

**BAKİ DƏNİZ LİMANININ YÜK DÖVRİYYƏSİNİN  
COĞRAFIYASI VƏ İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ****S.Ə.ALLAHVERDİYEVA****Bakı Dövlət Universiteti**

*Məqalədə Bakı dəniz limanının yük dövriyyəsinin coğrafiyası və inkişaf istiqamətləri geniş təhlil olunmuşdur. Müasir dövrdə Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrin qurulmasında həm region, həm də Avropa və Asiya arasında Bakı dəniz limanının rolu geniş təhlil olunmuşdur. «Böyük İpək Yolu», eyni zamanda Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizində Baş dəniz limanın tranzit imkanlarının artdığı göstərilərək onun Azərbaycan iqtisadiyyatındakı əhəmiyyəti açıqlanıb.*

Müasir dövrdə Azərbaycan Respublikasının beynəlxalq iqtisadi əlaqələrinin qurulmasında nəqliyyat şəbəkəsi xüsusi rol oynayır. Azərbaycan respublikasının öz coğrafi mövqeyinə görə Avropa ilə Asiya arasında yerləşməsi və müasir tranzit Avrasiya nəqliyyat şəbəkəsinin formalaşması Bakı Dəniz Limanının əhəmiyyətini həddən çox artırır.

Ümumi daxili məhsulun artmasında nəqliyyat xüsusi yer tutur. 1990-cı ilə kimi Azərbaycanın nəqliyyatı SSRİ-nin vahid nəqliyyat şəbəkəsinin tərkib hissəsi idi. Lakin 1991-ci ildən başlayaraq, SSRİ-nin dağılmasından sonra, iqtisadi nəqliyyat əlaqələrinin təcridən pozulması nəticəsində bu vahid nəqliyyat şəbəkəsinin işi süquta uğradı. Nəqliyyatın iflic vəziyyəti ilə bağlı bütünlüklə iqtisadiyyat tənəzzülə uğramışdır. O cümlədən, Bakı Dəniz Limanının da yük dövriyyəsi və xüsusən quru yüklərin daşınması kəskin sürətdə azalmışdır.

Bakı Dəniz Limanında da 1990-1994-cü illər ərzində daşınan yüklərin həcmi təxminən 3,5 dəfə azaldığı halda 2001-ci ildə, 1994-cü ilə nisbətən, 5 dəfə artmışdır. Eyni zamanda daşınan yüklərin tərkibində də dəyişikliklər baş vermişdir. Əgər 1990-cı ildə daşınan yüklərin 91% kabotaj və 7,4% tranzit yüklər təşkil edirdisə, 2005-ci ildə bu göstəricilər müvafiq olaraq 7% və 88%-ə kimi dəyişmişdir. Bu müddət ərzində maye yüklərin xüsusi çəkisi 52,5%-dən 71,4%-ə qədər artmışdır. Bunun əsas səbəbi Xəzər regionunda perspektivli neft yataqlarının mənimlənməsilə və Bakı limanının əlverişli iqtisadi-coğrafi mövqeyilə izah oluna bilər.

Nəqliyyat şəbəkəsinin inkişafı ölkə iqtisadiyyatı və təsərrüfatın ərazi təşkilinin kompleks inkişafının formalaşmasına əsaslı təsir göstərir. Ona görə də ölkə daxili və ölkələr arası iqtisadi əlaqələrdə nəqliyyat şəbəkəsi xüsusi rol oynayır. Hər bir dövlət öz məhsulunu dünya bazarına çıxartmaq istəyəndə malların keçib getdiyi ölkələrdə siyasi durumun sabitliyini və həmin yolların təhlükəsiz, marşrutların qısa və səmərəli

