



"İQTİSADI İSLAHATLAR" elmi-analitik jurnal

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİ: MİLLİ VƏ QLOBAL ÇAĞIRIŞLAR



№ 1(12)-2025
səh.

Aqil Məhiyəddin Əsədov
İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin
şöbə müdiri, iqtisad elmləri doktoru

Əbdülrəhim Əbdülrəhman Dadaşov
İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin
sektor müdiri, iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru



aqil.asadov@ereforms.gov.az



abdulrahim.dadashov@ereforms.gov.az

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİ: MİLLİ VƏ QLOBAL ÇAĞIRIŞLAR

Aqil Məhiyəddin Əsədov

İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin
şöbə müdiri, iqtisad elmləri doktoru

Əbdülrəhim Əbdülrəhman Dadaşov

İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzinin
sektor müdiri, iqtisad üzrə fəlsəfə doktoru

XÜLASƏ

Qloballaşmanın sürətlənməsi və beynəlxalq ticarətin coğrafi miqyasının genişlənməsi fonunda nəqliyyat dəhlizlərinin strateji əhəmiyyəti artmaqdadır. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu, Şimal-Cənub, Şərq-Qərb kimi əsas dəhlizlərin institusional strukturu, idarəetmə mexanizmləri və regional integrasiyaya təsirləri həm xarici ticarət münasibətlərində və beynəlxalq layihələrdə iştirakında hiss olunmaqdadır. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin, xüsusilə Avropa ilə Asiyanı birləşdirən Şərq-Qərb marşrutlarının qlobal iqtisadi sistemdə əhəmiyyəti danılmaz bir fakta çevrilmişdir. Orta Dəhlizin (Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu) beynəlxalq ticarət axınlarının şaxələndirilməsi və regionlararası iqtisadi əlaqələrin gücləndirilməsi baxımından strateji əhəmiyyətini vurğulayır. Azərbaycanın tranzit potensialının reallaşdırılması istiqamətində görülmüş işlər, qəbul edilmiş siyasi-strateji sənədlər və dəhlizlərin icrası üzrə irəliləyişlər onu deməyə əsas verir ki, artıq ölkəmiz də bu çağırışlara cavab reaksiyası olaraq öz milli prioritetlərini uyğun formada seçmişdir.

Məqalədə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin təşkili, fəaliyyət prinsipləri və onların iqtisadi inkişafdakı rolu təhlil edilir, eyni zamanda milli və qlobal səviyyədə ortaya çıxan çağırışlar sistemli şəkildə araşdırılmışdır. Bu istiqamətdə nəqliyyat sektorunda rəqabət qabiliyyətinin artırılması, dayanıqlı logistik sistemin qurulması və regional əməkdaşlığın gücləndirilməsi istiqamətində siyasət tövsiyələri irəli sürülmüş, milli maraqlarla qlobal çağırışların uyğunlaşdırılması imkanlarına dair nəzəri və praktiki yanaşmalar təqdim olunmuşdur. Tədqiqat nəticəsində məlum olur ki, Azərbaycan-Qazaxıstan əməkdaşlığı regional integrasiyanın güclənməsinə və nəqliyyat dəhlizlərinin effektivliyinin artmasına mühüm töhfə verir.

Açar sözlər: Azərbaycan, Qazaxıstan, Orta Dəhliz, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri, logistika, tranzit potensialı.

JEL kodu:L90; L91; L92

GİRİŞ

Cəmiyyətin və sənayenin daşınmalara olan tələbatını ödəyən nəqliyyat xidmətləri gündəlik həyatın ayrılmaz tərkib hissəsidir. Eyni zamanda, müasir dünyada integrasiya proseslərinin intensivləşməsi nəticəsində nəqliyyat xidmətləri, artıq qlobal əhəmiyyət kəsb edir. Beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri xarici bazara çıxışın, qlobal məkana integrasiyanın əsas vasitəsi kimi milli iqtisadiyyatların davamlı və dinamik tərəqqisinin zəruri şərtinə çevrilib. Müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin genişliyi, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin iştirakçısı olmaq milli dövlətlərə xüsusi üstünlüklər və uzunmüddətli dividend vəd edir. Bu mənada beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin potensial imkanlarının araşdırılması bütün dövrlərdə mühüm aktuallıq kəsb edir.

Həm də ona görə ki, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri dövlətlərarası iqtisadi münasibətlərin zəruri elementi olmaqla yanaşı, milli iqtisadiyyata, eləcə də onun ayrı-ayrı sahələrinə də təsirsiz ötüşmür. Xüsusilə daxili nəqliyyat əlaqələrinə, milli nəqliyyat sisteminə təsir edir, ölkənin regionlararası əlaqələrini daha da intensivləşdirir, milli istehsal nümunələrinin daha geniş bazarlara çıxışını təmin etməklə ümumi iqtisadi tərəqqiyə dəstək verir [1; 4].

Bütün bunlarla yanaşı, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin iştirakçısı olan ölkələr üçün nəqliyyat və ətraf mühit məsələləri daha ciddi hal alır. Yəni, qeyd edilən üstünlüklərlə yanaşı, nəqliyyatın təsiri ilə formalaşan ekoloji problemlərə diqqətlə yanaşılması, eləcə də mövcud problemlərə nəqliyyatın təsirlərinin minimumlaşdırılması kimi məsələlər də nəzərdən qaçmamalıdır. Təqdim edilən məqalədə də nəqliyyat əlaqələrinin nəticələri və üstünlükləri təhlil olunmaqla yanaşı, mənfi ekoloji təsirlərinin qarşısının alınması istiqamətində təhlil və araşdırmalar aparılır.

NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN FORMALAŞMASI ZƏRURİLİYİ

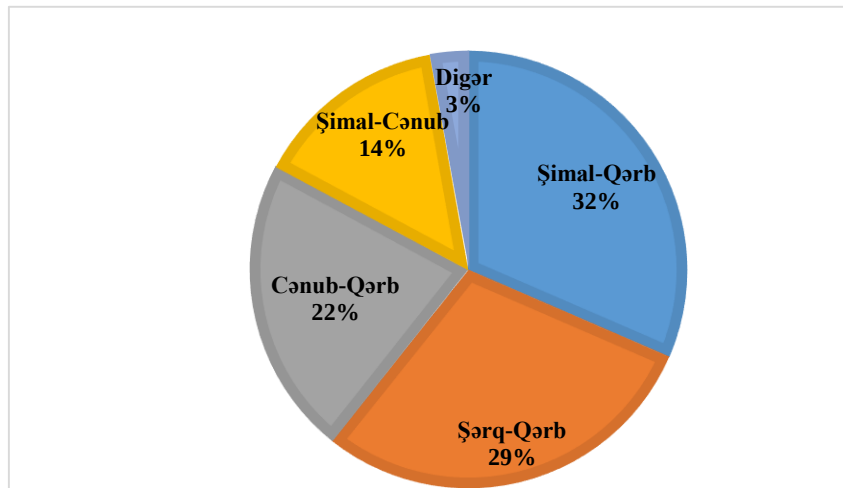
Müasir dövrdə xarici bazarlara çıxış, qlobal məkanda cərəyan edən sosial-iqtisadi proseslərdə fəallıq, dünya bazarında rəqabət qabiliyyətli məhsullarla iştirak, eləcə də bütün bunların kontekstində milli maraqların və təhlükəsizliyin qorunması inkişaf səviyyəsindən asılı olmayaraq bütün dövlətlərin dinamik tərəqqisinin zəruri şərti kimi çıxış edir. İKT-nin inkişafının dünyanı vahid iqtisadi orqanizmə çevirdiyi indiki zamanda əmtəə və xidmətlərin hərəkəti kəskin şəkildə intensivləşib. Sanki dövlətlər dünya ticarətində daha çox paya sahib olmaq, dünya bazarına daha çox və çeşidli məhsul çıxarmaq uğrunda yarışır. İqtisadi nəzəriyyədən də məlumdur ki, daha çox və geniş çeşidli son məhsul ixracı ölkələrin inkişaf səviyyəsini xarakterizə edir. Bu mənada, dövlətlərin dünya bazarında daha çox pay almaq uğrunda yarışı təbii və bu yarışın əsas aparıcı qüvvəsi nəqliyyat əlaqələridir. Başqa sözlə desək, milli dövlətlərin dinamik və davamlı tərəqqisinin zəruri şərtinə çevrilmiş qlobal məkana və xarici bazara çıxışın aparıcı qüvvəsi nəqliyyat əlaqələridir. Bu isə o deməkdir ki, müasir dövrdə nəqliyyat əlaqələri, beynəlxalq nəqliyyat layihələrində iştirak milli və qlobal inkişafın aparıcı qüvvəsi kimi çıxış edir [4; 8].

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT LAYİHƏLƏRİ: AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ MÖVQEYİ

Müasir dövrdə Qafqaz regionu, konkret olaraq Azərbaycan Respublikası Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşməklə, eləcə də uğurla reallaşdırılan tikinti-quruculuq və infrastruktur strategiyası əsasında Avroatlantik məkanın aparıcı nəqliyyat-tranzit qovşağına çevrilib. Coğrafi mövqe və müasir infrastruktur təminatı baxımından hazırda regionda Azərbaycan Respublikasının iştirakı olmadan hər hansı layihənin reallaşdırılması qeyri-mümkündür. Uzun illər öncədən sistemli şəkildə reallaşdırılan layihələr, müasir infrastrukturun formalaşdırılması, 400 hektara yaxın ərazidə Ələt terminalının tikintisi, nəqliyyatın ayrı-ayrı növləri üzrə kompleks yanaşmanın təmin olunması, ölkədə Tranzit Daşınmalarla bağlı Koordinasiya Şurasının yaradılması, bütün nəqliyyat sistemini özündə birləşdirən Azərbaycan Nəqliyyat və Kommunikasiya Holdinginin formalaşdırılması, biri-birini tamamlayan Dövlət Proqram və layihələrinin uğurla həyata keçirilməsi, ölkədə proqram təminatlı idarəetmə sisteminin yaradılması və s. kimi mühüm addımlar Azərbaycan Respublikasını beynəlxalq nəqliyyat əlaqələrinin aparıcı üzvünə çevirmişdir. Artıq, nəinki Şərq-Qərb və Şimal-Cənub, eləcə də Şimal-Qərb, Cənub-Qərb istiqamətlərində də tranzit daşınmalar həyata keçirilməkdədir. 2024-cü ilin may ayında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu üzərində son tamamlanma işləri də bitərək, daşıma üçün tam hazır vəziyyətə gətirilib və yolun buraxıcılıq qabiliyyəti illik bir milyon tondan 5 milyon tona çatdırılıb. Dəmir İpək yolu adlandırılan bu layihə, Şərq-Qərb istiqamətlərində daşınmalar üçün, xüsusilə mühüm əhəmiyyət kəsb edir [1; 2; 5].

Qeyd edildiyi kimi, artıq 2024-cü ildə statistik mənzərə mövcuddur və bütün istiqamətlərdə tranzit daşınmalarının dinamik artımını göstərir. Dövlət Gömrük Komitəsinin məlumatları əsasında aparılmış təhlillərin nəticələrinə görə, 2024-cü ildə Şərq-Qərb, Şimal-Qərb, Cənub-Qərb və Şimal-Cənub kimi dörd əsas dəhliz vasitəsilə tranzit daşınmalar ümumi tranzit daşınmaların 97.0%-ni təşkil edib. Tranzit daşınmalarının 32%-i Şimal-Qərb, 29%-i Şərq-Qərb, 22%-i Cənub-Qərb, 14%-i isə Şimal-Cənub istiqaməti üzrə həyata keçirilib.

