

DOI <https://doi.org/10.36719/2707-9317/117/80-91>

Realizing the advantages of the Zangazur corridor within the framework of the Union of Turkic States and International Transport Corridors

Tanriverdi Pasha

Leading researcher of the Institute of Economics of ANAS

tpasha_50@mail.ru

<https://orcid/009-0009-7221-3420>

Abstract: The article describes the essence of international transport corridors, their role in the modern transport system, the main goals and strategy of their formation, ways to realize the competitive advantages of the international transport corridor «Zangezur» within the Union of Turkic States, and also identified the main directions of modernization of customs, transport and logistics infrastructure and improvement of transit potential, by assessing the transit capacity of Azerbaijan in the current conditions: The list of measures that could contribute to the development of international transport corridors through our country.

Keywords: transport system; international transport corridor; transport infrastructure; logistics infrastructure, multimodal transport; foreign trade; cargo flows; transit corridor.

Türk Dövlətləri Birliyi və Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri çərçivəsində Zəngəzur dəhlizinin üstünlüklərinin reallaşdırılması

Tanrıverdi Paşa

ETN İqtisadiyyat İnstitutunun aparıcı elmi işçisi

tpasha_50@mail.ru

<https://orcid/009-0009-7221-3420>

Xülasə: Məqalədə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin mahiyyəti, müasir nəqliyyat sistemində rolu, onların formalaşdırılmasının əsas məqsədləri və strategiyası şərh olunur, indiki şəraitdə “Zəngəzur” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin Türk Dövlətləri Birliyi çərçivəsində rəqabət üstünlüklərinin reallaşdırılması yolları göstərilir, gömrük, nəqliyyat və logistika infrastrukturunun modernləşdirilməsi və tranzit potensialının təkmilləşdirilməsi istiqamətləri müəyyən edilir, Azərbaycanın tranzit imkanları qiymətləndirilməklə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafına töhfə verə biləcək tədbirlər sadalanır.

Açar sözlər: nəqliyyat sistemi; beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi; nəqliyyat infrastruktur; logistik infrastruktur, multimodal nəqliyyat; xarici ticarət; yük axınları; tranzit dəhliz.

GİRİŞ

Dövlətin nəqliyyat sistemi ölkənin sosial-iqtisadi inkişafında mühüm strateji rol oynayır. Nəqliyyat xidmətlərinin istehlakçılara minimal xərclərlə, eyni zamanda etibarlı və səmərəli şəkildə təqdim olunması, iqtisadiyyatın dinamik və davamlı inkişafı üçün əsas şərtlərdən biridir. Qloballaşma proseslərinin dərinləşməsi və beynəlxalq ticarət dövriyyəsinin artması Azərbaycan üçün yeni iqtisadi imkanlar yaradır. Bu amillər ölkəmizin Şərqlə Qərbi birləşdirən beynəlxalq nəqliyyat sistemində mühüm tranzit mərkəzinə çevrilməsi üçün əlverişli şərait formalaşdırır [42; 28].

Son illərdə Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasında fəal iştirakı bu sahədə dövlət siyasətinin prioritet istiqamətlərindən birinə çevrilmişdir. Bu, yalnız regional integrasiyanın güclənməsi deyil, həm də milli iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətinin artırılması baxımından xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Azərbaycanın geostrateji mövqeyi – Qara dəniz, Xəzər dənizi və Aralıq dənizi arasında yerləşməsi – ölkəyə beynəlxalq əmək bölgüsündə üstün mövqe qazandırır və nəqliyyat-logistika xidmətlərinin ixracı üçün geniş imkanlar yaradır. Bu imkanlardan səmərəli istifadə daxili iqtisadi fəaliyyətin canlanmasına, investisiya axınının artmasına və regional iqtisadi sabitliyin möhkəmlənməsinə əhəmiyyətli töhfə verə bilər [28; 34].

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi bilavasitə bölgəyə investisiya qoyuluşuna, eləcə də iş yerlərinin sayına təsir göstərdiyindən, həm regionun balanslaşdırılmış və daha dayanıqlı iqtisadi inkişafına, həm də dəhliz ətrafı regionlarda insanların rifahının yaxşılaşdırılmasına səbəb ola bilər.

1. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf strategiyasının məqsədləri

Bu gün Azərbaycanın nəqliyyat siyasətinin əsas prioritet istiqamətlərindən biri ölkə ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin (BND) inkişaf etdirilməsidir. Qlobal iqtisadi integrasiya proseslərinin dərinləşməsi və qitələrarası ticarət dövriyyəsinin əhəmiyyətli dərəcədə artması fonunda bu istiqamətdə həyata keçirilən tədbirlər yeni iqtisadi imkanlar formalaşdırır. [2; 42] Tranzit-nəqliyyat xidmətlərinin inkişafı ölkə üçün mühüm iqtisadi dividendlər gətirə bilər. Xüsusilə, bu xidmətlərin ixracı nəqliyyat və əlaqəli sahələr üzrə ödənişlər formasında birbaşa valyuta daxilolmalarını artıraraq dövlət büdcəsinə və iqtisadi aktivliyə əhəmiyyətli təsir göstərəcəkdir.

Eyni zamanda, nəqliyyat infrastrukturunun müasirləşdirilməsi, yeni texnologiyaların tətbiqi və logistika sistemlərinin optimallaşdırılması üzrə həyata keçirilən investisiyalar daxili daşımaların səmərəliliyini yüksəldir və ölkənin beynəlxalq nəqliyyat şəbəkəsinə integrasiyasını gücləndirir. [42]

Beynəlxalq tranzit dəhlizlərinin dayanıqlı fəaliyyəti yalnız iqtisadi mənfəət deyil, həm də regionların sosial-iqtisadi inkişafına təkan verir. İnfrastrukturun genişlənməsi nəticəsində yeni istehsal və xidmət sahələri formalaşır, məşğulluq səviyyəsi yüksəlir. Bundan başqa, tranzit potensialının reallaşdırılması Azərbaycanın beynəlxalq nüfuzunun və geoiqtisadi mövqeyinin

möhkəmlənməsinə xidmət edə bilər.

Hazırda yer üzündə 80-ə yaxın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi (BND) mövcuddur ki, bu dəhlizlər vasitəsilə dünyada əsas nəqliyyat fəaliyyətləri həyata keçirilir. Belə bir qlobal şəbəkənin formalaşmasında Avropa bazarı aparıcı rol oynayır. Aİ daxilində yeni tranzit və nəqliyyat marşrutlarının formalaşdırılması Trans-Avropa Nəqliyyat Şəbəkəsi (TANŞ) əsasında müəyyən edilir. Bu integrasiya olunmuş yanaşma regional bazarları üçüncü ölkələrin nəqliyyat şəbəkələri ilə birləşdirərək birləşdirməyə imkan verir. [47; 51]

Bu gün ən perspektivli istiqamətləri birləşdirən multimodal nəqliyyat dəhlizlərinə üstünlük verilir. Yüksək səmərəli xidmətin təmin edilməsi və ən populyar xidmətlərin göstərilməsi məqsədilə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində nəqliyyat axınlarının və saxlama sistemlərinin birləşdirildiyi yerdə kommunikasiya qovşaqları yaradılır.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin (BND) yaradılması və inkişaf etdirilməsinin əsas məqsədi - Avrasiya məkanında səmərəli, davamlı və integrasiya olunmuş nəqliyyat sisteminin formalaşdırılmasıdır. Bu proses ilk növbədə, sərnəşin və yük daşımalarının milli sərhədlərdən rahat və fasiləsiz şəkildə həyata keçirilməsini təmin edən nəqliyyat infrastrukturunun əlaqələndirilmiş inkişafına yönəlmişdir.

BND-lərin formalaşdırılmasında intermodal nəqliyyat sistemlərinin integrasiyası mühüm yer tutur. Bu, müxtəlif nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqənin optimallaşdırılmasını və logistik zəncirdə effektiv əlaqələndirmənin təmin edilməsini nəzərdə tutur.