olmasını xüsusi nəzərə alırlar. Bu baxımdan, Bakı Dəniz Limanının Xəzərdə daha əlverişli coğrafi mövqedə yerləşməsi və lazımı tələblərə cavab verməsi həm Avropa ölkələri, həm də Şərqi ölkələri üçün tranzit əhəmiyyətini xeyli artırır. Əlverişli coğrafi mövqedə yerləşən Bakı şəhəri bu regiondan keçən beynəlxalq əhəmiyyətli su və quru yollarını özündə birləşdirir. Tarixən Azərbaycanın Xəzəryanı ölkələrlə ticarət əlaqələrində Bakı dəniz limanı müstəsna rol oynayıb və oynamaqdadır. Azərbaycanda, xüsusən Bakıda, istehsal olunan qiymətli mübadilə məhsulları, əsasən neft, duz, zəfəran, ipək parça və digər dəyərli məhsulların ixrac edilməsi onu beynəlxalq ticarət əlaqələri üzrə şərqdə mühüm mərkəzlərdən birinə çevirmişdir. Eyni zamanda qonşu dövlətlərin Bakı limanı ilə iqtisadi əlaqələri həmişə mövcud olmuş və regional əməkdaşlığın inkişafında mühüm rol oynamışdır.

Bütün növ nəqliyyat xətlərini özündə birləşdirən Bakı Dəniz Limanının xarici ölkə limanları ilə üç istiqamətdə dəmir yol əlaqəsi mövcuddur:

1. Qərb istiqaməti - Azərbaycan və Gürcüstan arasında olan dəmir yol xətti Tbilisi vasitəsi ilə Bakı dəniz limanını Qara dənizin Poti və Batumi limanları ilə əlaqələndirir. Bu xətt eyni zamanda Rusiya dəmir yol sistemi ilə Qara dənizin Novorossiysk və Tuapse limanlarını birləşdirərək, eyni zamanda Gürcüstan vasitəsi ilə Türkiyə dəmir yol sistemləri ilə əlaqə yaratmağa imkan verir.
2. Cənub istiqaməti - Azərbaycanın dəmir və avtomobil yol sistemi İran və Türkiyə ilə iqtisadi əlaqələri inkişaf etdirməyə imkan yaradır. Bu istiqamətdə əsas iqtisadi əlaqələr Naxçıvanın Culfa bölgəsi üzrə inkişaf edir. Bununla yanaşı qeyd etmək lazımdır ki, Ermənistanın həmsərhəd ərazilərimizi zəbt etməsi bu əlaqələrin inkişafına maneçilik törədir.
3. Şimal istiqaməti - Azərbaycanla Dağıstan arasında olan dəmir yol xətti Rusiyaya birbaşa çıxışı təmin edərək Şimali Qafqaz respublikaları və yeni yaranmaqda olan «Şimal-Cənub» dəhlizi ilə əlaqə yaratmağa imkan verir.

Gəmi-bərə vasitəsi ilə iqtisadi əlaqələr şərqi, Türkmənbaşı limanına oradan çəkilmiş dəmir yol xətti Mərkəzi Asiya respublikalarını əlaqələndirir. Bu xətt Qazaxıstandan keçərək Rusiyaya çıxışı təmin edərək Uzaq Şərqi (Rusiyaya), eləcə də Çinlə əlaqələnir. Türkmənistan dəmir yol xətti eyni zamanda Sərəxsdən keçməklə İrana, Tehranla Bəndər-Abbas limanlarına gedib çıxmağa imkan verir. Eləcə də Qazaxıstan vasitəsi ilə bir neçə qərb-şərqi xətti Mərkəzi Asiya və Rusiyanın Avropa hissəsinə və Şimali Avropanı əlaqələndirir.

Dəmir yolundan başqa Bakı Dəniz Limanından müxtəlif istiqamətlərdə çox mühüm avtomobil yolları da fəaliyyət göstərir:

- Qərb yolu, əsasən Yevlax istiqamətində, Gəncədən keçərək Gürcüstan və Türkiyəyə istiqamətlənir.

