



**Yazar/Author**

Mehdi BAĞIROV\*

**Makale Adı/Article Name**

**Azerbaycan Ulaşım ve Lojistik Sistemi Uluslararası Düzey: Tarihsel Yaklaşım, Mevcut Gerçekler ve Perspektifler**

*Azerbaijan's Transportation and Logistics System International Level: Historical Approach, Current Facts and Perspectives*

**ÖZ**

Makale, Azerbaycan'ın ulaştırma ve lojistik sisteminin kapsamlı ve çok yönlü bir görünümünü sunmaktadır. Otuz yıllık işgalden kurtarılan Karabağ topraklarını kullanılmasıyla birlikte, Azerbaycan'ın kadim toprakları Zengezur, gelecekte bölgenin demir yolları ve kara yolları için bir koridor görevi görecektir. Makale birkaç noktaya özel önem veriyor. Bunlardan ilki Azerbaycan Cumhuriyeti'nin taşımacılık ve lojistik sisteminin tarihsel gelişimidir. Makalede Sovyet döneminde ilgili sistemin durumuna kısa bir gezi yapılmıştır. Makalenin ana odak noktası, ülkenin ulaşım sisteminin mevcut durumu ve Nahçıvan bölgesindeki gelişme eğilimleridir. Bu bakımdan bağımsızlık dönemine ait genel ve ekonomik bilgiler, bunların işlenmesi özel bir yere sahiptir. Zangazur Koridoru'nun hem demir yollarının hem de karayollarının ihtiyaçları açısından tasarımı, inşası ve işletmeye alınması, konunun uzun vadeli gelişimini yansıtmaktadır. Çalışmanın amacı, Azerbaycan Cumhuriyeti'ndeki ulaştırma ve lojistik sisteminin mevcut durumunu, uluslararası düzeydeki rolünü ve önemini, bu alandaki iyileştirme ve dönüşümlerin durumunu netleştirmektir. Araştırma Azerbaycan Cumhuriyeti Devlet İstatistik kurumundan alınmış veriler üzerinde gruplama, karşılaştırmalı analiz ve diğer ilgili yöntemlerin uygulanmasıyla yapılmıştır. Araştırma sonucunda elde edilen bulgulara göre Zengezur koridorunun yalnızca Azerbaycan'ın değil Aynı zamanda İran Türkiye Rusya başta olmakla tüm bölgedeki nakliye lojistik sisteminin yeniden yapılandırılmasına ve tüm bölgenin ekonomik ve sosyal olaylarının gelişimine olanak yaratacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Azerbaycan, ulaşım sistemi, uluslararası ulaşım projeleri, demiryolları

**ABSTRACT**

The article presents a comprehensive and versatile view of Azerbaijan's transport and logistics system. As a result of the war, after the Karabakh lands were taken back from the thirty-year occupation, Zangezur, the ancient land of Azerbaijan, has also come to the fore to act as a corridor for the railways and highways of the region in the future. Special attention was paid to several points in the study. The first of these is the historical development of the transport and logistics system of the Republic of Azerbaijan. In the article, brief information was given about the status of the relevant system in the Soviet Era. The main focus of the research is the current state of the country's transport system and the development trends in the Nakhchivan region. In this respect, the general and economic information of the independence period and their processing have a special importance. The design, construction and commissioning of the Zangazur Corridor in terms of both railway and highway requirements reflects the long-term development of the subject. The aim of the study is to clarify the current situation, role, and importance at the international level of the transport and logistics system in the Republic of Azerbaijan, and the status of improvements and transformations in this field. The research was carried out by applying grouping, comparative analysis and other related methods on the data obtained from the State Statistics Institute of the Republic of Azerbaijan. The findings obtained as a result of the research, Zangezur Corridor will contribute to the restructuring of the transport logistics system not only in Azerbaijan, but also in the whole region, especially in Iran, Turkey and Russia, and will create an opportunity for the economic and social development of the entire region.

**Keywords:** Azerbaijan, transportation system, international transportation projects, railways

### **Extended Abstract**

The purpose of the study- necessity formed as a result of commodity exchange over long periods of time, in the later stages, the trade and economic routes that have gone down in history with the "Silk Road" and other names, the realities of combining the necessary logistic components systems on a single plane and the systematization of the opportunities available in this field, preparation of the foundations for the construction of complex research in this field is the implementation of relevant assessments in the sphere in question. It's no secret that every living space needs its own formation, constant renewal, until it reaches the modern stages of evolution. has moved towards meeting the necessary needs that emerged on the basis of the realities arising from the development of the constituent components.

Zangezur Corridor stands out for its uniqueness among those mentioned. In addition to clarifying the content of the project, the article also explains the necessity of its development. Assessing the production and exchange capabilities of countries at the appropriate level in modern times, raising the importance of the role they play in ensuring international commodity circulation, increasing the speed of goods movement on the "China - Great Britain" route brings clarity to the work done in the relevant direction and helps systematize the data array in a detailed form.

On the other hand, the addition of the Republic of Turkey to the railways and road routes that existed in the Soviet era with participants such as "Azerbaijan-Armenia-Russia-Iran-Georgia" aims to expand the capabilities of the existing system, and the "horizontal" reality of the expansion of this "hub" and opens the way for its "vertical" expansion and "fertilization" evolution. The expansion of opportunities is attracting countries such as Pakistan, Afghanistan, as well as the "representatives" of the Iranian Gulf into active circulation, and at the same time, the time indicator for crossing the "East-West" road has been reduced by approximately two times.

One of the goals is to involve Nakhchivan in the active commodity circulation and evaluate the expansion of its opportunities in the mentioned area. Thus, using the opportunities of the land of Nakhchivan, which has been called the "Gate of the East" for many centuries, has had a positive effect on the realities of cargo transportation and logistics activities, and has led to their rise many times over.

Methodology of research- it is understood as the selection of methods that complement each other, which are considered appropriate to be used in research based on their content, and ensuring their active movement in the form of a single "contingent". It is considered appropriate to use the methods of observation, grouping, comparison and economic analysis in the relevant research, which explains the essence and importance of each link in the "chain" of methods.

On the other hand, consideration of the importance and goals of the information gathering process has revealed its own features. Obtaining primary information in economic research, taking into account the necessary goals and tasks, plays the role of a base for the next stages of research, as well as for further research methods. Thus, the data collected as a result of observation are subjected to grouping on the basis of "origin-content" and other characteristics. It is important to take into account the important points in the total length of the "East-West" route, measure the interval volumes in the total route, and subject their individual capabilities (cargo transportation, logistics facilities, activity automation and mechanization levels, etc.) to specific measurement processes. This information should also include issues and problems of different aspects related to the country's delivery and logistics system that may take place in the prospective period.

Results of the study- are such necessary statements of research that they contain the conclusions of theoretical foundations and practical realities. At the same time, it can be shown as an example that the trade-cargo activities studied in the aspects of "development over time", "creating and regular expansion of infrastructure facilities" and "characteristics of classification of cargo" should be concluded and compared to the real situation. The indicators expressed in the form of a sample, in turn, play an important role in the formation of various combinations for each of the derivative situations. So, the transportation of goods on the mentioned route does not cover only one route. On the other hand, the selection of road routes with different characteristics and properties (speed, product quality difference, storage-protection, loading-

unloading possibilities, etc.) for this purpose, objective consideration of the realities in the total volume of the route, as well as in the Zangezur section, on both levels ("must be" and "there is"), while the diversification of cargo transportation operations and their routes also maintains its importance.

Practical significance of research- It is embodied by important issues such as the justification of the implementation of works on the theoretical and practical levels on the systematization and complexification of cargo transportation and logistic-infrastructure opportunities created in our country and whose importance in commodity exchange is increasing day by day. Thus, the importance of international distribution and exchange of goods and activities at the level of experience is especially important. The importance of the research in practice should also lead to the increase of the country's production and exchange potential, currency reserves, higher development rates of priority areas, and expansion of fiscal policy possibilities.

