17,7% artaraq 1 milyard ABŞ dollarını ötməsi ilə əlaqədar 2022-ci ilin may və oktyabr aylarında dövlət başçılarının görüşlərində ticarət dövriyyəsinin həcmninə sisteməlik şəkildə artırılması, qarşılıqlı ixrac nomenklaturasının genişləndirilməsi, Qazaxıstan-Qırğızıstan sərhədlərinin keçid qabiliyyətinin yaxşılaşdırılması, o cümlədən gömrük prosedurlarında rəqəmsal həllərin tətbiqi hesabına ikitərəfli

ticarəti 2 milyard ABŞ dollarına çatdırılması vəzifəsi qarşıya qoyulmuşdur.

14. Türkiyə Qazaxıstanın beş aparıcı ticarət tərəfdaşından biridir. Ötən dövrdə ölkələr arasında qarşılıqlı ticarət dövriyyəsi 5 milyard dolları ötüb. 2021-ci ildə Qazaxıstanın Türkiyəyə ixracı 3 milyard dollara yaxın, idxalı isə 1 milyard dollardan çox olub. Dövlət başçılarının 2022-ci ilin may və oktyabr aylarında keçirilən görüşlərində ikitərəfli ticarətin həcmnin 10 milyard dollara çatdırılması vəzifəsi qoyulmuşdur. Türkiyə həm də Qazaxıstan iqtisadiyyatına 4 milyard ABŞ dollarından çox sərmayə qoyaraq Qazaxıstanın 10 ən böyük investorundan biridir. Qazaxıstan artıq Türkiyə iqtisadiyyatına 1 milyard dollardan çox sərmayə qoyub. Son 2 ildə türk investorları Qazaxıstanda 16 investisiya layihəsi həyata keçirib.

Qırğızıstan

15. 2021-ci ildə Qırğızıstan ilə Azərbaycan arasında ticarət dövriyyəsi 10,0 milyon ABŞ dolları təşkil edib ki, bu da 2020-ci illə müqayisədə 1,4 dəfə çoxdur. İdxal 3 dəfə artaraq 75,7 milyon ABŞ dolları, ixrac isə 14,6 faiz azalaraq 4,3 milyon ABŞ dolları təşkil edib. Ticarət-iqtisadi məsələlərin operativ həlli məqsədi ilə 1997-ci il aprelin 23-də Qırğızıstan və Azərbaycan hökumətləri arasında ticarət-iqtisadi əməkdaşlıq haqqında Saziş imzalanmış, onun əsasında iqtisadi və humanitar əməkdaşlıq üzrə Birgə Hökumətlərarası Komissiya öz işini görür.
16. Qırğızıstanla Qazaxıstan arasında 200-dən çox dövlətlərarası, hökumətlərarası, idarələrarası və digər ikitərəfli sazişlər bağlanıb. 2021-ci ilin nəticələrinə görə Qazaxıstan Qırğızıstanla ticarət-iqtisadi əməkdaşlıqda Rusiya və Çindən sonra 3-cü yerdədir. 2021-ci ildə ticarət dövriyyəsi 1044,3 milyon ABŞ dolları təşkil edib ki, bu da 2020-ci illə müqayisədə 29 faiz çoxdur. 2021-ci ildə ixrac 33,6 faiz artaraq 382,2 milyon ABŞ dolları, idxal isə 26,5 faiz artaraq 662,1 milyon ABŞ dolları təşkil edib. Hökumətlərarası Şura və Ticarət-İqtisadi Məsələlər üzrə İşçi Qrup ticarət-iqtisadi xarakterli məsələlərin operativ həlli üçün çalışır.
17. 2017-2021-ci illər ərzində Qırğızıstanla Türkiyə arasında ticarət dövriyyəsi 15,7% artıb, idxal 1,4 dəfə artıb, ixrac isə 1,4 dəfə azalıb. 2021-ci ildə Türkiyənin Qırğızıstanın ticarət dövriyyəsindəki payı

4,9%, ümumi ixracda payı 3,3%, ümumi idxalda payı isə 5,8% olub. Belə ki, 2021-ci ildə Qırğızıstanla Türkiyə arasında ticarət dövriyyəsi 2020-ci illə müqayisədə 1,5 dəfə artaraq 412,2 milyon ABŞ dolları, ixrac isə 21,3 faiz artaraq 90,6 milyon ABŞ dolları, idxal isə 1,7 dəfə artaraq 321,6 milyon ABŞ dolları təşkil edib.