- Cənub- Lənkəran istiqamətində Astaradan keçərək İrana, eləcə də İran körfəzindəki Bəndər- Abbas limanına çıxış imkanı yaradır.

- Şimala, Həştərxan istiqamətində Xaçmazdan keçərək Rusiya Federasiyasının Mərkəz rayonları və Baltıqyanı ölkələri ilə əlaqələndirir.

Su yolu, Xəzər dənizi qədim dövrlərdən başlayaraq bu vaxta kimi Azərbaycanı İran, Mərkəzi Asiya, Volqa çayı hövzəsi vasitəsi ilə Avropa ölkələrinin nəqliyyat əlaqələrində ən ucuz nəqliyyat vasitəsi kimi

mühüm rol oynamışdır. Rusiyanın daxili su yolları Xəzər dənizini Qara və Baltik dənizləri ilə birləşdirir.

Əsas məhdudiyyət Volqa-Don kanalının 6 ay işləməməsidir. Belə hərtərəfli istiqamətlərdə çıxışa malik olan Bakı Dəniz Limanı ona görə də Avropa- Qafqaz- Asiya nəqliyyat dəhlizinin əsas qapısı hesab olunur.

Azərbaycanın şərqdən 825 km məsafədə Xəzər dəhlizi ilə əhatələnməsi Mərkəzi Asiya ölkələrini Şimali Qafqaz və Avropa ölkələri ilə birləşdirir. 1962- ci ildən Bakı Dəniz Limanı ilə Mərkəzi Asiya Bakı-Türkmənbaşı limanı arasında gəmi- bərə körpüsünün salınması regionun Qafqaz – Mərkəzi Asiya iqtisadi əlaqələrinin daha da yaxşılaşdırılmasına səbəb olmuşdur. 2001 - ci ilin sentyabrından Bakı- Aktau gəmi- bərə xətti fəaliyyət göstərir.

Gəmi - bərə keçidinin yaradılması və istismara verilməsi yüklərin aşırılmasına (yeni yüklərin yükləyib- boşaldılması) sərf olunan vaxta qənaət edərək, limanların daha da səmərəli işləməsinə təkan vermişdi.

Xəzər gəmi- bərə keçidinin səmərəliliyini başqa bir misaldə də göstərmək mümkündür: Yüklər Aşqabaddan Bakıya, dövrəmə dəmir yolu ilə gətirilməyə sərf olunan vaxtdan on dəfə tez çatdırılır. Bu da milyonlarla vəsaitə qənaət deməkdir. Bakı, Türkmənbaşı, Aktau limanlarında gəmi-bərə kompleksinin layihələri Xəzər dəniz Elmi- Tədqiqat və layihə-axtəriş İnstitutu («Xəzərdəniz ETA Layihə») tərəfindən hazırlanıb istifadəyə veriləndir.

Bakı-Türkmənbaşı və Bakı - Aktau arasında işləyən dəmiryol bərə keçidinin yük və sərnişin daşınmasında əhəmiyyəti böyükdür. Bu yol vasitəsi ilə Mərkəzi Asiyadan pambıq, neft, heyvandarlıq məhsulları Avropaya ixrac olunur, eyni zamanda buraya Avropadan taxıl, soya, maşın avadanlığı və s. gətirilir.

Xəzər gəmi - bərəsi 11 saat ərzində bir sahildən o biri sahilə onlarla dəmir yol vaqonu, avtomobil və 300 nəfərdən artıq sərnişin daşıya bilir.

Bu gün də Xəzər Dəniz Gəmiçilik İdarəsinin 27 gəmisi Xəzər hövzəsi hüdudlarından kənarında Qara və Aralıq dənizi limanları arasında yük daşımaqla Respublikamıza xeyli valyuta gətirilir.