Eyni zamanda, daşıma prosesinin səmərəliliyinin artırılması, xidmət keyfiyyətinin yüksəldilməsi və malların son maya dəyərində nəqliyyat xərclərinin azaldılması məqsədilə logistik proseslərin optimallaşdırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu istiqamətdə görülən tədbirlər daxili nəqliyyat şəbəkəsində yük axınının artırılmasına, mövcud resurslardan daha səmərəli istifadəyə və nəticədə ölkədaxili daşımalar üzrə tariflərin azaldılmasına şərait yaradır.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri həmçinin yeni iqtisadi ərazilərin inkişafına, transsərhəd əməkdaşlığın genişlənməsinə və yeni daxili və beynəlxalq bazarların formalaşmasına təkan verir. Nəticədə, əhalinin mobilliyi artır, regionların nəqliyyat əlçatanlığı yaxşılaşır və turizm sektorunun inkişafı üçün əlverişli şərait yaranır. Bundan başqa, tranzit imkanlarının genişləndirilməsi və Azərbaycanın xarici ticarət yüklərinin digər ölkələrin limanlarından yerli dəniz limanlarına yönləndirilməsi milli iqtisadiyyatın rəqabət qabiliyyətinin gücləndirilməsinə xidmət edir. Bu məqsədlə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üzrə investisiya layihələrinin cəlb edilməsinin artırılması prioritet istiqamətlərdən biridir.

Nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı yalnız iqtisadi deyil, həm də mədəni və turizm əlaqələrinin genişlənməsinə, regionlararası əməkdaşlığın möhkəmlənməsinə mühüm təsir göstərir. BND-nin yaradılmasının üstünlüklərindən biri müxtəlif nəqliyyat növlərinin bir-birini əvəz edə bilməsidir. Bu, elmi-texniki tərəqqinin nailiyyətləri və nəqliyyat dəhlizi çərçivəsində iqtisadiyyat, texnologiya və hüquq sahəsində yükdaşıma şəraitinin yaxşılaşdırılması sayəsində mümkün ola bilər. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin artan siyasi-iqtisadi əhəmiyyəti Çin, ABŞ və Aİ kimi dünya liderlərinin Avropa və Asiyanı birləşdirən quru beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin öz versiyalarını yaratmağa çalışmaları ilə sübut olunur. Çin də hazırda öz nəqliyyat layihəsini təşviq etməyə çalışır.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin (BND) inkişafı yalnız infrastrukturun təkmilləşdirilməsi ilə məhdudlaşmır, həm də onların fəaliyyətinin hüquqi və texniki əsaslarının yaradılmasını, beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət qabiliyyətinin artırılmasını zəruri edir. Avropa regionunda aparılan integrasiya prosesləri nəticəsində millətlərustü nəqliyyat siyasətinin formalaşdırılması və Vahid Nəqliyyat Məkanının yaradılması bu sahədə qarşıya qoyulan əsas məqsədlərdən biridir [48].

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri iqtisadi səmərəlilik baxımından olduğu kimi, milli təhlükəsizlik, iqtisadi və hərbi dayanıqlıq, ərzaq və sənaye təminatı, eləcə də sosial-demografik sabitliyin qorunması baxımından da mühüm əhəmiyyət kəsb edir [18]. İnfrastrukturun dinamik inkişafı ilə müşayiət olunan beynəlxalq daşımalar bir tərəfdən ölkənin sənaye və iqtisadi potensialını artırır, digər tərəfdən isə demografik vəziyyətin sabitləşməsinə və sosial rifahın yüksəlməsinə şərait yaradır [4].

Hazırkı mərhələdə qloballaşma və integrasiya prosesləri BND-lərin gələcək inkişafının əsas

hərəkətverici qüvvəsi kimi çıxış edir. Bu dəhlizlərin genişləndirilməsi yalnız iqtisadi əlaqələrin deyil, həm də sosial integrasiyanın dərinləşməsinə töhfə verir. İnfrastrukturun səmərəli inkişafı nəticəsində BND-lər açıq və çevik nəqliyyat sisteminə çevrilə bilər ki, bu da beynəlxalq daşımaların daha sürətli və az xərcli həyata keçirilməsinə imkan yaradacaqdır [37].

BND-lərin inkişaf dinamikası dünya iqtisadiyyatında və ticarət coğrafiyasında baş verən dəyişikliklər, çoxmərkəzli iqtisadi modelin formalaşması, müasir nəqliyyat-logistika texnologiyalarının tətbiqi, qlobal nəqliyyat şəbəkəsində unifikasiya və integrasiya proseslərinin güclənməsi ilə sıx bağlıdır [40]. Bununla yanaşı, BND-lərin formalaşmasına ölkələrin geosiyasi maraqları da mühüm təsir göstərir. Xüsusilə, beynəlxalq bazarlara çıxışın təhlükəsizliyinin artırılması, xarici siyasət aləti kimi nəqliyyat infrastrukturundan istifadə edilməsi və beynəlxalq ticarət əlaqələrinin şaxələndirilməsi istiqamətində aparılan siyasət bu dəhlizlərin strateji əhəmiyyətini daha da artırır [23]. Beləliklə, BND-lərin inkişafı qloballaşma və regionallaşma proseslərinin qarşılıqlı təsirinin, texnoloji tərəqqinin və iştirakçı ölkələrin geoiqtisadi maraqlarının sintezini əks etdirir [28].