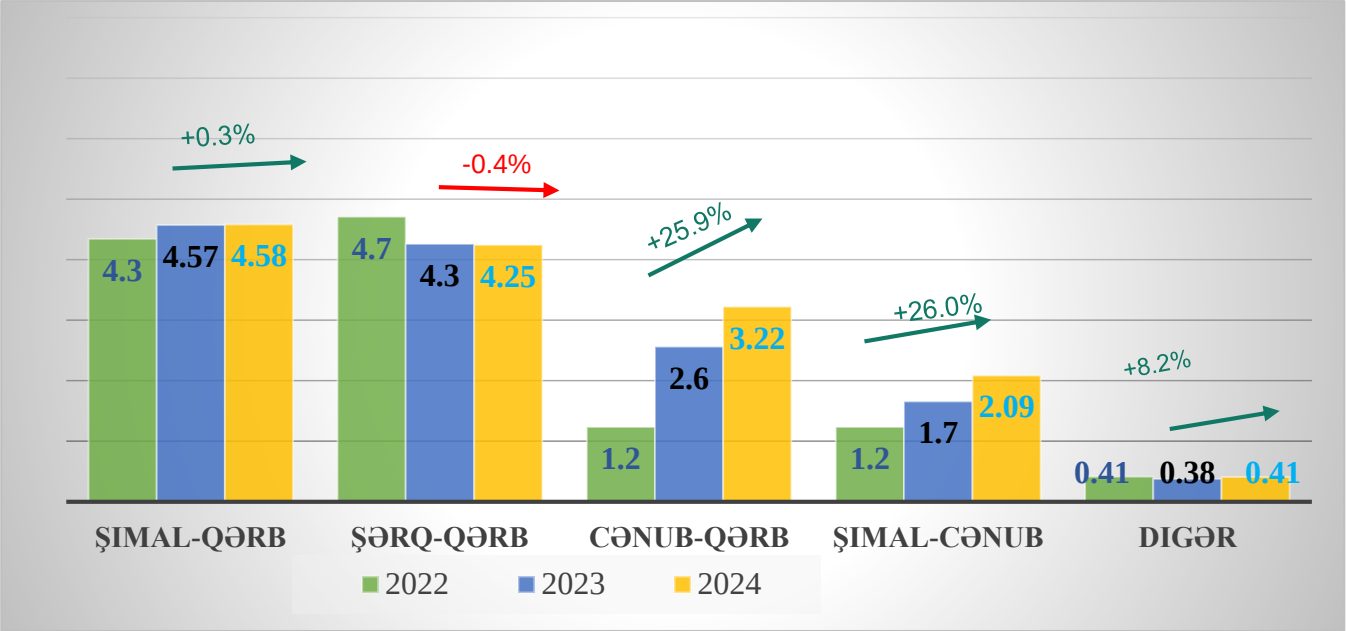
Qrafik 1. Tranzit yük daşınmalarının dəhlizlər üzrə bölgüsü, %-lə
(2024-cü il üzrə)



Mənbə: Dövlət Gömrük Komitəsi

Yuxarıda da qeyd edildiyi kimi, Şərq-Qərb dəhlizi üzrə 0.4% azalma istisna olmaqla, digər dəhlizlər üzrə daşınmalarda dinamik artım təmin edilib. Şərq-Qərb üzrə azalma isə daha çox Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin təmiri ilə bağlıdır, hansı ki, 2024-cü ilin may ayında tamamlanmışdır.

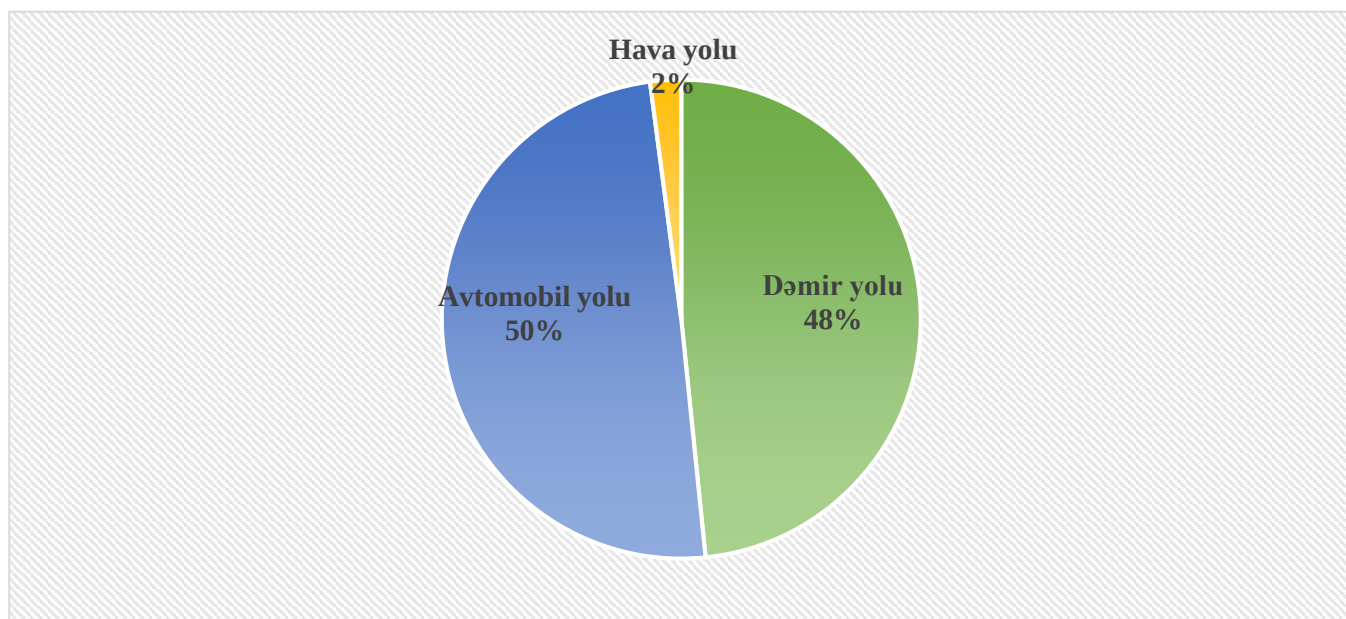
Qrafik 2. Beynəlxalq dəhlizlərlə yük daşınmalarının həcmi, milyon ton
(2022-2024-cü illər üzrə)