1996-cı ildən Özbəkistan, Türkmənistan və Azərbaycan ərazisindən keçməklə, Qərbi Avropa ölkələrinə gəmi- bərələrlə tranzit pambığın daşınması dəniz nəqliyyatın dirçəldilməsinə səbəb olmuşdur. Qara dəniz limanları arasında işləyən «Rəşid Behbudov», «Aşıq Ələsgər» və başqa teploxodlar vasitəsi ilə Gürcüstan limanlarına daşınan yüklər Azərbaycana gətirilərək Bakıdan gəmi- bərələrlə Türkmənistana, Qazaxıstana oradan dəmir yol qatarları vasitəsi ilə Özbəkistana, Qırğızıstana və s. şərq ölkələrinə göndərilir.

Keçmiş SSRİ dövründə Bakı limanı Zaqafqaziya və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında iqtisadi əlaqələri təmin edirdi. Həmin dövrdə Bakı Dəniz limanının quru yük dövriyyəsinin fərqləndirici cəhətləri əlaqələrin coğrafiyası ilə müəyyən olurdu.

Bunlar aşağıdakılardır:

İdxal - Türkmənistan tikinti materialı, duz; Qazaxıstan və Özbəkistandan kimyəvi maddələr;

İxrac - Bolqarıstana, Türkiyə və İtaliyaya pambıq;

Tranzit – Rusiyadan İrana meşə materialları. Rusiya, Ukrayna və Qazaxıstandan İrana metal, Qərb ölkələrindən Mərkəzi Asiya ölkələrinə

maşın avadanlığı.

Bakı Dəniz Limanı üçün forland hesab olunan Aktau, Türkmənbaşı və s. limanlarla ənənəvi olaraq iqtisadi əlaqələr inkişaf edir. Belə ki, Qazaxıstanın Tengiz yatağından çıxarılan neft dəmir yolu və ya boru-kəmərlər vasitəsi ilə Aktau limanına nəql olunur. Aktaudan tankərlər vasitəsi ilə Dübəndi neft terminalına gətirilir. Dübəndidən isə dəmir yol sistemləri ilə ya da boru-kəmərlə Əli-Bayramlıya vurulur və oradan dəmir yol sistemləri ilə təkrar Batuma göndərilərək dünya bazarına çıxarılır. Eyni zamanda Türkmənistanda çıxarılan xam neft boru-kəməri vasitəsi ilə Çələkən və Okarem limanlarına nəql olunur. Oradan tankərlərlə Dübəndiyə gətirilərək təkrar Əlibayramlıya vurularaq dəmir yolu sistemləri ilə Batuma və oradan da dünya bazarına çıxarılır. Bu əlaqələrin fəaliyyətində Dübəndi limanının əhəmiyyəti ildən ilə artır.

Belə ki, 1997-ci ildə neft terminalı üzrə 1173805 ton neft 232 gəmi ilə daşınmışdır. Bundan da 140 gəmi vasitəsilə 79704 tonu, yəni 67,9% - i Qazaxıstana; 26 gəmi ilə 18583 tonu yəni 10,1% - i Türkmənistanına; 64 gəmi ilə 2528 tonunu Azərbaycana aid yerli yataqlardan Dübəndi neft terminalına daşınmışdır.

1999-cü ildə neft terminalı üzrə 2542982 ton neft 413 gəmi ilə daşınmışdır. Bundan 1844934 ton, yəni 72,5%, 263 gəmi, yəni 63,7% - Qazaxıstana; 523238 ton, yəni 20,6%, 104 gəmi, yəni 25,2% - Türkmənistanına; 174810 ton, yəni 6,9%, 46 gəmi, yəni 11,1% - i Bakıya aid olmuşdur.

2000-ci ildə isə neft terminalı üzrə 3283171 ton neft 522 gəmi ilə daşınmışdır. Bundan 2433663 ton, yəni 74,1% 352 gəmi, yəni 67,4% - i Qazaxıstana; 750967 ton, yəni 22,9% və 138 gəmi, yəni 26,5% - i Türkmənistanına; 98541 ton, yəni 3% və 32 gəmi, yəni 6,1% - i Bakının payına düşür.