Türkiyə

18. 2021-ci ildə Türkiyə ilə Azərbaycan arasında ticarət dövriyyəsi 5.025 milyard ABŞ dollarından çox, Türkiyədən Azərbaycana ixrac isə 2020-ci illə müqayisədə 12,3% artaraq 2,343 milyard ABŞ dolları təşkil edib. Eyni zamanda, 2021-ci ildə Azərbaycandan Türkiyəyə idxal 2020-ci illə müqayisədə 8.05% artaraq 2.682 milyon ABŞ dolları təşkil edib. Bundan əlavə, türkiyəli podratçılar hazırda Azərbaycanda ümumi dəyəri təxminən 12 milyard ABŞ dolları olan 363 layihə həyata keçirir.
19. 2021-ci ildə Türkiyənin Qazaxıstana ixracı təxminən 1,3 milyard ABŞ dolları təşkil edib. İxrac əvvəlki illə müqayisədə 31% artıb. Əsas ixrac məhsulları dərman preparatları, hazır geyim və avadanlıqlar olub. Həmin il idxal 1,6 milyard ABŞ dolları olub və əvvəlki ilə nisbətən 35% artıb. Əsas idxal məhsulları təmizlənmiş xam mis və mis ərintiləri, təmizlənməmiş alüminium, neft qazları və digər qaz halında olan karbohidrogenlər, kömür, kömürdən alınan briketlər, qranullar və digər bərk yanacaqlar və pambıq olub. Ümumilikdə, 2021-ci ildə iki ölkə arasında ticarət dövriyyəsi 2,883 milyard ABŞ dolları təşkil edib.
20. 2020-ci ildə Türkiyə ilə Qırğızıstan arasında ticarət dövriyyəsi 509 milyon ABŞ dolları, Türkiyənin Qırğızıstana ixracı isə 418 milyon ABŞ dolları təşkil edib. Əsas ixrac olunan mallar zərgərlik məmulatları, dərmanlar, tikinti materialları və toxuculuq məhsulları olub. Bundan əlavə, 2020-ci ildə Qırğızıstandan Türkiyəyə idxal 91 milyon ABŞ dolları təşkil edib. Əsas məhsullar pambıq, qızıl, quru noxud və qiymətli metallar idi. 2021-ci ildə ticarət dövriyyəsi 836 milyon ABŞ dollarına, ixrac 79,4 faiz artaraq 749 milyon ABŞ dollarına, idxal isə 5,1 faiz azalaraq 86 milyon dollara çatıb.

III. TÜRKPƏ ÜZV ÖLKƏLƏRİNİN TİCARƏT-İQTİSADI POTENSİALININ İNTEQRASİYASINI GÜCLƏNDİRMƏK ÜÇÜN YENİ GERÇƏKLİKDƏ NƏQLİYYAT KASKASININ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