Mənbə: Dövlət Gömrük Komitəsi

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində daşınan tranzit yüklərin nəqliyyat növləri üzrə bölgüsündə avtomobil yollarının payı 50%, dəmir yollarının payı isə 48% təşkil edir, qalan 2% hissə isə hava yolları ilə daşınan tranzit yüklərin payına düşür. Əslində isə tranzit daşınmalarda su nəqliyyatı da yaxından iştirak edir, sadəcə burada limana və ya limandan daşınmalar avtomobil və ya dəmir yolu ilə həyata keçirildiyi üçün yüklər də bu nəqliyyat növünün payında cəmləşdirilir. Ümumilikdə isə, mövcud mənzərə aşağıdakı kimidir:

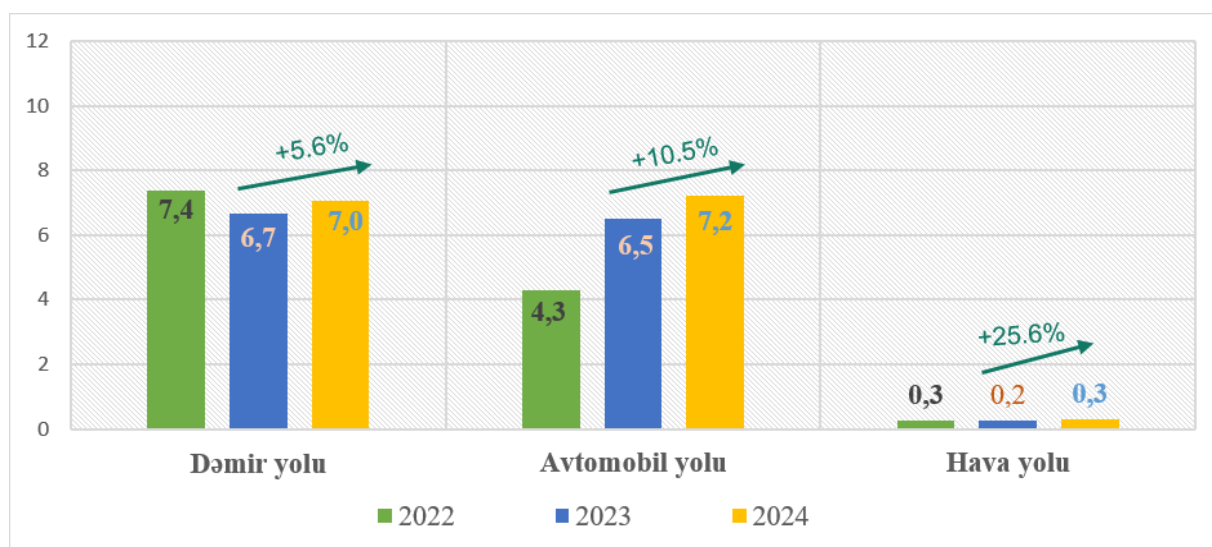
**Qrafik 3. Tranzit yük daşınmalarının nəqliyyat növləri üzrə bölgüsü, %-lə
(2024-cü il üzrə)**



Mənbə: Dövlət Gömrük Komitəsi

Konkret nəqliyyat növləri ilə daşınma həcminə gəldikdə, 2022-ci ildə 12 milyon ton, 2023-cü ildə 13.4 milyon ton, 2024-cü ildə isə 14.5 milyon ton tranzit yük daşınmışdır ki, bunun da ayrı-ayrı illər və nəqliyyat növləri üzrə statistik mənzərəsi aşağıdakı kimidir.

**Qrafik 4. Nəqliyyat növləri üzrə tranzit yük daşınmalarının həcmi,
milyon ton (2022-2024-cü illər üzrə)**



Mənbə: Dövlət Gömrük Komitəsi

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin fəaliyyətində müşahidə edilən mənzərə, eləcə də perspektivlər bu sahədə tədbirlərin davamlılığını zəruri edir. Nəzərə alsaq ki, yuxarıda göstərilən rəqəmlər dəhlizlərin potensial imkanlarının çox az bir hissəsini ifadə edir, onda dəhlizlər üzrə perspektivlərin daha geniş və uzunmüddətli olacağı aydınlaşar.