Originality and scientific innovation of research- the review of general trade, logistics and transportation routes on the scale of international and participating countries at the social and economic levels is reflected in the expression of relevant generalizations in this field. Factors to be considered in the originality of the research should be implemented in connection with the "Zangazur" component. As for its scientific innovation, it should be considered appropriate to take into account the work carried out by reviewing the situations of investigating new configurations that may arise in the case of the use of advanced tools.

## **Giriş**

Azerbaycan Cumhuriyetinin Sosyo-Ekonomik gelişimi, kültürel ve yaşam koşulları büyük ölçüde yürütülen tutarlı ve amaçlı faaliyetlere, yoğun, verimli ve optimal planlama, uygulama mekanizmalarının varlığına bağlıdır. "Sovyet ülkesi" teriminin tarihe geçmesi, yirminci yüzyılda ikinci kez bağımsızlığın kazanılması, iyi düşünülmüş, amaçlı ve kapsamlı bir stratejinin tutarlı bir şekilde uygulanması, cumhuriyetimizin daha sistematik yükselişine tanıklık ediyor. Bağımsızlığın kazanılması, Azerbaycan'ın sosyoekonomik kalkınması için yeni ufuklar açılmasına ve stratejik hedefler belirlenmesine neden olmuştur.

Şu anda, yüksek uluslararası forumlarda "Azerbaycan'ın görüşleri" dile getiriliyor Otuz yıllık bir süre boyunca, "ülkenin hem nicel hem de nitel imajı" değişti ve yeni "zirvelerin" üstesinden gelmek için koşullar yarattı. Aynı zamanda, gelişim yolumuzun, sınırları olmayan, her zaman yeni aşamaları fethedebilen ve uygun taktiklerle donanmış bir strateji temelinde oluştuğunu belirtmek gerekir.

Makale, Azerbaycan Cumhuriyeti'ndeki son ulaşım projelerini tartışıyor. Bağımsızlığın kazanılması, ülkemizde farklı ekonomi politikalarının uygulanmasının önünü açmıştır. Büyük petrol projelerinin hayata geçirilmesi, büyük miktarlarda döviz sağlanması, amaçlı maliye politikasının uygulanması sonucunda ülkenin petrol sonrası dönemde gerçek faaliyet yönünü belirlemiştir. Aynı zamanda, yurtiçi ulaşım sistemlerinin yeniden inşasının ve tam olarak uygulanmasının ülkemizin hem nicel hem de nitel özellikleri üzerinde olumlu bir etkisinin olması, gereken uluslararası taşımacılık projelerinde aktif bir katılımcı olmak gibi görevler de belirlenmiştir.

İşin hazırlanmasında, inşaatı tamamlanan Bakü-Tiflis-Ceyhan ana petrol boru hattı, Bakü-Tiflis-Erzurum doğal gaz boru hattı, Bakü-Tiflis-Ahalkalaki-Kars demir yolu hattının planlanması ve teslimi yapılmıştır. Hali-hazırda kullanımda olan Kars demiryolu ile Kazvin-Reşt-Astara (İran)-Astara (Azerbaycan) demiryolunun özelliklerine değinilmiş ve Azerbaycan Cumhuriyeti için önemi tartışılmıştır. Bu bağlamda, yük trafiği de dahil olmak üzere Azerbaycan-İran ekonomik ilişkilerinde artışa yol açan Kazvin-Rasht-Astara (İran)-Astara (Azerbaycan) hattının yapılının bitirilmesine son zamanlarda üretimine özel önem verilmiştir. (Veliyev, 2008: 84).

Bu bağlamda, son dönemde güncelliği ile dikkatleri üzerine çeken ve yük trafiği de dahil olmak üzere Azerbaycan ve İran'ın ekonomik ilişkilerinin büyümesine yol açan Kazvin-Rasht-Astara (İran)-Astara (Azerbaycan) hattının üretimine, teknik ve ekonomik göstergelerine ve sonuçlarına özel önem verilmiştir.

Genel ulaşım sisteminin ayrılmaz bir parçası olan yeni bölgesel demiryolu projesinin uygulanmasına yönelik çalışmaların başlaması da modern zamanların bir gereğidir. 44 günlük savaşta kazanılan zafer, yaklaşık 30 yıl boyunca işgal altındaki toprakların kurtuluşunun yolunu açtığı gibi, uzun süredir demiryolu ablukasını altında olan Nahçıvan'ın da Azerbaycan ana topraklarına katılmasına yol açması beklenmektedir. Bu bağlamda tarihi topraklarımız olan Zengezur topraklarındaki kullanımı üçlü bir uluslararası anlaşma ile tespit edilmiştir. Konunun önemi göz önüne alındığında, konuyu birkaç bölüme ayırmak ve belirli fikir ve düşüncelerden yararlanarak ayrı ayrı ele almak gerekir.

### **1. Sovyet Döneminde Azerbaycan Cumhuriyeti Demiryolu ve Karayolu Altyapısı**

Sovyet döneminde, Azerbaycan Cumhuriyeti demiryolu sistemi, SSCB'nin birleşik demiryolları sisteminin ayrılmaz bir parçasıydı. Bu sistem, ülkenin ana bölümünü diğer müttefik cumhuriyetlerle birleştirdiği için ülkenin bir parçası olan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni de kapsamaktaydı. Tren yolları altyapısının sistemli örgütlenmesi sonucunda, Nahçıvan'dan yolculuk SSCB'nin herhangi bir yerinde sona erdiği gibi, birçok yabancı ülkeye erişim de sağlanmaktaydı. Aynı şey otoyollar için de söylenebilir.

1987 yılında Karabağ'da Tophane ormanının kesilmeye başlanmasıyla ülkeye yönelik sistematik işgal ve toprak ilhakı politikasının bir devamı olarak 1989 yılında Nahçıvan-Bakü demiryolu hattına önce kısıtlama getirilmiş, ardından karayolları da dahil tüm yollar tamamen kapatılmış, Nahçıvan bölgesi bloke edilmiştir. 1990-1994 yıllarında Nahçıvan-Ermeni sınırında periyodik olarak muharebelerin izlenmesi, Azerbaycan'ın ekonomik gücünün büyük bir kısmının bu doğrultuda kullanılmasının yanı sıra, 1991 yılında İran İslam Cumhuriyeti ile karayolu ve demiryolu bağlantılarının kurulması, 1992 yılında Sederek-Dilucu Yerleşimlerini birbirine bağlayan Ümit Köprüsü'nün kullanıma verilmesi, Nahçıvan'ın abluka durumunu kısmen de olsa gevşemesine yol açtı. Unutmayalım ki Sovyet döneminde Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'ni ülkenin geri kalanına bağlayan demir yolu ve ana karayolu, 1947-48-ci yıllarda işgalci komşu tarafından ilhak edilen Zengezur topraklarından geçiyordu (Şekeraliyev, 2009: 154).

### **2. Bağımsız Azerbaycan'ın Taşıma Sistemi**

Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti, bölgesel ve uluslararası ilişkilerde özel bir rol oynayan ekonomik faaliyeti ile tarihsel olarak farklılaşan ve uzun bir üretim geleneğine sahip bir ülkedir (Bagirov, 2016: 216).

Meşhur "İpek Yolu" sisteminin kavşaklarından biri olarak kabul edilen bu nokta, doğrudan veya dolaylı olarak uluslararası ticarete katılmıştır. Çünkü tarihsel olarak Nahçıvan ticaret yolları üzerinde yerleşmiştir ve kervanların aktif olarak kullandığı yollardan biri olarak kabul edilmiştir.