Bu kontekstdə BND - bir neçə ölkənin milli magistral marşrutlarının texniki parametrlərinin əlaqələndirilmiş inkişafı və unifikasiyası, logistika fəaliyyəti və bu istiqamətdə yüklərin çatdırılmasında intermodal texnologiyaların geniş tətbiqi əsasında, iri istehsal və istehlak mərkəzləri arasında beynəlxalq daşıma istiqamətini formalaşdırmaq, tranzit və xarici ticarət daşımalarına dair razılaşdırılmış milli qaydalar kimi başa düşülməlidir.

Beynəlxalq təşkilatların fəaliyyəti göstərir ki, Beynəlxalq Nəqliyyat və Daşımalar (BND) dövlətlərin regional assosiasiyaları çərçivəsində tranzit məsələlərinin həlli ilə sıx surətdə əlaqəlidir. Tranzit məsrəfləri, beynəlxalq ticarət dövryyəsinin əsas komponentlərindən biri kimi, nəqliyyat xərclərinin mühüm tərkib hissəsini təşkil edir. Bu məsrəflər xüsusilə aşağı qiymətə malik, lakin böyük həcmli malların ixracında əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir və əməliyyat xərclərini artırır. Bu səbəbdən də integrasiya təşəbbüslərinin ölkələr üçün cəlbediciliyi, yalnız iqtisadi əməkdaşlıqla deyil, həm də tərəfdaş dövlətlərin nəqliyyat marşrutlarına maneəsiz çıxış əldə etməsi, tariflərin və nəqliyyat prosedurlarının harmonizasiyası, nəticədə isə tranzit xərclərinin azaldılması və məhsulların vahid bazarda rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsi imkanları ilə müəyyən olunur [45, s. 42–43].

Eyni zamanda, yeni dövlətlərin qarşılıqlı mövqeyi belədir ki, onlar yalnız öz nəqliyyat şəbəkələrinin əlaqələndirilmiş inkişafı şəraitində maksimum tranzit rentası və dünya bazarları ilə differensiaslaşdırılmış kommunikasiyalar ədə edə bilərlər. Bununla belə, ölkələrdə dövlətçiliyin formalaşması dövründə qonşulardan nəqliyyat asılılığının azaldılmasına, kəskin artan tranzit xərclərinin azaldılmasına və nəqliyyatın suverenliyinin möhkəmləndirilməsinə üstünlük təşkil edirdi. Nəqliyyat və logistika sektorunda geniş əməkdaşlığa ehtiyacın başa düşülməsi sonralar, artımın bərpası zamanı yarandı. Məhz bu geoiqtisadi yanaşma nəzərdən keçirilən bir çox ölkələrin BND-nin yaradılmasında marağını müəyyən edir.

2. TDB-yə üzv dövlətlərin gömrük nəqliyyat və logistika infrastrukturunun modernləşdirilməsi və tranzit potensialının reallaşdırılması

“Zəngəzur” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin üstünlüklərinin reallaşdırılması iqtisadi, təşkilati və texniki xarakterli tədbirlərin həyata keçirilməsini, Avroasiya-Azərbaycan yüklərinin daşınması üçün ənənəvi marşrutdan istifadə edən dəniz daşıyıcıları ilə rəqabət apara biləcək iri beynəlxalq operator şirkətlərinin yaradılmasını tələb edir.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin müasir gömrük və logistika çərçivəsinin inkişafı, xarici ticarət daşımalarının həcmnin artırılması və tranzit yük axınlarının cəlb edilməsi üçün əsas şərtlərdən biridir [47; 51, s. 492]. Azərbaycanın coğrafi mövqeyi tranzit daşımalar üçün əlverişli şərait yaradaraq, nəqliyyat və logistika sənayesini ölkənin davamlı inkişafında mühüm halqaya çevirir. Bu potensial, qlobal əhəmiyyətli nəqliyyat marşrutlarının optimallaşdırılmasına və regionun iqtisadi integrasiyasına təkan verə bilər.