Statistik mənzərə ilə yanaşı, konseptual istiqamətlərdə də qəbul edilən qərarlar Azərbaycanın mövqeyini daha da möhkəmləndirir. Yuxarıda da qeyd edildiyi kimi, dəhlizlərin potensial imkanlarından daha səmərəli istifadə istiqamətində institusional qərarlar qəbul etməklə yanaşı, həm də ölkəmizdə proqram təminatlı idarəetmə həyata keçirilir ki, bu da daha konkret nəticələrə əldə etməyə imkan verir. Xüsusilə, “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımaların təşviqinə dair 2024-2026-cı illər üçün Fəaliyyət Planı”nı, “Hava daşımaları üzrə rəsmiyyətin sadələşdirilməsinə dair Dövlət Proqramı”, “Bakı şəhərində və ətraf ərazilərdə nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə dair 2025–2030-cu illər üçün Dövlət Proqramı” və s. proqram və layihələrin icrasının monitorinq və qiymətləndirilməsinin aparılması qarşıya qoyulmuş vəzifələrin vaxtında və daha keyifiliyyətlə icrasına dəstək verir. Nəticədə, proqramdan gözləntilər özünü doğruldur, ölkəmizin nəqliyyat-tranzit potensialından daha səmərəli və çevik istifadə imkanları yaranır, eləcə də regionun aparıcı nəqliyyat-tranzit qovşağı kimi Azərbaycan Respublikasının mövqeyi daha da möhkəmlənir [1; 5;].

Müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri artıq bir dəyər zəncirinə çevrilib. Daşınma xərclərinin hazır məhsulların üzərində təsiri, yeni bir dəyər formalaşdırır. Hansı ki, bu dəyərin formalaşmasında dəhlizlər boyunca bütün ölkələrin bu və ya digər payı vardır, eyni zamanda da bu dəyər insanların layiqli həyat səviyyəsinə ciddi şəkildə təsir imkanına malikdir. Aydındır ki, daşınma məsafəsi və zamanı xərclər ilə düz mütənasibdir. Dəhlizlərin daha əlverişli və qısa ərazilərdən keçməsi, yükləmə-boşaltma proseslərinin sürətləndirilməsi, mümkün rəqəmsallaşdırmanın həyata keçirilməsi ilə daşıma müddətinin azaldılması arzu ediləndir. Başqa sözlə desək, məsafələrin azaldılması mümkün olmadıqda belə, üzv dövlətlərin daşınma zamanını azaltmaq imkanları mövcuddur ki, bu da daşınma xərclərinin azaldılmasına təsir edər. Bu baxımdan da, hər hansı dəhlizin fəaliyyətinin səmərəliliyi, cəlbədiciliyi bütün üzv dövlətlərdən asılıdır.

QAZAXISTAN BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT LAYİHƏLƏRİNDƏ

Azərbaycan və Qazaxıstan Şərq-Qərb layihəsində birgə təmsil olunurlar. Şərq-Qərb layihəsinin, eləcə də bu layihənin əsas marşrutu olan Orta dəhlizin potensial imkanlarının reallaşdırılmasında Qazaxıstan Respublikasında da ardıcıl tədbirlər həyata keçirilir. Xüsusilə, Qazaxıstan tərəfi limanların (Aktau və Kurık) yük qəbulu və buraxılışı qabiliyyətinin artırılması, ümumilikdə limanda yerinə yetiriləcək proseslərin avtomatlaşdırılması istiqamətində ardıcıl layihələr reallaşdırır. Son illər Rusiya-Ukrayna münasibətlərində müşahidə olunan gərginlik Şimal Marşrutu ilə təchizat zəncirini əhəmiyyətli dərəcədə pozub və əsas yük axınıni Orta Dəhliz 2-ə yönləndirib (bax, şəkildə yaşıl rəng). Çin, Mərkəzi Asiya, Qafqaz və Avropanı quru və dəniz (Xəzər dənizi daxili) ilə birləşdirən əsas ticarət marşrutu olan Orta Dəhliz Çindən qatar, eləcə də digər Orta Asiya respublikalarından yük daşımaları

Qazaxıstana Aktau və ya Kurık dəniz limanlarına daxil olur. Daha sonra isə yük Xəzər dənizi ilə Bakının (Azərbaycan) yeni dəniz limanına - Ələtə daşınır.



Mənbə: Orta Ticarət və Nəqliyyat Dəhlizi, Dünya Bankı, Noyabr 2023.

Araşdırmalar göstərir ki, Qazaxıstan hələ 2014-cü ildə Trans-Qazaxıstan dəmir yolu şəbəkəsi çərçivəsində tikintisini tamamladığı 988 km uzunluğundakı Zhezkazgan–Beyneu dəmir yolu xətti, Orta Dəhlizin əsas tərkib hissələrindən biri kimi, Çindən Qazaxıstanın qərbinə, yəni Xəzər sahillərinə qədər olan məsafəni 1000 km qısaltmışdır. Əlbəttə, bütün bunlar dəhlizlərin potensial imkanlarından istifadəyə daha münbit şərait yaradır [12; 14; 18].

RUSİYA-UKRAYNA MÜNAQİŞƏSİNİN BEYNƏLXALQ YÜK DAŞINMALARINA TƏSİRLƏRİ

Təbii ki, daşıyıcı tərəf və yük sahibləri üçün məsafə qısalığı, daha az zaman sərfi kimi ən vacib məsələlərdən biri də təhlükəsizlikdir. Ona görə də Rusiya-Ukrayna arasında müşahidə edilən gərginliklər beynəlxalq daşınmalara da təsirsiz ötürə bilməzdi. Konkret olaraq, Rusiya və Ukrayna arasındakı müharibə müəyyən risklər formalaşdıraraq, alternativ marşrutları diqqət mərkəzinə gətirir. Xüsusilə, Şimal nəqliyyat dəhlizində yaranan təhlükəli vəziyyət yüklərin Orta dəhlizə yönləndirilməsinə təkan verməkdədir. Baxmayaraq ki, Orta Dəhliz həm məsafə baxımından, həm də yük daşımalarının vaxtı və təhlükəsizliyi nöqtəyi nəzərdən bir sıra üstünlüklərə malikdir, hələ də yüklərin daha çox hissəsini cəlb edə bilməyib. Ümumilikdə, Orta dəhlizin potensial imkanları daha geniş olsa da, hələlik dünyanın əsas yük axını olan Çin-Avropa arasında ticarət dövriyyəsinin 4-6 faizini cəlb edib.