Nüfusun üretim ve ticaret ilişkilerinin oluşumu, bölgesel ve uluslararası ticarete aktif rol alma isteği, bu bölgeden Avrupa ve Asya'daki çeşitli pazarlara mal taşıma olasılığının düzenli olarak değerlendirilmesi ihtiyacını yaratmıştır. Zamanla bu doğrultuda sürekli şekillenen ve geliştirilmekte olan ulaşım ve lojistik araçlarının yenilenmesi, "at-deve taşımacılığı" sisteminden kademeli olarak uzaklaşmaya, bilim ve teknolojinin kazanımları olan demiryolu ve karayolu ulaşım olanaklarından yararlanmayı zorunlu kılmıştır.

Sovyet döneminde müttefik cumhuriyetlerin tek bir ulaşım sisteminde birleşmesi, üretimin yoğunlaşması ve iş birliği, bölgelerin uzmanlaşması ve üretim ve hizmet operasyonlarının planlı konuşlandırılması gibi faktörlerle bağlantılı olmak zorundaydı. Bu dönemin sonrasında (çok kısa süreliğine de olsa) ülkenin geneli ve bölgelerinin çeşitli taşıma vasıtalarını kullanarak yurtiçi ve yurtdışı taşımacılık faaliyetlerine katılmasını kısıtlamıştır.

1993 yılının ikinci yarısından itibaren bu alanda sistematik çalışmalara başlanmıştır. Tüm bu tedbirler sonunda, Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti'nin karayolu cirosunu birkaç kat artırmasına neden oldu. İran İslam Cumhuriyeti üzerinden transit geçişin sağlanması, Nahçıvan ile Azerbaycan'ın diğer bölgeleri arasında sistematik ilişkilerin kurulmasının temellerini atmıştır. Aynı zamanda, bu yol, malların yurt dışından Özerk Cumhuriyete daha hızlı taşınması için olanak sundu. Ulaştırma sektörlerinin dönemlere göre gelirleri hakkında daha detaylı bilgi almak için aşağıdaki tabloya başvurmak uygun olacaktır (Tablo 1).

I. Taşımacılık sektöründe elde edilen gelirler, bin manat								
Yıllar	Toplam							
		Demir yolu	Deniz yolu	Hava yolu	Boru hatları	Petrol boru hattı	Gaz boru hattı	Otomobil yolu
1995	162034	55549	47356	7871	38076	4635	33441	13182
2000	241001	80868	58627	30731	21946	11930	10016	48829
2005	430074	131239	95708	82847	18996	15946	3050	101284
2010	2543135	137994	106055	256551	1712629	1563281	149348	329906
2015	3089355	219947	93178	531151	1679770	1325903	353867	565309
2016	3775392	249277	159398	717528	2047004	1515830	531174	602185
2017	4452895	264962	178793	1185343	2203546	1599097	604449	620251
2018	4871247	256167	168952	1538459	2272532	1539697	732835	635137
2019	5125582	283172	178 200	1378157	2292011	1313258	978753	994042
II. payları (%)								
Yıllar	Toplam							
		Demir yolu	Deniz yolu	Hava yolu	Boru hatları	Petrol Boru Hattı	Gaz Boru Hattı	Otomobil yolu
1995	100	34,3	29,2	4,9	23,5	2,9	20,6	8,1
2000	100	33,6	24,3	12,8	9,1	5,0	4,2	20,3
2005	100	30,5	22,3	19,3	4,4	3,7	0,7	23,6
2010	100	5,4	4,2	10,1	67,3	61,5	5,9	13,0

2015	100	7,1	3,0	17,2	54,4	42,9	11,5	18,3
2016	100	6,6	4,2	19,0	54,2	40,2	14,1	16,0
2017	100	5,9	4,0	26,6	49,5	35,9	13,6	13,9
2018	100	5,2	3,5	31,6	46,7	31,6	15,0	13,0
2019	100	5,5	3,5	26,7	44,7	25,6	19,1	19,4
III. Taşımacılık sektörlerinin yıllık artım temposu (%)								
Yıllar	Toplam	Demir yolu	Deniz yolu	Hava yolu	Boru Hatları			Otomobil yolu
						Petrol Boru Hattı	Gaz Boru Hattı	
2000	48,7	45,6	23,8	3,9 kat	-42,4	2,6 kat	-70,0	3,7 kat
2005	78,5	62,3	63,2	2,7 kat	-13,4	33,7	-69,6	2,1 kat
2010	5,9 kat	5,2	10,8	3,1 kat	90,0 kat	98,0 kat	49,0 kat	3,3 kat
2015	21,4	59,4	-12,1	2,1 kat	-0,1	-15,2	2,4 kat	71,4
2016	22,2	13,3	71,1	35,1	21,9	14,3	50,1	6,5
2017	17,9	6,3	12,2	65,2	7,6	5,5	13,8	3,0
2018	9,4	-3,3	-5,5	2,1 kat	3,1	-3,7	21,2	2,4
2019	5,2	10,5	5,5	-10,4	0,9	-14,7	33,6	56,5

Tablo 1. Taşımacılık sektöründe yük taşımacılığında elde edilen gelirler (bin manat), payları (%) ve önceki yıllara göre artım hızı (%)

Kaynak: Azerbaycan İstatistik Komitesi'nden elde edilen verilerle yazar tarafından derlenmiştir

1995-2019 döneminde demiryollarının toplam taşıma gelirleri içindeki payının %34,3'ten %5,5'e düştüğü ve avantajın boru hattı taşımacılığına kaydığı Tablo 1'den açıkça görülmektedir (maksimum artış %4,4'ten %67,3'e yükselmiş ve daha sonra petrol boru hatlarındaki önemli gelişmelerle birlikte ortalama %45 oranında stabilize olunmuştur.

Göstergelerin dinamiklerindeki değişiklikler de kendine özgü farklılık göstermektedir. Böylece, 2019 yılında 1995 yılına kıyasla ulaştırmanın genel ve türlerinin göstergeleri şu oranlarda değişti: Toplam taşımadaki artış 31,6 kat iken, demir yolu için bu rakam - 5,1 kat; deniz taşımacılığında - 3.8 defa; hava taşımacılığında - 175 defa; motorlu taşıtlarda - 75.4 defa; boru hatlarında - petrol boru hatları dahil olmak üzere 60,2 defa - 24,4 defa ve gaz boru hatlarında - 29,3 defa olmuştur. Benzer rakamlar, 1995'e kıyasla sırasıyla 2005 ve 2010'da eşitti:

- Toplam taşımadaki artış – 10,2 kat ve 17,4 kat;
- Demir yolunda artış – 2,8 kat ve 3,8 kat;

- Deniz taşımacılığında artış – 2,43 kat ve 2,9 kat;
- Hava taşımacılığında artış – 110 kat ve 123 kat;
- Motorlu taşıtlarda artış – 31,4 kat ve 52,8 kat;
- Petrol boru hatları üzere taşıma artışı – 19,3 kat ve 41,1 kat;
- Gaz boru hatları üzere taşıma artışı – 11,9 kat ve 21,6 kat (Bağırov, 2020, s.228).

Aynı zamanda yük ve yolcu taşımacılığında Ocak-Mart 2021 için ülke için makroekonomik göstergelerin ifadelerinin sırasıyla 46,7 milyon ton ve 253,2 milyon yolcu olduğunu belirtmek gerekir. Bu rakam 2020 yılının aynı dönemine göre %92,0 (42,9 milyon ton) ve %57,5 (145,6 milyon yolcu), 2019 yılının aynı dönemine göre ise %91,6 (42,8 milyon ton) ve %55,0 (139,2 milyon yolcu) olmuştur. Ülkenin ekonomik gücü üzerindeki olumlu etkisinin yanı sıra, belirlenen temel göstergelerin niceliksel ifadesindeki artış, bu kuruluşların gelirlerini ve dolayısıyla devlet bütçesine aktarılan vergi ve harçları, sabit sermayedeki artışı, çalışanların sosyal refahını, ulaşım yatırımları sektöründeki yatırımların yükselmesine ve diğer ilgili olumlu değişikliklere sebep olmaktadır.