Azərbaycan

21. Orta Dəhlizdə əlverişli coğrafi mövqedə - Şərq-Qərb və Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən Azərbaycan geniş tranzit potensialına malikdir. Bu istiqamətdə əlavə yük axınlarının cəlb edilməsi, daşınma və çatdırılma həcminin artırılması, nəqliyyat əməliyyatlarının optimallaşdırılması yolu ilə bu potensialın reallaşdırılması məqsədilə mühüm yerli və regional səviyyəli layihələr həyata keçirilib. Xarici yük nəqliyyat vasitələrindən, o cümlədən TÜRKPƏ-ya üzv dövlətlərin avtomobil daşıyıcılarından alınan vergi və rüsumların ləğvi üçün müvafiq tədbirlər həyata keçirilir. Təhlükəli yüklərin daşınmasına, iri şəhərlərə girişinə görə tutulan vergi və rüsumların ləğvi, habelə yol vergisinin ölkədə qalma müddəti üçün optimallaşdırılması istiqamətində milli qanunvericiliyə dəyişikliklərin edilməsi ilə bağlı təkliflər paketi xarici nəqliyyat vasitələrinin ölkə ərazisində və Azərbaycan ərazisinə daxil olan çəkisi 38 tondan artıq olan nəqliyyat vasitələrinin keçdiyi yolun hər kilometri üçün hazırlanmışdır. Həmçinin, sərhəd-keçid məntəqələrində avtonəqliyyat vasitələrinin sürətli keçidinə şərait yaradılması, əlavə vaxt itkisinin qarşısının alınması, o cümlədən milli qanunvericiliyin beynəlxalq təcrübəyə uyğunlaşdırılması məqsədilə qanunvericiliyə ölkənin sərhəd-keçid məntəqələrində kvotadan kənar formalarla əlaqədar "İcazə"nin verilməsinin ləğvi ilə bağlı dəyişikliklər təklif edilib.
22. Azərbaycan tranzit potensialını və yük axınlarını artırmaq üçün hələ pandemiyadan əvvəl daşıma və tranzit haqlarında endirimlər tətbiq edib. Bu güzəştlər TÜRKPƏ üzv dövlətlərinin daşıyıcıları üçün nəqliyyat əməliyyatlarının sadələşdirilməsi və daşıma xərclərinin azaldılması baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edirdi. Həmçinin, TÜRKPƏ-ya üzv dövlətlərin şirkətlərinin Xəzər dənizində TIR daşımalarına sərmayə qoyuluşunda iştirakı, həmçinin bərə/Ro-Ro yükqöndərənlərinin birgə istismarı sahəsində əməkdaşlıq artan daşıma həcmələrinin qarşılanmasına və xərclərin optimallaşdırılmasına xidmət edə bilər.

23. Hazırda tranzit daşımalarda şəffaflığın və nəqliyyat prosesinin iştirakçıları arasında bərabər şəraitin təmin edilməsi üçün ən mühüm vasitələrdən biri Orta Dəhlizinin rəqəmsallaşdırılmasıdır. Bu istiqamətdə Azərbaycan 21 oktyabr 2022-ci il tarixli müvafiq Qanunun qəbulu ilə “Yüklərin beynəlxalq avtomobil daşımaları haqqında Saziş haqqında” BMT Konvensiyasının elektron daşıma qaimələri (E-CMR) üzrə Əlavə Protokoluna qoşulmuşdur. Həmçinin, e-TIR daşımalarının hüquqi bazasını təşkil edən “Beynəlxalq Yük Daşımaları Kitabçasının tətbiqi ilə beynəlxalq yük daşımaları haqqında” gömrük konvensiyasının yeni 11-ci Əlavəsi qəbul edilib.
24. Eyni zamanda, Tranzit Yükdaşımaları üzrə Koordinasiya Şurası tərəfindən yükdaşımaların vahid tarifləri, sərhədkeçmə prosedurları, yükdaşıma qaydaları müəyyən edilib və müqavilələrin şərtlərini və onların bağlanması qaydasını, Azərbaycanın dövlət sərhədindən keçərkən inzibati prosedurlara dair elektron ərizələrin qəbulu və yükdaşıma, yüklərin izlənməsi və daşınma prosesləri ilə bağlı digər məsələlər üzrə müqavilələrin elektron üsullarla bağlanmasının mümkünlüyünü əks etdirən elektron portalın yaradılması istiqamətində işlər davam etdirilir.
25. Azərbaycan bir sıra regional layihələrin həyata keçirilməsində fəal iştirak etməkdə davam edir. Bu layihələrdən biri də “Rəqəmsal marşrut” layihəsidir. Layihənin əsas məqsədi Xəzər dənizi limanları (Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Aktau limanı, Kurik limanı və Türkmənbaşı limanı) arasında nəqliyyat əməliyyatlarının və ticarətin asanlaşdırılmasını təmin edən vahid rəqəmsal platformanın yaradılmasıdır. CAREC çərçivəsində Azərbaycan Gücləndirilmiş Tranzit Sisteminin (CATS) tətbiqi üzrə Gürcüstan və Qazaxıstanla əməkdaşlıq edir. Layihə tranzit əməliyyatları üçün gömrük zəmanətləri zəncirinin təşkili, sənədlərin sayının minimuma endirilməsi, qabaqcadan elektron məlumat mübadiləsi vasitəsilə risklərin təhlili və qiymətləndirilməsinin sürətləndirilməsi, gömrük keçid məntəqələrində dayanmaların azaldılması məqsədlərinə xidmət edəcək.