Onu da qeyd edək ki, məhz müxtəlif ölkələr arasında yaranan gərginliklər səbəbindən Süveyş kanalı üzərindən Çindən Avropaya yük daşınmaları 50 faizdən də çox azalıb. Müşahidələr göstərir ki, yaranmış gərginliklər, münaqişələr ümumilikdə global tədarük

zəncirini pozmaqla yanaşı, təhlükəsizlik problemi ilə yanaşı, daşınma xərclərinin artmasına da səbəb olub. Əlavə xərc və vaxt itkisi beynəlxalq daşınmalarda xüsusi əhəmiyyət daşıyır və indi dünyada ticarət marşrutunda ən etibarlı nəqliyyat yolu kimi Orta dəhliz seçilir. Çinin “Bir kəmə, bir yol” layihəsi əsasında formalaşan Orta dəhliz Şərq-Qərb arasında ən etibarlı və sərfəli marşrut kimi diqqəti cəlb edir. Məhz bunun nəticəsidir ki, yalnız 2024-cü ildə dəhlizlə 3.6 milyon ton yük, 50 min TEU konteyner daşınması həyata keçirilib. Orta dəhlizin yük buraxıcılığı 10 milyon tondur, yaxın gələcəkdə isə hədəf bu marşrutla daşınan yüklərin həcmi 25 milyon tona və 200 min konteynerə çatdırmaqdır [3; 5; 20].

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİ ÜZRƏ QLOBAL ÇAĞIRIŞLAR

Əvvəldə də qeyd edildiyi kimi, Asiya və Avropa arasında daşınmalar Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə həyata keçirilir. Eyni zamanda, bu dəhlizlərin əsasında Şimal-Qərb və Cənub-Qərb daşınmaları da artıq reallıqdır və bununla bağlı konkret statistik nəticələr mövcuddur. Bununla belə, müasir dövrdə bir sıra üstünlükləri ilə Orta dəhliz daha çox gündəmdədir. Bu dəhliz həm ayrı-ayrı təşkilatlar, həm dövlətlər tərəfindən perspektivli bir marşrut kimi qəbul edilir. BMT-nin Xüsusi Proqramı olan SPECA, ADB-nin (Asiya İnkişaf Bankı), CAREC, Çinin “Bir kəmə, bir yol” layihəsi, Türk Dövlətləri Təşkilatı və s. Orta dəhlizin perspektivli olduğunu qəbul edir. Eyni zamanda, Orta dəhliz Çin və Avropa arasında daşınan yüklərin cəmi 3-5%-ni təşkil etsə də, Şimal dəhlizində yaranan nasazlıq, regionda baş verən yeni geosiyasi və geoiqtisadi reallıqlar səbəbindən Orta dəhliz üzərindən daşınmaların, təqribən 15-20%-ədək, hətta daha çox artacağı gözlənilir.

Eyni zamanda, dünyada müşahidə edilən tarif müharibəsi, xüsusilə ABŞ-ın müxtəlif ölkələrdən idxal edilən məhsullara yüksək tariflər tətbiq etməsi dünyanın nəhəng istehsal mərkəzi olan Çin məhsullarının yeni bazarlara çıxışını zəruri edir. Yaranmış vəziyyətdə Çin məhsullarının körfəz ölkələrinə, Avropa bazarına, Afrika ölkələrinə doğru hərəkəti daha da intensivləşəcək. Bu isə, nəticədə yük həcmi və dövriyyəsinin artmasına gətirib çıxaracaqdır. Ona görə də Orta dəhliz üzrə daşınmaların artması reallıqdır və dəhliz üzərində yerləşən ölkələrin artan yük həcmi müasir tələblərə uyğun qəbul etməyə, saxlamağa, yola salmağa və s. imkan verən infrastrukturun formalaşdırılması zəruridir. Davamlı təkmilləşdirilən infrastruktur təminat və institusional tədbirlər hər bir beynəlxalq daşıma marşrutunun, o cümlədən Orta dəhlizin əsas çağırışlarından biridir.

NƏTİCƏ

Aparılan araşdırmaların, eləcə də Dünya Bankı, ADB (Asiya İnkişaf Bankı), CAREC və s. təşkilatların hesabat və təhlillərinə əsasən aşağıda qeyd olunanların nəzərə alınması zəruri hesab edilir [10; 16;19; 20]:

➤ İlk növbədə, dəhlizlər üzərində koordinasiyanın gücləndirilməsi və vahid (uzlaşdırılmış) idarəetmənin olması çox vacibdir. Xüsusilə, yükün mənşəyindən təyinat məntəqəsinə qədər daşınmalara cavabdeh olan operatorun olması daha çevik daşınmalara

kömək edə bilər. Eyni zamanda, vahid operatorun yaradılması ilə bağlı əldə edilmiş razılaşma, düzgün həyata keçirildiyi təqdirdə, problemi aradan qaldıra, daşıma vaxtı azalda bilər ki, bu da yük cəlbədiciyi üçün önəmlidir.

➤ Vacib məsələlərdən biri də həm Xəzər dənizində, həm də Qara dənizdə limanların (xüsusilə, Orta dəhlizlə daşınmalar zamanı), eləcə də Xəzər dənizində gəmiçilik xidmətlərinin gücləndirilməsidir. Bəzi limanların dəmir yolları ilə ilk/son mil əlaqəsinin gücləndirilməsi məqsədəuyğun olardı. Bəzən isə iqlim şəraitinə görə ilin müəyyən dövrlərində liman-dəmir yolu əlaqəsinin yaradılması mümkün olmur ki, bu da yüklərin limanlarda qalma müddətlərini artırır və izafi xərclər yaradır.