Bunun bir göstergesi olarak 1998-2019 yıllarını kapsayan Tablo 2'ye bakalım.

Yıllar						
	Katma değer (cari fiyatlarla), milyon manat	Net kar (cari fiyatlarla), milyon manat	Ortalama yıllık çalışan sayısı, bin kişi	Aylık ortalama nominal maaş, manat	Sabit değerler (yıl sonu), milyon manat	Sabit sermaye yatırımları, milyon Manat
1998	324	131	91,9	58	1853	53
2000	453	229	79,2	52	2064	44
2005	670	364	275	85,2	127	3050
2010	2369	1961	1576	112,2	395	5700
2015	3242	2523	1860	127,3	576	10301
2016	4076	3281	2162	123,8	649	11582
2017	4719	3860	2935	126,1	734	12404
2018	4928	3959	3137	126,8	807	15175
2019	4940	3997	3165	130,8	856	15541

Tablo 2. Taşımacılık için temel makro göstergeler

Kaynak: Azerbaycan İstatistik Komitesi'nden elde edilen verilerle yazar tarafından derlenmiştir

Tablo 2'deki verilerin incelenmesi, göstergelerde önemli farklılıklar olduğunu göstermektedir. Böylece, sadece 1998 ile karşılaştırıldığında, 2019 yılında ulaştırma alanındaki ana makroekonomik göstergelerdeki büyüme şu şekilde belirlendi:

1. katma değerde - 15,3 kat veya 4616 milyon manat;
2. net kâr üzerinden – 30,5 kat veya 3866 milyon manat;
3. yıllık ortalama çalışan sayısı – 34,4 veya 3073,1 bin kişi;

4. aylık ortalama maaş üzerinden – 2,3 kat veya 72,8 manat;
5. Sabit kıymetlerde (yıl sonunda)- (-%46,2) veya -997 milyon manat;
6. Sabit sermaye yatırımları- 293 kat veya 15488 milyon manat (Bağırov, 2020: 244-245)

Tablo 2'deki sonuçların karakterizasyonu, ilk üç maddedeki düzenli artışla ilgilidir. Gösterge 5 ve 6 sabit kıymetlerde 997 milyon dolarlık bir düşüş gösterse de 15,488 milyon dolarlık bir yatırım vardı ve bu da amortismanına tabi varlıkların ikamesinde 15,5 kat (veya 14,5 milyon manat) bir artışa işaret ediyor. Temel sorun hem nesnel hem de öznel nedenleri olan ücretlerin artış hızıdır.

Türkiye Cumhuriyeti yönünde de bu kapsamda paralel faaliyetler başladı. Bir yandan karayolu altyapı sisteminin iyileştirilmesi, imkanlarının genişletilmesi, diğer yandan "Azerbaycan-Gürcistan- Türkiye" (sadece bölge içi nakliye için) tek bir yerel ağ oluşturulması yük taşımacılığında yeni aşama hesap oluna bilir. Bu rota, maliyet etkinliği ve entegre navlun sisteminin çeşitlendirilmesi açısından önemlidir. Yukarıda belirtilen konuların arka planına karşı, Nahçıvan'ın daha da gelişmesinin özü ne olmalıdır? Böyle bir sistematik yaklaşım, kurucu unsurların mutlak mevcudiyetini, bunların tek bir kompleks halinde bütünleşmesini gerektirir. Bu bağlamda, bileşenleri ve perspektifleri tek tek bloklar şeklinde düşünmeye ve bunları tek bir sistemin bileşenleri olarak birleştirmeye çalışın. 1994 yılından itibaren bağımsızlık ve büyük ekonomik projelerin hayata geçirilmesi, finansal kaynakların kısa sürede artırılmasının şartlarını oluşturmuştur. Artan döviz rezervlerinin etkisi altında, iyi düşünülmüş, amaçlı bir maliye politikasına geçiş, bir dizi büyük ekonomik projenin olasılığını sağlamıştır. Aynı zamanda, özerk cumhuriyetin nakliye ve lojistik sistemi de dışlanmadı, iyileştirilmesi ve yeni, daha yüksek seviyelere geçişi gerçekleşti (Bağırov, 2005).

Türkiye Cumhuriyeti yönünde paralel faaliyetler başladı. Bir yandan karayolu altyapı sisteminin iyileştirilmesi, imkanlarının genişletilmesi, diğer yandan tek bir "Azerbaycan- Gürcistan-Türkiye" yerel ağının oluşturulması (sadece bölge içi navlun için göz önünde tutulmuş) yük taşımacılığında yeni bir aşama olarak kabul edilebilir. Bu rota, daha uygun maliyetli, birleşik bir nakliye sisteminin çeşitlendirilmesi açısından önemlidir. Yukarıda belirtilen konularda, Nahçıvan'ın daha da gelişmesinin özü ne olmalıdır? Bu bağlamda, bileşenleri ve perspektifleri tek tek bloklar şeklinde düşünmeye ve bunları tek bir sistemin bileşenleri olarak birleştirmeye çalışalım. 1994 yılından itibaren bağımsızlığın kazanılması ve büyük ekonomik projelerin hayata geçirilmesi, kısa sürede finansal imkanların artmasının şartlarını oluşturmuştur. Artan döviz rezervlerinin etkisi altında, iyi düşünülmüş, amaçlı bir maliye politikasına geçiş, bir dizi büyük ekonomik projelerin uygulanmasına olanak sağlamıştır. Aynı zamanda, özerk cumhuriyetin ulaşım ve lojistik sistemi de dışlanmadı, iyileştirilmesi ve yeni, daha yüksek seviyelere geçişi gerçekleşti (Bağırov, 2005).

Gerçeklik göz önüne alındığında, Nahçıvan bölgesi için ulaşım ve lojistiğin iyileştirilmesinin, İran İslam Cumhuriyeti topraklarından geçen mevcut transit karayolu ile birlikte tek bir dairesel demiryolu sisteminin oluşturulması için koşullar yaratmış olması gerektiği belirtilmelidir.

Öte yandan, uzun yıllar süren işgale son vermek için 27 Eylül-8 Kasım 2020 Vatan Savaşı, Karabağ'ın Aran ve Dağlık hissesinde işgalin sona ermesiyle sonuçlandı. Durum bir dizi siyasi, askeri, örgütsel, güvenlik, ekonomik, mali, inşaat ve diğer konuları ortaya çıkarttı. Şu anda özgürleştirdiği alanlarda mayın temizleme faaliyetleri yürüten Azerbaycan diğer taraftan bu bölgelerde inşaat ve rehabilitasyon faaliyetlerini hızla planlamakta ve sistemli bir şekilde yürütmektedir. Bize göre, bu konu aşağıdaki bileşenlerden oluşan bir set şeklinde ifade edilmelidir:

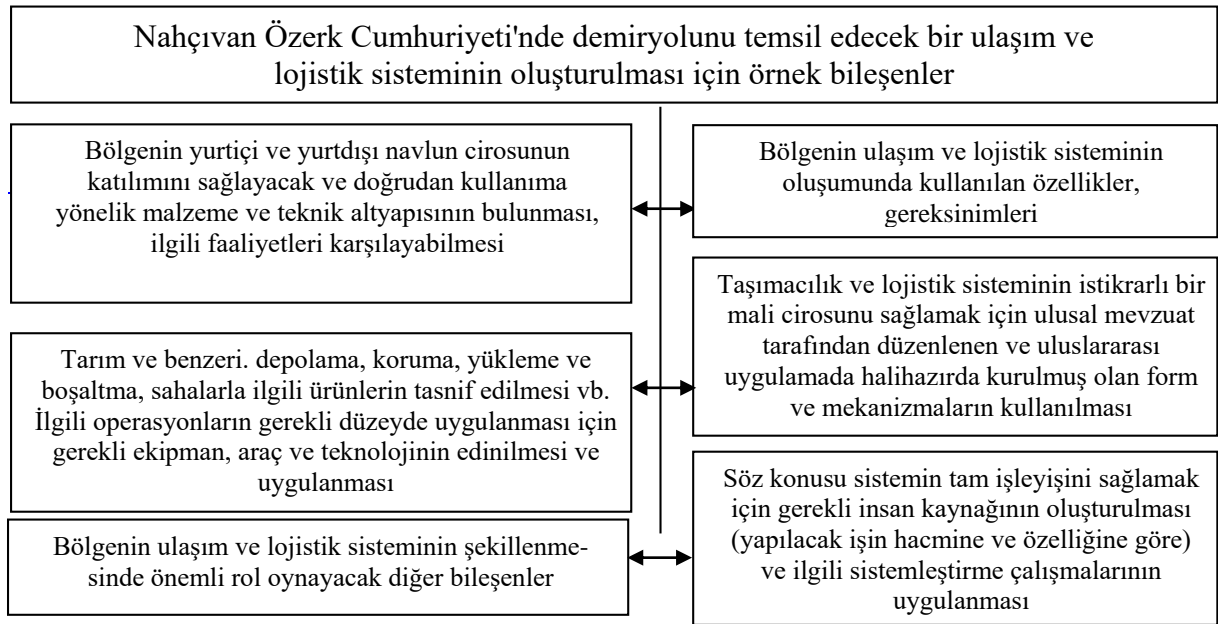


1. Doğu-Batı Koridorunun (veya geleneksel İpek Yolu'nun) ayrılmaz bir parçası olan Bakü-Tiflis-Ahalkalaki-Kars demiryolunun Azerbaycan Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti sınırına ve bu bölgede (Sadarak ilçesi yapımı) ilgili sisteme birleştirilmesi.

2. Gelecekte Nahçıvan'da yapılması planlanan Kuzey – Güney demiryolundan yararlanın. Planlanan "Gazven – Reşt – Astara (İran)- Astara (Azerbaycan)" güzergahının Azerbaycan demiryolu sistemine bağlanması Nahçıvan'dan Basra Körfezi'ne ve uzak Hindistan'a kadar olan yüklerin bölgeye teslimatını kolaylaştıracak ve aynı zamanda bu alanlarda elde edilen çeşitli malların bölgeye getirilmesine olanak yaratacaktır.

3. Bölgenin çeşitlendirilmiş demiryolu kapasitesinin artırılması. Her şeyden önce, bu madde bölge içi sistemde çeşitli demiryolu yollarının kullanımı için koşullar yaratacaktır. Böylece İran İslam Cumhuriyeti bünyesinde yapılması planlanan ve 380 km uzunluğa sahip Reşt – Kazvin – Tahran demiryolunun hizmete girmesiyle birlikte, Özerk Cumhuriyette üretilen malların ikinci güzergahla taşınması imkanları genişliyor. Hazırda çalışır durumda olan Nahçıvan-Tebriz demiryolu hattının Tahran ile bağlantısı ve şu anda yapım aşamasında olan Reşt – Kazvin – Tahran güzergahı ile bağlantısı, gelecekte navlun cirosunu artırmak için bir alternatif yol olarak değerlendirilebilir vb.

Bu imkanların tek bir sistem içerisinde bütünleştirilmesi ve etkin bir şekilde kullanılması, hem



Şema 1.

Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti içerisinde çeşitli amaçlara yönelik ürün bolluğu yaratılması hem de bölgede üretilen ürünlerin ihracat potansiyelinin artırılması açısından önemlidir. Bu imkânların tek bir sistem içerisinde bütünleştirilmesi ve etkin bir şekilde kullanılması, hem Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti içerisinde çeşitli amaçlara yönelik ürün bolluğu yaratılması hem de bölgede üretilen ürünlerin ihracat potansiyelinin artırılması açısından önemlidir. Bahsettiğimiz konular, yapısal olarak uluslararası anlaşmaların bir "ürünüdür" ve öncelikle tarafların çıkarlarını korumaya yöneliktir.

Bu çıkarlar, ekonomik, politik, teknik ve teknolojik bloklarda birleştirilmeleri koşuluyla tek bir sistemin bileşenlerinin rolünü oynar. Bununla birlikte, içsel öneme sahip diğer birçok konunun çözümü, aşağıdaki örnekte (Şema 1) ifade edilmesi uygun olacak gerekli bir koşul olarak ortaya çıkmaktadır.

Şema 1-de ifade edilen her "modül" kendi içinde yeterli kapasite ve etkiye sahip bir dizi unsuru temsil eder. Bu açıdan bunları tek tek ele almak yerinde olacaktır. Bölgenin yurt içi ve yurt dışı kargo cirosuna katılımını sağlayan malzeme ve teknik tabanın doğrudan kullanım gerçeklerine uygun olarak oluşturulması, onun ilgili alanlardaki faaliyetlerinin etkinliğini sağlamak, öncelikle bu doğrultuda düzenlenecek maddi "ortam" ile bağlantılı olmalıdır. Bu açıdan faaliyetin uzmanlaşması, yerli üretimden bölge dışında gerçekleştirilmesine kadar olan "yolun" doğru tanımlanması, gelen kargonun özel gereksinimlerini araştırmak ve buna göre zemin hazırlamak önemlidir.

Bölgenin ulaşım ve lojistik sisteminin oluşumunda kullanılan özellikler ve buna yönelik gereksinimler çalışmanın organizasyonunda önemlidir. Bu bileşenin varlığına, oldukça farklı faktörlerin (coğrafi konum, doğal koşullar, endüstriyel potansiyel, tarım sektörünün gelişmişlik düzeyi vb.) varlığı ve etkisi eşlik eder. Bu noktadan hareketle, sistematik olarak oluşturulması amaçlanan ve öncelikle demiryolu taşımacılığı ile ilgili olan taşımacılık lojistiği sisteminin organizasyonu daha esnek mekanizmalara sahip olarak ayırt edilmeli ve çeşitli durumlara göre işleyişi sağlanmalıdır.

Taşımacılık ve lojistik sisteminin istikrarlı bir finansal cirosu sağlamak için, ülke mevzuatı ile düzenlenen ve uluslararası uygulamada yerleşik olan form ve mekanizmaların kullanılması önemlidir. Herhangi bir kendi kendini finanse eden yapıda olduğu gibi bu alanda da yapısının, bileşiminin ve tabii olma unsurlarının mali temininin oluşumu, sürekli faaliyet için yeterliliği, bize göre, iki yönde düşünülmelidir:

- a) Gereksinimleri karşılayan bir düzeyde finansal tahmin faaliyetlerinin organizasyonu;
- b) Taşıma ve lojistik sisteminin yapısına ve diğer parametrelerine bağlı olarak mali girdilerin hacminin ve ölçeğinin optimal boyutunun belirlenmesi (Bağırov, 2021)

Tarım ve diğer ürünlerin ihtiyaçlara uygun olarak depolanması, korunması, yüklenmesi ve boşaltılması, tasnif edilmesi ve diğer ilgili işlemlerin yapılması amacıyla gerekli ekipman, araç ve teknolojinin edinilmesi ve uygulanması eşlik etmelidir. Hem devletin mali kaynaklarının restorasyonunda hem de devlet bütçesinde oluşacak gelir açığının sağlanmasında petrol dışı üretimin rolü ve genel olarak faaliyet alanları büyüktür. Bu alanda ulaşım bağlantılarının varlığı ve iyileştirilmesi, yeni sistemlerin oluşturulması, uluslararası taşımacılık projelerine tam katılımın sağlanması önemlidir.