Qazaxıstan

26. Qazaxıstan və Azərbaycan Asiya-Avropa marşrutu və əksinə yüklərin çatdırılmasında mühüm rol oynayaraq, tranzit və nəqliyyat potensialının, logistikanın, o cümlədən Qafqaz marşrutunun

müasirləşdirilməsi və inkişafı üçün böyük səylər göstərilir. Bu kontekstdə Azərbaycanda Qarabağ ətrafında vəziyyətin sabitləşməsi Xəzər liman infrastrukturunun artan potensialını açmaqla Cənubi Qafqaz və Türkiyənin Qazaxıstan və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə daha geniş transregional inteqrasiyası üçün yeni şərait yaradır. Ona görə də indiki şəraitdə Orta Dəhlizi dünya ticarət, tranzit və təchizat sistemində düzgün şəkildə qurmaq lazımdır. Bu gün 80-dən çox Qazaxıstan şirkəti öz məhsullarının Azərbaycana daimi ixracatçısıdır. Eyni zamanda, Qazaxıstandan metallurjiya məhsulları, qida və içkilər, maşınqayırma və kimya sənayesi məhsulları da daxil olmaqla, 272 milyon ABŞ dolları məbləğində 105 əmtəə adında ixracın artırılması potensialı mövcuddur. Azərbaycanda fəaliyyət göstərən 15 min xarici kapitallı şirkətdən 159-u Qazaxıstan kapitalı ilə yaradılıb. Bu şirkətlər iqtisadiyyatın sənaye, tikinti, ticarət, kənd təsərrüfatı, nəqliyyat və xidmət sahələrində çalışır. 1995-2021-ci illərdə Azərbaycanın Qazaxıstanın qeyri-neft sektoruna investisiyaları 200 milyon ABŞ dollarından çox, Qazaxıstanın Azərbaycanın qeyri-neft sektoruna sərmayələri isə təxminən 100 milyon ABŞ dolları təşkil etmişdir.

27. Qazaxıstan və Qırğızıstan prezidentlərinin 2022-ci il mayın 26-da Bişkekdə keçirilən görüşləri zamanı ticarət-iqtisadi əlaqələrin, nəqliyyat-logistika xidmətlərinin inkişafı ilə bağlı bir sıra mühüm qərarlar qəbul edilib. Xüsusilə, Qazaxıstan-Qırğızıstan sərhədinin keçid qabiliyyətinin yaxşılaşdırılması, o cümlədən gömrük prosedurlarında rəqəmsal həllərin tətbiqi təklif edilib, modernləşdirilmiş “Korday-Ak Jol” keçid məntəqəsinin yaradılması qərara alınıb. Regionlar arasında tammiqyaslı əməkdaşlığın qurulmasının, o cümlədən Qazaxıstan və Qırğızıstan arasında regionlararası əməkdaşlıq forumlarının təşkilinin vacibliyi ayrıca qeyd olunub. Elektrik enerjisinin mübadiləsi üzrə səmərəli işləmək üçün Qazaxıstan Qırğızıstanda hidroenergetika qurğularının, xüsusən də Kambarata SES-1-in birgə tikintisini təklif edib. “Karasu” və “Ak-Tilek” keçid məntəqələri ərazisində “Alatau” Sənaye Ticarət və Logistika Kompleksinin tikintisi ilə bağlı razılıqlar əldə olunub. Bu kompleksin yaradılması vasitəçilərin sayını azaldacaq, son istifadəçi üçün məhsulların maya dəyərini aşağı salacaq və çatdırılma sürətini artıracaq.
28. Qazaxıstan və Türkiyə prezidentlərinin 2022-ci il mayın 10-da Ankarada keçirilən görüşündə nəqliyyat və tranzit tərəfdaşlığının