1994-cü ilin sentyabr ayının 20-də Bakıda Azərbaycan Dövlət Neft şirkəti ilə dünyanın 9 ölkəsinin 11 neft şirkətləri arasında bağlanan «Əsrin müqaviləsi» müstəqil respublikamızın yeni neft strategiyası və doktrinasının əsasını qoydu. Məhz bu müqavilə tarixi «İpək Yolu»-nun bərpa edilməsi istiqamətində atılmış ilk addım oldu. Yalnız «Əsrin müqaviləsi» ilə əlaqədar Bakı Dəniz Limanının yük dövriyyəsi artmağa başladı.

1999-cü ildə liman üzrə yükaşırma işlərinin 70% neft terminalının, 27% Bərə keçidinin, qalan hissəsi (3% -i) isə yerdə qalan obyektlərin üzərinə düşür. Ümumi yükaşırma işlərinin həcmi obyektlər üzrə aşağıda göstərilən miqdardadır:

Neft terminalı	2 milyon 543 min ton
Bərə keçidi	956 min ton
Əsas yük terminalı	59 min ton
Su sahəsi	51 min ton

Ümumi yükaşırmanın 86% -i tranzit yüklərin payına düşür. Belə ki, Kaspian Trans İnko kompaniyası vasitəsi ilə neft terminalından Qazaxıstan nefti 1 milyon 795 min ton, Türkmənistan nefti isə 538 min ton həcmində daşınmışdır. Bərə terminalı üzrə tranzit yüklərdən 127 min ton və yaxud 1464 vaqon dizel yanacağı, 57 min ton və yaxud 802 vaqon pambıq boşaldılmış, 121 min ton və yaxud 1444 vaqon soya yüklənmişdir.

Əsas yük terminalı üzrə isə aşağıdakı mallar; 14253 ton sement,

36 min ton duz, bunlardan başqa metal, boru, armatur, mebel, məişət avadanlığı, bitki yağı, spirt çəlləkləri, şəkər tozu və s. daşınmışdır.

2000-ci ildə isə Bakı Dəniz Limanında yükaşırmanın həcmi 4 milyon 593 min ton olmuşdur. Yükaşırma işləri cari ildə 84% yerinə yetirilmişdir ki, bu da 1999-cu illə müqayisədə 127% təşkil edir. 2000-ci ilə nisbətən liman üzrə yükaşırmanın həcmi 27% artmışdır ki onlardan da Bərə terminalı üzrə 30%, Neft terminalı üzrə isə 29% artım müşahidə olunmuşdur. Lakin əsas yük terminalı 10% aşağı düşmüşdür. 2000-ci il ərzində konteynerlərin sayı 280 ədəd olmuşdur. Liman üzrə yükaşırma işlərinin 71%-i Neft terminalının, 27%-i Bərə keçidinin, qalan hissəsi isə o biri obyektlərin payına düşür. Ümumi yükaşırma işlərinin həcmi obyektlər üzrə aşağıda göstərilən miqdardadır:

Neft terminalı	3 milyon 283 min ton
Bərə keçidi	1 milyon 254 min ton
Əsas yük terminalı	54 min ton
Konteyner terminalı	2 min ton/ 280 ədəd

Ümumi yükaşırmanın 88% - i tranzit yüklərin payına düşür, bu da keçən il ilə müqayisədə 130% artım deməkdir. Bu onu göstərir ki, artıq İpək Yolu inkişaf edərək fəaliyyət göstərir. Belə ki, «Kaspian Trans İnko» kompaniyası vasitəsi ilə neft terminalına Qazaxıstandan 243 min ton, Türkmənistandan isə 751 min ton nefti daşınmışdır. Bu göstərici 1999-cu ilə nisbətən müvafiq olaraq 32% və 44% artmışdır. Bərə terminalı üzrə tranzit yüklərdən 204 min ton və yaxud 2330 vaqon dizel yanacağı (keçən illə müqayisədə 106%), 125 min ton və yaxud 1739 vaqon pambıq (keçən illə müqayisədə 143%) boşaldılmış, 109 min ton və yaxud 1312 vaqon soya yüklənmişdir.