Azerbaycan'ın bölgesel düzeyde katıldığı birçok ulaşım petrol ve gaz ve diğer ulaşım projeleri bulunmaktadır. Bakü-Tiflis-Kars (BTK) demir yolu ulaşım projeleri arasında büyük önem taşımaktadır. Onun kuruluşu, 1994 yılında "Yüzyılın Sözleşmesi'nin imzalanması ve müteakip maliye politikasının amaçlı olarak uygulanmasıyla mümkün olmuştur. Kanaatimizce, faaliyette olan bu milyarlarca dolarlık demiryolunun karakterize edilmesinde aşağıdaki önemli noktalar dikkate alınmıştır:

- ✓ İngiltere'nin başkenti Londra'dan Antik Çin'e olan mesafeyi (TRACECA koridoru şeklinde) birleştirmeyi amaçlıyor;
- ✓ Yolun farklı alanlarında demiryolu çeşitlendirmesi yapmak;
- ✓ Karayolunun geçtiği alanlarda doğrudan ve dolaylı bağlantı ile ayırt edilen altyapının oluşturulması;
- ✓ Demiryolunun geçtiği idari-bölgesel birimlerde istihdam düzeyinin görece olarak artmasını sağlamak vb.

Bu maddelerden her biri, yapılan birçok şeyin görsel ifadesini birleştirir. İlgili konular arasında, üç ülkenin kendi "tek" ekonomik alanlarını yaratmaları önemlidir. 1994 yılındaki Yüzyılın Antlaşması ile petrol ihracat rotaları hakkındaki tartışmaların çoğu BTC ana boru hattının inşası ile sona erdi ve bu aynı zamanda siyasi fikirlerle de uyumluydu.

Pek çok kişi tarafından bir "ütopya" olarak değerlendirilen rota, 2006 yılında başlatıldı ve üçlünün ilk ortak projesi olarak tarihe geçti. Aynı zamanda, sonraki büyük ölçekli projelerin – Bakü – Tiflis – Erzurum doğalgaz boru hattı ve Bakü – Tiflis – Ahalkalaki – Kars demiryolunun uygulanması için başlangıç noktası oldu ve bu çalışmanın finansmanında önemli bir rol oynadı.

2005 yılından bu yana atılan adımların kronolojisi, antik İpek Yolu'nun restorasyonu adı altında sistemli ve karmaşık çalışmaların başlangıcı olarak değerlendirilmelidir. Aynı zamanda, 2020'de zaferle sonuçlanan 44 günlük Vatan Savaşı'ndan sonra, nakliye ve lojistik yeteneklerini genişletmek için faaliyetlerin planlanması ve müteakip organizasyonunda yeni bir dönemin başlatılmasının mümkün olduğunu da eklemek gerekir.

Makale, Avrupa'nın eteklerinden (özellikle Birleşik Krallık) Çin sınırına kadar kargo taşınmasının sağlanması operasyonunu tartışıyor. Bunun yanında İtalya, İspanya, Almanya, Bulgaristan, Ukrayna, Beyaz Rusya, Baltık Ülkeleri ve diğer ülkeler bu ulaşım koridorunda aktif katılımcılar olarak hareket etmeyi planlıyorlar. Her şeyden önce, gözlem ve hesaplama çalışmaları, bu yolun mevcut ("Batı-Doğu") benzer rotalara göre 20-25 gün önce (alternatiflerinde 36-40 gün içinde) tamamlandığını, kargo taşımacılığında maliyetin her vagonun başına %80-%210 arasında daha düşük bir değerle mümkün olmasını (aynı hacimde kargoyu benzer rotalarda taşıırken maliyeti 4.700-5.250 dolar) gösteriyor. Öne çıkan noktalardan biri, yolun geçtiği alanlara doğrudan veya dolaylı bağlantısıyla dikkat çeken altyapının oluşturulmasıdır (Bağırov, 2022).

Bir dönem yan proje olarak oluşturulan BTK güzergâhı, şimdi bu yönde hayata geçirilmesi planlanan veya başlamış birçok projenin kilit unsurlarından biridir. Bunun bir örneği Azerbaycan ile İran demiryollarını birbirine bağlayacak projedir. Kuzey-Güney Uluslararası Ulaştırma Koridoru içerisinde yapılması planlanan Kazvin-Rasht-Astara-Astara demiryolunun hizmete girmesi de bu yöndeki sistematik çalışmaların bir göstergesi olarak değerlendirilmelidir. "Azerbaycan-İran" ve "İran-Azerbaycan" güzergâhlarında yük taşıma kapasitesinin gerçek seviyesinin değerlendirilmesi ve bu doğrultuda hacmin artırılması için yapılan çalışmalar da özgün faaliyetlerini bünyesinde barındırmaktadır. Nahçıvan bölgesi, bölge ülkelerinin tek bir demiryolu sistemine bağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu içeriğin politik, ekonomik, sosyal ve diğer tonları, tek bir kompleksin ayrılmaz bir parçası olmasına izin vermektedir. Bu doğrultuda yapılacak çalışmalar arasında şu iki noktanın önemine özellikle dikkat edilmelidir:

1. BTK demiryolunun Nahçıvan'a uzatılması. Bu sayede ithal edilen ürünlerin Nahçıvan'a ulaştırılması için teknik ve ekonomik imkanlar artmaktadır. Öte yandan, Vatan Savaşı'nda kazanılan zaferin getireceği kapitülasyon anlaşmasının koşullarından biri de Zengazur demiryolunun açılması olacak ve bu temelde ulaşım alanında yeni koşulların yaratılması mümkün olacak;
2. Yapılan çalışmaların mantıklı bir sonucu olarak Bakü – Zengezur – Nahçıvan – Kars demiryolu güzergahı devreye girecek ki bu da sadece Bakü – Tiflis – Kars demiryolu güzergahının optimal yüklenmesini sağlamaya yardımcı olmakla kalmayacak, aynı zamanda Nahçıvan'dan Avrupa'ya ve Hindistan ve Çin'de biten noktalara kargo ulaştırılmasında da önemli bir rol oynayacak;

3. Tarafların her birinin çıkarına hizmet edecek demiryolu sisteminin çeşitlendirilmesine yönelik adımlar atılacak ki, bu da onları çok sayıda doğal ve insan yapımı engellere karşı sigortalayabilecek;
4. Talebin kalite üzerindeki uzun vadeli etkisinin dezavantajlarını ortadan kaldıracak bölgesel ve uluslararası yük trafiğinin hızı artacak ve nihai tüketicilerin talebi daha yüksek düzeyde karşılanacak;
5. Malların nakliye maliyetinde önemli farklılıklar olacak, malların maliyetindeki (ve nihai satış fiyatlarındaki) nakliye maliyetlerinin miktarı düşecek, farklı kurumsal, yasal, genel düzenleyici nitelikte, ekonomik politikayı karakterize edecek vb. Önlemler ve iyileştirmeler yapmak gerekli olacaktır;
6. Alat limanı örneğinde, Zengezur demiryolu koridoru boyunca taşınan yüklerin bir kısmının bu alan üzerinden nihai tüketiciye ulaştırılması mümkün olacak, bu da çok küçük veya "0" seviyesindeki gümrük vergilerinin uygulanmasıyla sonuçlanacak ve maliyetleri düşürecek diğer yandan ülkemizin ek gelir elde etmesi için şartlar yaratacaktır.

### 3. Zengezur Koridoru ve Nahçıvan Ulaşım Sisteminin Perspektif Gelişimi

Yukarıda bahsedildiği gibi, Nahçıvan – Azerbaycan ulaşımında çeşitli ulaşım bağlantılarının varlığı şimdiye kadar teyit edilmiştir. İlk yerlerden biri hava taşımacılığı. Ayrıca günde iki tarafa toplam 6 adet iç hat yolcu seferi ve gün içerisinde kargo alışverişi için bir adet kargo uçağı olması da önemlidir. Ancak hem yolcu hem de yük cirosunun haftalık ve aylık hacimleri, yerel nüfusun farklı ihtiyaçlarını karşılamamaktadır. Kullanım açısından iki güzergahın seçilmesi COVID-19 hastalığı salgınının şiddetlendiği bir zamanda yeterli kargo cirosunun karşılanmasına neden olur. İlk sırada "Nahçıvan - Türkiye - Gürcistan - Bakü" güzergahı yer alıyor. Bu rota diğerinden uzak olsa da daha uygun ve daha karlıdır. Uygun güzergahın herhangi bir yapay bariyer oluşturmadan kullanılması, Özerk Cumhuriyetin gıda ve gıda dışı ihtiyaçlarının önemli bir kısmını (yaklaşık %70) karşılamaktadır (Mahmudov, 202: 78).