gücləndirilməsi və Orta Dəhliz potensialından daha dolğun istifadə edilməsi ilə bağlı razılaşmalar əldə olunub. İki ölkənin şirkətləri ilə beynəlxalq kombinə edilmiş yük daşımaları haqqında Saziş və İnformasiya mübadiləsinin təşkili və gömrük nəzarəti prosedurlarının sadələşdirilməsi haqqında Saziş, həmçinin 30 kommersiya sənədi imzalanıb. Son 16 ildə Türkiyədən Qazaxıstana yatırılan birbaşa investisiyaların həcmi 4,2 milyard ABŞ dollarından çox olub. 2021-ci ildə Türkiyədən ən yüksək səviyyəli birbaşa xarici sərmayə qeydə alınıb ki, bu da 680 milyon ABŞ dollarına çatıb. Hazırda Qazaxıstanda türk kapitallı 4 minə yaxın şirkət uğurla fəaliyyət göstərir. Türkiyə biznesinin iştirakı ilə Qazaxıstanda artıq dəyəri 2 milyard dollardan çox olan 61 iri layihə həyata keçirilib. Bu gün ümumi dəyəri 2,5 milyard ABŞ dollarından çox olan 25 layihə həyata keçirilir. İcra mərhələsində - dəyəri 1,3 milyard ABŞ dollarından çox olan 54 perspektivli layihə var. Eyni zamanda, Qazaxıstan türk investorlarına qiymətli və əlvan metalların kəşfiyyatı sahəsində 5 hazır layihə təklif edə bilər. Bundan əlavə, Qazaxıstanın aqrar-sənaye sektorunda kətan və digər yağlı bitkilərin emalı üzrə birgə müəssisələrin açılması təklif olunur.

29. Qazaxıstan Türkiyə nəqliyyat dəhlizlərindən istifadə də daxil olmaqla, Çin və Avropaya neft ixrac marşrutlarını diversifikasiya etməyə başlayıb. Neft kəmərlərinin ötürmə qabiliyyətinin artırılması, Aktau və Kurik dəniz limanlarının modernləşdirilməsi işlərinə başlanılıb. Həmçinin Kurik dəniz limanı Transxəzər dəhlizinə qoşulduqdan sonra Xorqosdan İstanbula yükdaşımaların vaxtı 5 dəfə azaldılıb. Əvvəllər 60 günə çatan yük indi cəmi 13 günə çatır.

Qırğızıstan

30. Qırğızıstanın Mərkəzi Asiyanın mərkəzində yerləşməsi coğrafi yerləşmə baxımından dövlətə əhəmiyyətli iqtisadi səmərə verə biləcək əsas üstünlüklərdən biridir və ilk növbədə tranzit potensialının reallaşması ilə bağlıdır. Qırğızıstan kifayət qədər inkişaf etməmiş nəqliyyat infrastrukturunu, çətin iqlim və coğrafi şərait, xüsusilə qış aylarında yüksək nəqliyyat xərclərinə malikdir. Mütəxəssislərin fikrincə, Qırğızıstanda ixrac-idxal məhsullarının daşınma xərcləri 25%, dənizə çıxışı olan ölkələrdə isə onların payı təxminən 10% təşkil edir. Kənd təsərrüfatı və sənayedə ixracyönümlü biznes sürətli, etibarlı və sərfəli nəqliyyat və telekommunikasiya əlaqələri tələb edir. Son illərdə

ölkə Çin və digər Asiya ölkələri ilə regional ticarətin inkişafı hesabına nəqliyyat infrastrukturunu xeyli təkmilləşdirib. Regional və beynəlxalq səviyyədə Qırğızıstan öz nəqliyyat siyasətini TRACECA və CAREC proqramlarına uyğun olaraq müəyyən edir, bu proqramlar çərçivəsində yük və sərnişin daşımaları sahəsində regional fəaliyyətlər əlaqələndirilir.