Əsas yük terminalı üzrə isə 2000-ci ildə aşağıdakı məmulatlar emal olunmuşdur: 8312 ton sement, 41680,8 ton duz, 524,69 ton avadanlıq, 922,7 ton armatur, 1889,49 ton boru, 14,1 ton metal, 2,3 ton kater, 25 ton traktor və s. daşınmışdır.

Liman əsasən yuxarıda göstərilən xidmətləri bu ildə Azneftyağ, Kaspian Trans İnko, Azərbaycan Dəmiryol idarəsi və Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi, Xəzər Dəniz neft Donanma idarəsi və s. gəmi sahiblərinə göstərir.

2000-ci il ərzində yerinə yetirilmiş xidmət və işlər 18 milyard 223 milyon manat təşkil edir (keçən illə müqayisədə 84%). Ondən 43% yükaşırma işləri, 54% isə gəmilərə xidmət göstərən yığımlar təşkil edir.

Maliyyə nəticələri göstəricisi kimi liman üzrə gəlir 21 mlrd. 415 min. manat təşkil edir. O cümlədən hesabat dövrü ərzində 2 mln ABŞ dolları daxil olmuşdur ki, bu da 1999-cu illə müqayisədə 122% artım deməkdir.

Xərclər isə cari dövr ərzində 18 milyard 682 milyon manata yaxın təşkil etmişdir. Mənfəət isə 2 mlrd. 734 mlrd. manat təşkil edir. Bakı Dəniz Limanının dövrüyyəsinin artmasında başlıca amillərdən biri də Bakı- Ceyhan kəmərinin istifadəyə verilməsi olacaqdır.

2002-ci il sentyabrın 18-də Bakı-Tiblis-Ceyhan əsas ixrac boru kəməri tikintisinin təməli qoyulmuşdur. Dünyada analoqu olmayan bu layihə, Şərqi-Qərb enerji dəhlizi gerçəkləşmişdir.

1994-cü ilin sentyabr ayında başlanan yeni neft strategiyası tək cəmiyyətimizin perspektivdəki inkişafının əsasını qoymamış, həm də Xəzər regionundakı zəngin karbohidrogen ehtiyatlarının istehsalına, bu regi-

onun dünyada Ən böyük enerji mərkəzlərindən birinə çevrilməsində əsas rol oynamışdır.

Bakı-Tiblisi-Ceyhan boru xətti ilə Türkiyənin Aralıq dənizindəki Ceyhan limanına uzunluq 1760 km-dir. Əsasən 42 düyməlik boru kəmərinə, 8 nasos stansiyası və 98 siyirtməli stansiyaya malik, 2, 95 milyard ABŞ dolları sərmayə tələb edən layihədir. Xəzər dənizindən Aralıq dənizindək olan yol boyunca boru kəməri bəzi yerlərdə 2700 m-dən yüksəklikdən və 1500 çaydan keçir.

Boru kəmərinin maksimal illik neft buraxma imkanı 50 milyon tondur, bununda ildə 10 milyon tonu Qazaxıstan Dövlətinin rəsmi müqaviləsinə görə Qazaxıstan neftidir.

2002-ci ildə limanın Bərə terminalında yük həcminin sürətli artımı (cədvəl 1) müşahidə olunmuşdur. Belə ki, həmin ildə Bakı-Türkmənbaşı-Bakı və Bakı-Aktau-Bakı istiqamətində ümumən 2871 min ton yük aşırılmışdır ki, bu da ötən illə müqayisədə 2 dəfə artıqdır. Belə sürətlə artıma səbəb bir tərəfdən Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat dəhlizində yük axımlarının artması, digər tərəfdən isə 2001-ci il sentyabr ayında açılmış Bakı-Aktau bərə xəttinin intensiv işləməsi olmuşdur.