Nahçıvan'ı Bakü'ye ve ülkenin diğer bölgelerine bağlayan ulaşım yollarından biri İran üzerinden olası bir yoldur. Bir yanda suni engellerin oluşturulması, diğer yanda yüksek gümrük vergileri ve esası olmayan gümrük cezalarının konulması, malların transit değerini önemli ölçüde artırmakta, bu da rekabet alanında ve benzeri göstergelerde sayısız sorunlara yol açmaktadır. Demiryolu taşımacılığının sadece "Ordubad - Sadarak" güzergahında uygulanması bölge içi yük alışverişini olumlu etkilemekle birlikte, bu taşıma güzergahının bölge dışında kullanımı uzun zamandan beri tamamen sınırlandırılmıştır. Zengezur koridorunun açılması bu alandaki yeniliklerden biri olarak değerlendirilmelidir. Bu koridor boyunca modern demiryolları ve karayollarının inşası, her şeyden önce, yalnız Nahçıvan-Bakü güzergahında devlet kurumlarına ait araçların yoğun hareketine değil, aynı zamanda güzergahta özel araçların yoğun kullanımına da izin verecektir. Doğal arazi, Zengezur koridorunun inşasını 40 km'nin biraz üzerinde bir mesafede sağlar. Bu da zaman açısından asıl sorunun bölgenin güvenlik ve doğal yapı sorunlarının giderilmesi olduğunu göstermektedir.

Zengezur'un yüz yıl önce Ermenistan'ın dokuzuncu ilçesine dönüştürülmesi, o dönemde siyasi, askeri ve ekonomik olarak zayıf olan Azerbaycan için birçok sorun yaratsa da modern zamanlarda bu topraklarda "Azerbaycan askerinin adımının" değmesi Azerbaycan Cumhuriyetine geçmişte vurulan "zararların" kademeli bir iyileşmenin göstergesidir. Nahçıvan bölgesinin yaklaşık otuz yıldır taşımacılık sektöründeki nispeten pasif rolü, 2020 gerçekleri arasında son noktasına ulaşmıştır. Savaş sonrası dönemde kabul edilen önemli programlar arasında, Zengezur koridoru boyunca bir demiryolu ve bir otoyol inşası yer alıyor. Nahçıvan'ın ulaşım sisteminin Zengezur

koridoru üzerinden uluslararası ve yerel dolaşıma katılması bölgeye ne gibi avantajlar sağlayacak?

Birincisi, Doğu-Batı rotasında en uygun rota olarak kabul edilir. Burada hem ulaşım noktalarına hem de katılımcının konumuna bağlı olarak nihai varış noktasına teslimat konusu önemlidir. Öte yandan, herhangi bir mücbir sebep durumunda, yol çeşitlendirmesi durumu ele alınmalıdır, bu durumda Nahçıvan en uygun alternatiflerden biri olarak kabul edilebilir. Örneğin, İngiltere'den Hindistan'a veya İran İslam Cumhuriyeti'ne giden kargoların en kısa yollarından biri olarak Nahçıvan – Zengezur koridoru – Mincivan veya Nahçıvan – Culfa (Azerbaycan) – Culfa (İran) demiryolu bölümlerinin kullanılması daha uygun ve verimlidir. Böylece, bu kargonun "Türkiye – Gürcistan – Azerbaycan" güzergahına dolaylı olarak ulaşması ve ardından en uygun Astara - Rasht yolunun kullanılması nakliye mesafesini en az 700-800 km uzatmaktadır. Bu, navlun operasyonlarının maliyetinde bir artış ve dolayısıyla müşteri gelirinde bir azalmadır.

İkinci durum. Rusya'dan ve Hazar'a kıyısı olan ülkelerden Nahçıvan'a veya Türkiye'nin güney bölgelerine (Kars, Iğdır Ardahan vb.) çattırılması halinde, mevcut durumda veya bu kargoların Bakü'ye gelişinde sonradan "Bakü – Tiflis – Ahalkalaki – Kars" güzergahını veya daha karmaşık olan İran İslam Cumhuriyeti demiryolu sistemini kullanma ihtiyacı var. Zengezur koridorundaki demiryolu bölümünün devir tesliminden sonra her iki seçenek de ortadan kalkıyor. Kargo bu koridordan Nahçıvan'a teslim edildikten sonra "Sadarak – Dilucu" geçişi kullanılarak kargo taşınması başarıyla sağlanabilmektedir. (Bağırov, 2016)

Üçüncü vaka. Nahçıvan veya Türkiye'nin güney bölgelerinden gelen yüklerin "Kuzey – Güney" güzergahına bağlanmasında (ve dolayısıyla Rusya, Beyaz Rusya veya Irak Körfezi veya Hindistan gibi ülkelere yapılan sevkiyatlar), su taşımacılığı kullanımı yoluyla Zengezur Koridoru, antik Turan illerine, Moğolistan ve Çin gibi ülkelere ulaştırmanın en kısa ve en verimli yolu olarak kabul ediliyor.

Düşünülen ve diğer alternatif durumların gözlemlenmesi ve araştırılması, Nahçıvan bölgesinin yakın gelecekte (yolun işletmeye alınmasından en geç 3-5 yıl sonra) ulaşım sektöründe önemli bir oyuncu haline gelmesini mümkün kılacaktır.

Çevresel, hijyenik ve benzeri sorunları beraberinde getirmekle birlikte Tamamlanacak inşaat işleri, aşağıdaki sorunların çözümüne (veya iyileştirilmesine) yol açacaktır:

1. Nahçıvan demiryolu sisteminde faaliyetin nicel ve nitel ifadesinin artırılması, bu doğrultuda yeni aşamalara geçişin sağlanması;
2. Özel ekipman ve araçların garajının kademeli olarak yenilenmesi (veya onarım) modern saha ve genel amaçlı teknolojilerin bu temelde uygulanması;
3. "Ordubad - Sadarak" güzergahındaki tren istasyonlarının sistemleştirilmesi ve iyileştirilmesi, gerekli ikmal, inşaat ve diğer işlerin yapılması;
4. Uzun yıllardır durgunluk içinde olan personelin durumunun canlanması, yeni (yedek) personel istihdamı;
5. Uluslararası demiryolu taşımacılığında elde edilen gelir düzeyinin artırılması, böylece devlet bütçesine, yatırımlara, sosyo-kültürel ve hayır faaliyetlerine yönelik mali kaynaklara vb. gelirlerin hacminin artırılması (Bağırov, 2016: 228).

Belirttiğimiz sınıflandırmalar, genellikle bölgenin demiryolu sistemi üzerindeki doğrudan etkileri bakımından farklılık gösterir. Ancak unutmayalım ki demiryolu sisteminin gelişmesi, maddi, insani ve diğer gereksinimlerinin artması bölgedeki malzeme-üretim faaliyetinin evrimine, ticaret ve catering faaliyet oranlarının büyümesine, ulaşım hizmetlerine, faaliyetlerin yoğunlaşmasına,

yerel nüfusun sayı ve bileşiminde (doğal ve mekanik büyüme, bölgeye kalifiye eleman getirilmesi vb.) artışa yol açacaktır.