31. Hazırda Qırğızıstan Qazaxıstanla birlikdə Qırğızıstan-Qazaxıstan Sənaye Ticarət və Logistika Mərkəzinin yaradılması üzrə birgə layihə hazırlayır. “Ak-Tilek” və “Karasu” yol keçid məntəqəsində Sənaye Ticarət və Logistika Kompleksinin yaradılması və istismarı üzrə birgə tədbirlər planı nəzərdən keçirilir. Tərəflər və “Joint Technologies” şirkəti arasında kompleksin yaradılması və istismarı, habelə kompleksin infrastrukturuna investisiyaların cəlb edilməsi üzrə konsepsiyanın və birgə tədbirlər planının yaradılmasına dair Memorandum imzalanıb. Hazırda kompleksin istismarına dair Hökumətlərarası saziş layihəsi üzərində danışıqlar aparılır.
32. Çin mallarının Mərkəzi Asiya ölkələri ərazisindən keçməklə Aİ və Yaxın Şərqə tranziti üçün Qırğızıstan Özbəkistan və Çinlə birlikdə Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan dəmir yolunun tikintisinə dair Saziş imzalayıb. Qırğızıstan ərazisində Toruqart - Arpa - Makmal - Cəlal-Abad birləşmiş marşrutu üzrə 280 km-lik avtomobil yolunun tikintisi planlaşdırılır. Yolun dəyəri təxminən 5 milyard dollar qiymətləndirilir. Magistral yolun potensialı ildə 7-13 milyon ton yük arasında qiymətləndirilir. Onların 80%-nin tranzit, 20%-nin isə Qırğızıstan ticarəti olduğu təxmin edilir. Layihənin rolu Mərkəzi və Qərbi Asiyada vahid nəqliyyat şəbəkəsinin yaradılmasından ibarətdir. Layihənin həyata keçirilməsi Asiyada ticarət və nəqliyyat coğrafiyasını genişləndirəcək. Çindən Qırğızıstana, Özbəkistana və bu ölkələr vasitəsilə Avropaya, həmçinin Cənub Dəhlizi ilə Fars körfəzi ölkələrinə yük daşıyacaq.
33. 2022-ci ilin aprelində Qırğızıstan uzunluğu 63 km olan Balıqçı-Koçkor dəmir yolunun tikintisinə başlayıb. Coğrafi cəhətdən Qırğızıstanın dəmir yolu iki hissəyə bölünür - müvafiq olaraq Qazaxıstan və Özbəkistanın dəmir yolu şəbəkəsinə çıxışı təmin edən uzunluğu 323,4 km olan "Şimal" və 101,2 km uzunluğunda olan "Cənub". Ölkənin “Şimal” və “Cənub” hissələrini birləşdirmək üçün Balıqçı – Qoçkor – Qara-Keçə – Məkmal – Cəlal-Abad dəmir yolunun tikintisi lazımdır. Mütəxəssislərin fikrincə, 5,3 milyon dollara 1 km dəmir yolunun tikintisi ilə layihənin dəyəri təxminən 1 milyard ABŞ

dolları təşkil edəcək. İndi Qırğızıstanda Oş, Batkən və Cəlal-Abaddan birbaşa Türkmənistan vasitəsilə İranla birləşdirən Özbəkistana dəmir yolu keçir. Balıqçı-Cəlal-Abad layihəsi başa çatdıqdan sonra TÜRKPAA üzv ölkələri üçün Qırğızıstan və Özbəkistandan keçən daha bir Cənub Dəhlizi açılacaq.