➤ Aydınadır ki, dəniz nəqliyyatı beynəlxalq daşımalarda əsas nəqliyyat növlərindən biridir. Ona görə də Xəzər dənizində istismar edilən gəmilərin artırılması və Xəzərdə hərəkət sürətinin yüksəldilməsi, o cümlədən daha cəlbədici daşınma tariflərinin təklifi vacib hesab olunur;

➤ Müşahidələr göstərir ki, iqlim dəyişiklikləri və ya digər səbəblərdən dənizdə suyun səviyyəsinin aşağı düşməsi limanlarda dibi dərinləşdirmə işlərini zəruri edir. Azərbaycan Respublikasında bu mütəmadi olaraq həyata keçirilir, dəhlizə üzv olan digər ölkələrdə də aparılması məqsədəuyğun olardı. Paralel olaraq da, az su çəkmə qabiliyyətinə malik yeni nəsil gəmilərin istismarı məsələləri də nəzərdən keçirilə bilər. Həçinin naviqasiya və liman gəmilərinin hərəkətinə yardımçı vasitələrin yaradılması, yedək gəmilərinin istismarı və s. kimi məsələlər də aktualdır;

➤ Dəmir yolu infrastrukturunu təkmilləşdirilməsi və dəhlizlər boyunca uzlaşdırılması zəruridir. Dəmir yolları, bir çox hallarda, müxtəlif növ yüklərin uzaq məsafələrə kütləvi (iri çəkili) daşınmasında müqayisəli üstünlüyə malikdir. Bununla belə, dəmir yolu əməliyyatları üzrə avadanlıqların müasirləşdirilməsi, multimodal daşınmalar üçün əlaqələrin gücləndirilməsi ləngimələrin aradan qaldırılmasına və xərclərin azalmasına kömək edə bilər.

➤ Nəqliyyat dəhlizləri boyunca xidmət təminatçıları və tənzimləyici qurumlar arasında məlumat axınının sürətləndirilməsi, çevik əlaqələndirmənin təmin olunması zəruridir. Bu məqsədlə, rəqəmsal texnologiyaların köməyi ilə vahid platformanın formalaşdırılması məqsədəuyğun olardı.

➤ Araşdırmalar göstərir ki, dəhlizlər boyunca İKT imkanlarından daha səmərəli istifadəyə, unifikasiya və uzlaşdırmaya, sıx inteqrasiyaya ciddi ehtiyac vardır. Bunların edilməsi sənədlərin təkrarlanması qarşısını alır, sənədləşmələrin standartlaşdırılmasına kömək edir, dəhliz boyunca xidmət təminatçıları və ölkələri arasında interfeys (kəsişmə) nöqtələrində (sərhəd-keçid məntəqələrində) proseslərin daha səmərəli təşkilinə dəstək verir.

➤ Dəhlizlər boyunca sərhəd-keçid məntəqələrinin fəaliyyətinin uzlaşdırılması, e-növbə və e-TIR sistemlərinin tətbiqi, yük növlərinə görə (tez xarabolan, yaş məhsullar və s.) sürətli keçid dəhlizlərinin yaradılması da dəhlizlər üzrə daşınmaların artımına, yük cəlbədiciyinə müsbət təsir göstərə bilər.

Beləliklə, qeyd edilənlərin nəzərə alınması beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzrə daşınmaların daha da çoxalmasına, tranzit daşınma prosedurlarının sadələşdirilməsinə, yük cəlbədiciyinin artmasına şərait yarada və bununla da tranzit xidmətlərini milli büdcələrin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirə bilər. Şübhəsiz ki, daşınma tələbləri cəmiyyət və sənayedə baş verən proseslərdən, dəyişikliklərdən asılı olaraq dəyişən, inkişaf edən bir tələbdir. Ona görə də qeyd edilənlərin nəzərə alınması ilə yanaşı, dəhlizlər boyunca həm proseslərin

çevikləşdirilməsi, həm də daşınma vasitələrinin və infrastruktur təminatın təkmilləşdirilməsi davamlı olaraq həyata keçirilməlidir.