### **Sonuç ve Öneriler**

Görüşlerimizi özetlersek, uluslararası ilişkiler alanında özgünlüğü ile öne çıkan Nahçıvan-Türkiye ilişkilerinin, sınır ötesi ticari faaliyetlerin oluşması ve yoğunlaşması ile birlikte, mali, yasal, organizasyon ve diğer alanlarda karşılıklı çıkarların korunması, ortak gelişmenin sağlanması ve kullanım optimizasyonu verimliliğinin artırılmasını, yerel halkın maddi ve teknik tedarikinin ve sosyokültürel koşullarının iyileştirilmesini etkileyen önemli faktörlerden biri olarak kabul edilmelidir. Bölgesel altyapı projelerinin bu hedeflere ulaşmada olumlu bir etkisi olmalıdır. Durumların içeriği, çokluğu ve farklılıkları, makalenin amacı, tarihsel gelişim aşamaları, çalışmanın bölümlerinin tutarlı bir şekilde ele alınmasını ve bu çalışmanın ayrıntılı olarak düzenlenmesini gerektirmektedir. Makalenin gelişimi birkaç alanı kapsamaktadır. Birincisi, ulaştırma sektöründeki gerçek durumu bir bütün olarak ve türleri açısından değerlendirmektir. Bu temelde, 2019'a kadar olan dönemde temel göstergelerin ilerleme hızıyla da karşılaşılmaktadır. 1995-2019 yılları için büyüme oranlarının ana yönünün ulaşımındaki genel artış (31,6 kat) olduğu belirtilmektedir. Karşılaştırıldığında, ana hedefimiz olan demiryolunun (5,1 kat) büyüme oranındaki fark 26,5 kat daha düşüktür. Açıklanan ulaşım türlerindeki büyüme farklılıklarındaki önemli sapmalar, uzun vadeli abluka nedeniyle demiryolu faaliyetlerinin geliştirilmesi için neredeyse tamamen fırsat bulunmamasından kaynaklanmaktadır.

Öte yandan, Azerbaycan'ın İkinci Vatan Savaşı'ndaki zaferinden sonra hem Azerbaycan'ın işgal altındaki topraklarında hem de işgalci ülke tarafından işgal edilen eski topraklarımız Zengezur'da çeşitli ulaşım projelerinin tasarımı, hazırlanması ve devreye alınması, Nahçıvan ve Azerbaycan'ın diğer bölgelerinin koordinasyonu için bir teşvik olmuştur. Bu arada Zengazur koridorunu kullanarak "Mincivan - Zengazur koridoru - Nahçıvan" demiryolu güzergahının "Sadarak - Dilucu" yolu temelinde Türkiye Cumhuriyeti'nin Kars yerleşimi ile bağlantısı bir yandan "Azerbaycan-Türkiye" kontekstinde çevre yolu sistemi oluşturuluyor öte yandan, Nahçıvan bir "ek bir oyuncu" olarak bu sistemi girer. Ortaya çıkacak yeni gerçekler arasında, çeşitli alanlarda (ve özellikle Nahçıvan bölgesinde) demiryolu yük trafiğinin yoğunluğunun kısa sürede artması yer alıyor. Uluslararası katılımcı birçok ülkenin finansal sorunlarının yanı sıra kargo taşımacılığının sorunlarına da açıklık getirecek, Bunların seviyesini yükseltecek uygun adımlar Nahçıvan'ın ekonomik kalkınmasını etkileyecek ve oradaki dönüştürücü ve iyileştirme faaliyetlerinin yoğunluğunu arttıracaktır.

Çalışmamızda belirtildiği gibi, bir yandan Doğu-Batı Koridoru Yolu'nun Bakü-Tiflis-Ahalkalaki-Kars demiryoluna bağlanması (Sadarak ilçesinden Kars iline kadar) fikri de dile getirilmiştir. Kanaatimizce, bu fikrin gerçekleşmesi Nahçıvan için şu avantajları beraberinde getirecektir:

- a) Otuz yıl önce ortaya çıkan izolasyonun kaldırılması için çalışmaların başlaması;
- b) Nahçıvan bölgesindeki üretim ve ekonomik faaliyet kapsamının genişletilmesi, yalnız (veya büyük ölçüde) iç talebin karşılamaya yönelik plan ve öngörü çalışmalarının yanı sıra ihracatın esaslı desteklenmesi;
- c) Özerk Cumhuriyetin ihtiyaç duyduğu sivil, sınai, inşaat, tarım, askeri, gıda tedariki ve çeşitli amaçlara yönelik diğer mal ve teçhizatın hızlı nakliyesinin ve faal tesliminin uygulanması;
- c) Özerk Cumhuriyet'te üretilen malların uygun fiyat ve rekabetçi kalite politikası temelinde, takas, verimlilik, optimalite ve bu yönden olan diğer benzeri imkanların değerlendirilmesi, listelenen faaliyetler ve parametreler üzerinde gerçek uygulama alanlarının araştırılması;

- d) Özerk Cumhuriyetin ihtiyaç duyduğu çeşitli amaçlarla tüketimi karşılayabilecek sivil, sınaı, inşaat, tarım, askeri, gıda ikmalı ve diğere mal ve nesnelere (ekipman vb.) hızlı ulaşımı, operatif teslimi;
- e) Güzergah boyunca yer alan büyük yerel yerleşimlerin yükleme, boşaltma ve depolama kapasitelerinin artırılması, bölgedeki bazı yerleşim birimlerinin statüsünün yükseltilmesi (örneğin Nehram, Cahri gibi köylerin statüsünün yerleşim düzeyine yükseltilmesi), altyapılarını şekillendirme, sürekli iyileştirme ve ulaştırma-lojistik sistemlerini verimli kullanma koşullarının yaratılması vb.

### **Kaynakça**

- Abdullayev, A.P. (2003), *İktisat ve İktisat politikası*. Bakü: Asya yayımları.
- Bağirov, M. (2020). *Temel istatistik bilgisi*, Nahçıvan: Acemi yayımları.
- Bağirov, M. (2005). Yeni ekonomik koşullarda yönetim sisteminin iyileştirilmesi konuları *ADPU Haberleri. Beşeri ve eğitim bilimler serisi*. s. 250-253.
- Bağirov, M.(2016). *Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti tarım sektörü: üretim-gerçekleştirme sistemi ve pazarlama ilkeleri*. Nahçıvan: Acemi Yayınevi.
- Bağirov, M. ( 2021). Nahçıvan'da iş planlama ve organizasyon faaliyetleri: gerçek durum ve beklentiler. "*Nahçıvan*" *Üniversitesi, Sosyal Bilimler dizisi. № 1 (19): 9-18*.
- Bağirov, M. (2021). Ekonomik nesnelere incelenmesinde görsel yardımcıların kullanımı "*Nahçıvan*" *Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dizisi, № 2 (21): s. 9-15*.
- Bağirov, M., Kurbanova, G.R. (2022). Ekonomik sistem kavramı, araştırma yöntemlerinin seçimi "*Nahçıvan*" *Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dizisi, 2022, № 1 (24): s. 9-14*.
- Şakaraliyev, A.Ş. ( 2009). Devletın ekonomik politikası: gerçekler ve perspektifler. Bakü: AŞÜ Yayınevi.
- Mahmudov, C.I. (2021). *Ekonomik ve organizasyonel araçlar - Azerbaycan gümrük bölgelerinin özel araçları olarak*. Nahçıvan: Acemi Yayınevi.
- Veliyev, D.A. (2008). *Azerbaycan'ın küresel ekonomiye entegrasyonu*. Bakü: Adiloğlu Yayınevi.
- Bulatov, A.Ş. (2004). *Ekonomi*. Moskva, Ekonomiks Yayınevi.
- Malakhova, N.G. (2010). *Finans ve kredi*. Moskva İş ve hizmet Yayınevi.
- Rajabli, A. (2005). *Ulusal güvenlik teorisi*. Bakü, BSU Yayınevi.

### **Çatışma beyanı**

Makalenin yazarı, bu çalışma ile ilgili taraf olabilecek herhangi bir kişi ya da kuruluşla finansal ilişkisi bulunmadığını dolayısıyla herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

### **Destek ve teşekkür**

Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.