Türkiyə

34. Türkiyədən başlayan “Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu” (Orta Dəhliz) qədim İpək Yolunun dirçəldilməsi səylərinin ən mühüm tərkib hissələrindən biridir. Dəmir yolu və avtomobil yolu ilə müvafiq olaraq Gürcüstan, Azərbaycan və Xəzər dənizindən (Xəzər tranzit dəhlizi ilə) keçərək Türkmənistan-Özbəkistan-Qırğızıstan və ya Qazaxıstan marşrutu ilə Çinə çatır. Bu marşrut üzrə Bakı/Ələt (Azərbaycan), Aktau/Kurık (Qazaxıstan) və Türkmənbaşı (Türkmənistan) limanları Orta Dəhlizdə multimodal daşımaların əsas nöqtələrini təşkil edir. Bu ölkələrlə yanaşı, Orta Dəhliz təşəbbüsünü Əfqanıstan və Tacikistan da dəstəkləyir.
35. Çin, Türkiyə və Avropa arasında Orta Dəhliz və Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu xətti ilə müntəzəm olaraq həyata keçirilən konteyner daşımalarının məqsədi; ortamüddətli perspektivdə ildə 200-ə qədər, uzunmüddətli perspektivdə isə ildə 1500 qatar gətirmək və Çin ilə Türkiyə arasında ümumi daşıma müddətini 10 günə endirmək. Eyni zamanda, Bakı-Tiflis-Qars dəmir yolu xətti 2021-ci il sentyabrın 10-dan Orta Dəhliz dəmir yolu xətti ilə həyata keçirilən dəmir yolu yükdaşımaları üçün birgə nəqliyyat sənədindən istifadə edir. Birgə nəqliyyat sənədi “Tranzit Müşayiət Sənədi” kimi işlənərək, tranzit rejimində sadələşdirilmiş prosedurlarda gömrük rəsmiləşdirilməsində istifadə olunur ki, bu da vaxta və xərclərə qənaət edir.
36. Ötən müddət ərzində Azərbaycan tərəfi Xəzər dənizindən keçmək üçün mühüm addımlar atıb, gediş-gəlişdə güzəştlər edilib. Türkiyə ilə Azərbaycan arasında aparılan danışıqlar zamanı yaxın vaxtlarda daha böyük gəmilərdə də işlərə başlanacağı məlum olub. Bu ərazilərdə ediləcək təkmilləşdirmələr Xəzər Keçidləri/Orta Dəhlizini bütün daşıyıcılar üçün ən yaxşı alternativ marşruta çevirəcək. Həmçinin Azərbaycan tərəfinin xahişi ilə Türkiyə ilə Azərbaycan arasında 1992-ci ildə imzalanmış avtomobil nəqliyyatı haqqında mövcud Sazişin müddətinin uzadılması barədə razılıq əldə olunub. Yeni Sazişə uyğun olaraq yol tariflərinin tamamilə ləğvi və ikitərəfli/tranzit daşımalarının

liberallaşdırılması ölkələr arasında daşımaların və ticarətin daha da inkişafına mühüm töhfə verəcək, həmçinin beynəlxalq daşımaların lazımı səviyyədə saxlanmasına imkan verəcək.

37. Pandemiya zamanı Türkmənistandan keçən alternativ marşrut bağlandığı və pandemiyadan sonrakı dövrdə aktivlik göstərmədiyi üçün Qazaxıstan ərazisi son illərdə Orta Asiya ölkələrinə avtomobil daşımaları və türk mallarının daşınması üçün yeganə marşruta çevrilib. Qazaxıstan-Türkiyə tranzit sənədləri ilə bağlı uzun müddətdir yaranan problemlərin həllində əsas irəliləyiş 2022-ci il mayın 9-10-da Ankarada imzalanmış razılaşmalar olub. Bu görüşlər çərçivəsində 2019-cu ildə imzalanmış Kombinə edilmiş daşımalara dair Sazişə dəyişikliklər edilib, o cümlədən kvota məsələləri həll olunub. Gələcəkdə ikitərəfli və tranzit daşımaların tam liberallaşdırılmasına ümid etmək mümkün olacaq ki, bu da ikitərəfli və çoxtərəfli ticarətin davamlı artımını təmin etmək üçün faydalı olardı.
38. Qırğızıstanda türk daşıyıcıları üçün gediş haqqı qarşılıqlı əsasda tutulmur. Uzun müddət Türkiyə daşıyıcıları üçün tranzit sənədləri üçün kvotalar kifayət qədər qalıb və tranzit sənədlərinin istifadəsi ilə bağlı mövcud vəziyyət nəzərə alınmaqla Qırğızıstan tərəfinin əlavə sənədlərlə bağlı müraciətləri təmin edilib. Digər tərəfdən, 2019-cu ildə Özbəkistanın tranzit sənədlərinin alınması üçün kvotanın artması ilə Qırğızıstana daşınmalar da artıb və əlavə sənədlər tələb olunub. 2021-ci il sentyabrın 15-16-da Bişkekdə keçirilən danışıqlarda tərəflər ikitərəfli və tranzit daşımaların liberallaşdırılması barədə razılığa gəliblər.