Belə ki, 2005-ci ildə Xəzər dənizi hövzəsi limanları ilə Bakı Dəniz Limanının əsas yük terminalı arasında daşınan yüklərin istiqaməti aşağıdakı kimi olmuşdur. Bakı Dəniz Limanına idxalın istiqaməti və tərkibi;

Aktau-Bakı limanı arasında daşınan yüklər isə əsasən dəmir lövhələr, yük və minik maşınları, müxtəlif maşınlar, yük konteynerləri, boru, müxtəlif avadanlıqlardan ibarət olmuşdur.

Türkmən limanına gələn gəmilər isə əsasən Sumqayıtın kimya müəssisələrinə duz, polipropilen daşımışdır.

Bakı Dəniz Limanından ixracın istiqaməti və tərkibi;

Bakı-Həştərxa arasında əsasən boru;

Bakı-Maxaçkala arasında köks;

Bakı-Aktau arasında yük maşınlar, yük konteynerləri, müxtəlif avadanlıqlar;

Bakı-Ənzəli arasında armatur, metal, müxtəlif avadanlıqlar daşınmışdır.

Belə ki, Azərbaycanın Bakı Dəniz Limanının Avropa-Qafqaz-Asiya, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin mərkəzlərində olduqları üçün, onun yük dövriyyəsinin 88%-ni tranzit yüklər təşkil edir. Bunun da hesabına ölkə milyonlarla gəlir əldə edir. Hesablamalara görə həmin nəqliyyat dəhlizlərindən istifadə edən ölkələrin tranzit yüklərinin yalnız 10%-i Azərbaycandan keçərsə, Respublika çox böyük qazanc əldə edə bilər.

#### ƏDƏBİYYAT

1. Bakı Dəniz Limanının Plan – Təşkilat analitik xidmətinin illik məlumatları. 1990 – 2005
2. Heydər Əliyev İşığı – İpək- Yolu Bakı, «Çaşıoğlu» nəşriyyatı, 2000;204s.
3. Məmmədov Z.S. XXI əsr iqtisadi İnkişafın nəqliyyat faktorı. Bakı, Azərbaycan, 2002, 380 s.
4. Исмаилов И.Н. Взаиможиваемость разнохарактерных производств в Прикаспийском регионе – Жур. «Каспийский регион : политика, экономика, культура ». Астрахань, 2005, № 2, с. 23 – 27

#### ГЕОГРАФИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК БАКИНСКОГО МОРСКОГО

## **ПОРТА И ПУТИ ЕГО РАЗВИТИЯ**

**С.А.АЛЛАХВЕРДИЕВА**

### **РЕЗЮМЕ**

В статье произведен глубокий анализ географии грузовых перевозок Бакинского морского порта и пути его развития. Показана его роль в становлении современных международных связей как внутри региона, так и между Азией и Европой. Одновременно выявляется значение Бакинского порта как транзитного пункта в транспортных коридорах «Север-юг» и «Великий Шелковый путь» и влияние на экономику Азербайджана.

## **GEOGRAPHY OF CARGO TRANSPORTATION OF BAKU SEAPORT AND ITS WAYS OF DEVELOPMENT**

**S.A.ALLAKHVERDIYEVA**

### **SUMMARY**

It has been deeply analyzed in the article geography of cargo transportation of Baku seaport and its ways of development. It is shown its part in getting of modern international connections as inside of region as between Asia and Europe. The same time proclaims the importance of Baku seaport as a transit point in transport corridors “North-South” and “Great Silk Way” and its influence to economy of Azerbaijan.