ƏDƏBİYYAT

1. “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımaların təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün Fəaliyyət Planı”. <https://president.az/az/articles/view/62315>;
2. Ağayev, E. (2023). Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit imkanları və beynəlxalq dəhlizlərdə rolu. “İqtisadiyyat və İdarəetmə” jurnalı, №3(75), s. 45–53.
3. Əliyeva, S. (2022). “Orta Dəhliz”in üstünlükləri və qlobal ticarətə təsiri. “Regionların İnkişafı” jurnalı, №4, s. 31–40.
4. Əsədov A. “Azərbaycanda yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafının təmin olunması problemləri”. Bakı, Avropa nəşriyyatı, II nəşr, 2023, 278 səh. <https://www.researchgate.net/publication/388642786>
5. Aliyev F., Asadov A., Jafarova V. and etc. “The Middle Corridor: Navigating Current Realities and Embracing Future Prospect”. Rumania, The "University Press" Târgu Mureş Publishing House, 2024, 245 p.
6. Asian Development Bank (ADB). (2022). Unlocking the Potential of the Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Corridors. Manila: ADB.
7. Babayev T., Virkovski V. “Modern approaches to digitalization of transport corridors in CAREC countries”. <https://plmo.cyber.az/2023/papers/17.pdf>;
8. Balbaa M. “International Transport Corridors”. 2023, February, ISBN:978-9943-8820-7-2
9. ESCAP (2022). Regional Cooperation Framework for Efficient and Resilient Transport Connectivity in Asia and the Pacific. Bangkok.
10. Gasimli V., Huseyn R., Museyibov A. and etc. “Turkish states economy”. Turkiye, Nobel yayın evi, 2023, 438 səh.;
11. International Transport Forum (ITF). (2022). Transport Outlook 2022. Paris: OECD Publishing.
12. Kazhymurat, B. (2022). Middle Corridor and Kazakhstan's Transit Strategy. Astana: Institute of World Economy and Politics.
13. OECD (2021). The Role of Transport Infrastructure in Global Value Chains. Paris: Organisation for Economic Co-operation and Development.
14. Samad G. “Trade Facilitation Cost of Regional Uncertainties”. CAREC, January 2025, 12p.;
15. SPECA Programme (2023). Transport and Trade Connectivity in Central Asia: Annual Progress Report. Almaty.
16. TDT (Türk Dövlətləri Təşkilatı). (2023). Middle Corridor Connectivity Initiative: Cooperation and Future Prospects. Ankara.
17. TRACECA (2024). Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia: Strategic Development Plan 2022-2026. Bakı: TRACECA.
18. “Transit trade facilitation in Azerbaijan, Kazakhstan and Uzbekistan”. CAREC and ADB, December 2024, 66 p.
19. UNCTAD (2023). Review of Maritime Transport 2023. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development.
20. World Bank (2023). Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. Washington, DC: World Bank.

21. World Economic Forum (2021). Global Risks Report 2021: Supply Chain and Transport Disruption. Davos.
22. WTO (2023). World Trade Report: Re-globalization for a resilient, inclusive and sustainable future. Geneva: World Trade Organization.
23. Ziyadov, T. (2014). Alat Free Economic Zone: Vision for the Future. Baku: Center for Strategic Studies under the President of Azerbaijan.
24. <https://en.trend.az/business/transport/3642640.html>
25. <https://customs.gov.az/>
26. <https://mincom.gov.az/az>
27. <https://stat.gov.az/>.

INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS: NATIONAL AND GLOBAL CHALLENGES

Agil Mahiyaddin Asadov
Abdulrahim Abdulrahman Dadashov

Summary

Against the backdrop of accelerating globalization and expanding the geographical scope of international trade, the strategic importance of transport corridors is increasing. The institutional structure, management mechanisms and regional integration effects of major corridors such as the Trans-Caspian International Transport Route, North-South, East-West are being felt both in foreign trade relations and in participation in international projects. The importance of international transport corridors, especially the East-West routes connecting Europe and Asia, in the global economic system has become an undeniable fact. The article emphasizes the strategic importance of the Middle Corridor (Trans-Caspian International Transport Route) in terms of diversifying international trade flows and strengthening interregional economic relations. The work done to realize the transit potential of Azerbaijan, the adopted political-strategic documents and the progress made in the implementation of the corridors give grounds to say that our country has already chosen its national priorities in an appropriate manner as a response to these challenges.

The article analyzes the organization of international transport corridors, operating principles and their role in economic development, and at the same time systematically examines the challenges that have arisen at the national and global levels. In this direction, policy recommendations are put forward to increase competitiveness in the transport sector, establish a sustainable logistics system and strengthen regional cooperation, and theoretical and practical approaches are presented on the possibilities of harmonizing national interests with global challenges. As a result of the study, it becomes clear that Azerbaijani-Kazakhstani cooperation makes a significant contribution to strengthening regional integration and increasing the effectiveness of transport corridors.

Keywords: Azerbaijan, Kazakhstan, Middle Corridor, international transport corridors, logistics, transit potential.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ: НАЦИОНАЛЬНЫЕ И ГЛОБАЛЬНЫЕ ВЫЗОВЫ

Агиль Махияддин Асадов

Абдулрахим Абдулрахман Дадашов

Резюме

Стратегическое значение транспортных коридоров возрастает на фоне ускоряющейся глобализации и расширения географии международной торговли. Институциональная структура, механизмы управления и влияние крупных коридоров, таких как Транскаспийский международный транспортный маршрут, Север-Юг и Восток-Запад, на региональную интеграцию ощущаются как во внешнеторговых отношениях, так и в участии в международных проектах. Значение международных транспортных коридоров, особенно маршрутов Восток-Запад, соединяющих Европу и Азию, в мировой экономической системе стало неоспоримым фактом. В нем подчеркивается стратегическое значение Среднего коридора (Транскаспийского международного транспортного маршрута) с точки зрения диверсификации международных торговых потоков и укрепления межрегиональных экономических связей. Проведенная работа по реализации транзитного потенциала Азербайджана, принятые политико-стратегические документы, а также прогресс в реализации коридоров дают основания говорить о том, что наша страна уже адекватно выбрала свои национальные приоритеты в ответ на эти вызовы.

В статье анализируются организация международных транспортных коридоров, принципы их функционирования и их роль в экономическом развитии, а также системно рассматриваются проблемы, возникающие на национальном и глобальном уровнях. В этой связи были выдвинуты политические рекомендации по повышению конкурентоспособности в транспортном секторе, созданию устойчивой логистической системы, укреплению регионального сотрудничества, а также представлены теоретические и практические подходы относительно возможностей гармонизации национальных интересов с глобальными вызовами. Исследование показывает, что азербайджано-казахстанское сотрудничество вносит значительный вклад в укрепление региональной интеграции и повышение эффективности транспортных коридоров.

Ключевые слова: Азербайджан, Казахстан, Средний коридор, международные транспортные коридоры, логистика, транзитный потенциал.

Məqalə redaksiyaya daxil olub: 07.02.2025

Təkrar işlənməyə göndərilib: 01.04.2025

Çapa qəbul olunub: 05.05.2025