IV. NƏTİCƏ

39. Sonda qeyd etmək lazımdır ki, TÜRKPAYA üzv dövlətlərdə tranzit potensialının inkişafı istiqamətində konkret tədbirlər həyata keçirilir. Hər bir ölkənin bu sahədə unikal təcrübəsi var və TÜRKPAYA üzv ölkələrin gələcək əməkdaşlığı bu mövcud tranzit dəhlizlərinin səmərəliliyinin əhəmiyyətli dərəcədə artırılmasına, onların TÜRKPAYA regionundakı inkişaf mərkəzlərinin global yükdaşıma tempinə yüksəldilməsinə yönəldilməlidir.
40. Qeyd edək ki, TÜRKPAYA üzv dövlətlər coğrafi baxımdan üstünlük baxımından Qərblə Şərq, Şimal və Cənub arasında kəsişən marşrutlarda yerləşir. Odur ki, geosiyasi və sosial-iqtisadi qeyri-

sabitliyin hökm sürdüyü indiki çətin dövrdə nəqliyyat-tranzit kommunikasiyalarının potensialının artırılması və onların imkanlarından maksimum dərəcədə istifadə edilməsi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Orta Dəhliz və TRACECA TÜRKPAA üzv ölkələri üçün belə kommunikasiya mərkəzlərindən birinə çevrilə bilər. Bu kontekstdə bu sahələrdə nəqliyyat və logistika sənayesinin inkişafı üçün prioritetlərin müəyyən edilməsi vacibdir. 2025-ci ilə qədər yalnız Orta Dəhlizin inkişafı üçün 20 milyard ABŞ dolları həcmində investisiyaların cəlb edilməsi nəzərdə tutulduğundan, hər bir TÜRKPAA üzv ölkəsi nəqliyyat marşrutlarının sayının artırılmasında və logistikanın inkişafında maraqlı olmalıdır. Türk dövlətləri arasında daxili nəqliyyat və tranzit dəhlizlərinin inkişafına xüsusi diqqət yetirilməlidir. Bunun üçün sərhəd-keçid məntəqələrinin müasirləşdirilməsi və “rəqəmsal nəqliyyat sistemi” formalaşdırılması lazımdır. TÜRKPAA-ya üzv ölkələrin bütün paytaxtları arasında, məsələn, Bakı – Astana, Astana – Bişkek, Bişkek – Bakı arasında hava əlaqəsinin formalaşdırılması vacibdir. Nəqliyyat və tranzit marşrutlarının qovşağında “darboğaz”ın yaranmasının öyrənilməsi, liman qovşaqlarının fəaliyyətinin sinxronlaşdırılması və vaqon və lokomotiv dartma parklarının çatışmazlığının aradan qaldırılması üçün birgə həll yolları tapmaq lazımdır.

41. Türk Dövlətləri Təşkilatına üzv dövlətlər arasında “Beynəlxalq kombinə edilmiş yük daşımaları haqqında Saziş” və “Sadələşdirilmiş Gömrük Dəhlizinin yaradılması haqqında Saziş”, Türk Dövlətləri Təşkilatının Ticarətin Asanlaşdırılması Strategiyası və Nəqliyyat Əlaqələri Proqramı TÜRKPAA üzv dövlətləri arasında qarışıq daşımaların aparılması və bu sahədə normativ hüquqi bazanın gücləndirilməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir.
42. TÜRKPAA üzv ölkələri dayanıqlı artımın və iqtisadi inkişafın mühüm elementi kimi öz ticarət-iqtisadi potensialının inteqrasiyasını stimullaşdırmaq üçün nəqliyyat çərçivəsinin təkmilləşdirilməsi zərurətini dərk edirlər. Beynəlxalq əməkdaşlıq bu sahədə tədqiqat və inkişafı təşviq etmək üçün əsas informasiya platformalarından biridir. Odur ki, seminarlar, konfranslar və ya təcrübə mübadiləsi proqramları kimi birgə tədbirlər və aksiyalar vasitəsilə TÜRKPAA-ya üzv ölkələr arasında əməkdaşlığı və qarşılıqlı fəaliyyəti genişləndirmək lazımdır. Belə tədbirlərin təşkilatçı TÜRKPAA-nın əsas fəaliyyət istiqamətlərindən biri olan model qanunların hazırlanmasına və təkmilləşdirilməsinə öz töhfəsini verəcək.