TDB-yə (Türk Dövlətləri Birliyi) üzv ölkələrin gömrük infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və mühəndis təminatına sistemli yanaşma, gömrük rəsmiləşdirilməsinin unifikasiyası və uyğunlaşdırılması baxımından xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Bu proses aşağıdakı istiqamətlərdə dövlət nəzarətinin səmərəliliyini artırma bilər:

- ✓ Tədarük zəncirlərinin təhlükəsizliyinin qorunması;
- ✓ Üzv dövlətlər arasında qarşılıqlı faydalı transsərhəd ticarətin təşviqi;
- ✓ Yüke baxışların nəqliyyat vasitələrinin boşaldılmadan həyata keçirilməsi üçün müasir texniki vasitələrin tətbiqi;
- ✓ Malların keçirilməsi zamanı beynəlxalq sazişlərdə müəyyən edilmiş qadağa və məhdudiyyətlərin icrasına nəzarət.

TDB çərçivəsində formalaşmış Vahid İqtisadi Məkan, vahid gömrük qaydalarının tətbiqi vasitəsilə malların tranziti zamanı əməliyyatların sadələşdirilməsinə və çatdırılma müddətlərinin qısaldılmasına şərait yaradır [15]. Bununla belə, TDB-nin nəqliyyat sistemində ümumi əlaqələndirilmiş magistral dəhlizlərin olmaması mövcud problemlərdən biridir. Bu çatışmazlıq nəqliyyat və gömrük infrastrukturunun struktur dəyişikliklərinə ehtiyac yaradır və regional iqtisadi əməkdaşlığı məhdudlaşdırır.

Belə şəraitdə beynəlxalq yükdaşımalarda iştirak edən tərəflər mövcud resurslardan tam istifadə edə bilmir, bu isə logistika zəncirlərinin optimallaşdırılmasına mane olur. Nəticədə, bəzi üzv dövlətlər nəqliyyat baxımından qismən təcrid vəziyyətinə düşürlər. Bu problemin həlli üçün TDB çərçivəsində tranzit potensialının reallaşdırılmasına yönəlmiş vahid mövqe və koordinasiyalı siyasət formalaşdırılmalıdır [21].

İnteqrasiya proseslərinin dərinləşməsi şəraitində milli iqtisadiyyatların yaxınlaşması gömrük xidmətlərinin rəqəmsallaşmasını vacib edir. Rəqəmsal gömrük texnologiyalarının tətbiqi vaxt və maliyyə xərclərinin azaldılmasına, eləcə də məlumat mübadiləsinin sürətlənməsinə səbəb olur [21]. Bu yanaşma gömrük nəzarətinin səmərəliliyini artırır və tranzit prosedurlarını asanlaşdırır.

TDB çərçivəsində ümumi tranzit dəhlizlərinin yaradılması gömrük, logistika və nəqliyyat infrastrukturunun inkişafında sistemli siyasət tələb edir. Rəqəmsal nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi yeni transkontinental marşrutların formalaşmasına və malların sərhədlərdən daha operativ keçirilməsinə şərait yarada bilər. Bu, nəqliyyat xidmətlərinin vahid bazarının qurulmasına, nəzarət funksiyalarının optimallaşdırılmasına və inzibati maneələrin minimuma endirilməsinə yönəlmiş mühüm addım ola bilər [21].

Gömrük və nəqliyyat infrastrukturunun effektivliyinin artırılması üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığının institusional əsasları möhkəmləndirilməlidir. Bu mexanizm rəqəmsal nəqliyyat dəhlizlərinin səmərəli fəaliyyətini tənzimləyən normativ-hüquqi aktların təkmilləşdirilməsini zəruri edir. Eyni zamanda, gömrük, logistika və nəqliyyat infrastrukturuları arasında səmərəli qarşılıqlı əlaqə yaradılmalı, ticarət məkanında mal axınlarının sərbəst hərəkəti üçün optimal şərait təmin edilməlidir [18; 21].

Beləliklə, TDB inteqrasiya birliyinin dayanıqlı fəaliyyəti yalnız inkişaf etmiş nəqliyyat-logistika və gömrük infrastrukturunda mümkündür. Müasir informasiya texnologiyalarının tətbiqi və bu sistemlərin davamlı inkişafı, üzv dövlətlərin tranzit potensialının reallaşdırılmasında və beynəlxalq ticarət əlaqələrinin dərinləşməsində həlledici rol oynayacaqdır.

3. Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin gələcək inkişafına töhfə verə biləcək tədbirlər

Bu gün dünyanın bir sıra ölkələri tərəfindən Azərbaycanın tranzit imkanları yüksək qiymətləndirilir. Azərbaycan Respublikasının coğrafi mövqeyi onun beynəlxalq nəqliyyat sistemində strateji əhəmiyyətini müəyyən edir. Şimal-Cənub və Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşən ölkəmiz hazırda Cənubi Qafqaz regionunun əsas nəqliyyat və logistika mərkəzlərindən biri kimi formalaşmışdır. Avropa İttifaqı ilə bu istiqamətdə əməkdaşlıq uğurla inkişaf etdirilir və bu tərəfdaşlıq ölkənin tranzit potensialının reallaşdırılmasına mühüm töhfə verir. Azərbaycan ərazisindən keçən Şərq-Qərb, Şimal-Cənub və Cənub-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri yükdaşımalar üçün həm məsafə, həm də zaman baxımından optimal marşrutlar təqdim edir. Bu dəhlizlər vasitəsilə Asiya və Avropa arasında iqtisadi əlaqələrin möhkəmləndirilməsi mümkün olmuşdur.

Müasir infrastruktur layihələri – Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Xəzər dənizində ən böyük ticarət donanmasına malik Azərbaycan gəmiləri, yeni gəmiqayırma zavodu və beynəlxalq standartlara uyğun avtomobil yolları – ölkənin logistika

imkanlarını daha da genişləndirir. Bütün bu amillər və regionun dəyişən geosiyasi reallıqları fonunda Azərbaycanın tranzit yüklərin həcmnin artmasında aparıcı rol oynamasına şərait yaratmışdır [6].

Asiya ilə Avropanı birləşdirən Şərq-Qərb dəhlizinin tərkib hissəsi olacaq "Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi"nin reallaşması üçün ciddi səylər göstərilir. Bu layihənin gerçəkləşdirilməsi ilə regionda əməkdaşlığa xidmət edən integrasiya prosesi güclənəcək. Bu dəhliz, eyni zamanda, ölkəmizin Avrasiyanın nəqliyyat və logistika mərkəzi kimi geostrateji mövqeyini möhkəmləndirəcək, tranzit imkanlarını genişləndirəcəkdir. Qeyd edək ki, bu dəhlizdən keçən marşrut Bakı-Tiblisi-Qars yolundan 344 km qısadır. Zəngəzur dəhlizindən istifadə etməklə Çindən Türkiyəyə cəmi 12 gündə yüklərin çatdırılması mümkün olacaq (Digər yollarla bu müddət 1 aya qədər idi). Zəngəzur dəhlizi Bakı-Tiblisi-Qars dəmiryolunun da əhəmiyyətini artırmış olacaq, çünki logistikada alternativli olan marşrutlar hər zaman daha cəlbedici hesab olunur. [25; 26]

Zəngəzur dəhlizi yalnız Şərqi Zəngəzur və Qafqaz üçün deyil, daha geniş anlamda region üçün strateji əhəmiyyətə malik olacaq: dəhliz Beynəlxalq Valyuta Fondunun 2022-ci il AQP üzrə qiymətləndirməsinə görə 4,644 trln. dollardan çox ümumi daxili məhsula malik (dünya üzrə ÜDM-in 2,84%-i) olan türk dövlətlərini strateji və iqtisadi baxımdan birləşdirəcək. Belə ki, Türkiyə 3353 mlrd. dollar (dünya üzrə ÜDM-in 2,05%), Qazaxıstan 603 mlrd. dollar (0,37%-i), Özbəkistan 340 mlrd. dollar (0,21%-i), Azərbaycan 119 mlrd. dollar (0,07%-i), Türkmənistan 181 mlrd. dollar (0,11%-i) və Qırğızıstan 41,6 mlrd. dollar (0,03%-i) ÜDM-ə malikdirlər. Bu isə ondan xəbər verir ki, Zəngəzur dəhlizi kifayət qədər böyük iqtisadi potensiala və təbii resurslara malik olan regionu əhatə edəcək. [46]

Zəngəzur dəhlizinin istifadəyə verilməsi, eyni zamanda, Azərbaycanı regionun nəqliyyat qovşaqlarının həbina çevirəcək: Azərbaycan Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin formalaşmasında yaxından iştirak edir, birbaşa həmin nəqliyyat dəhlizlərinin regional hissəsinin inkişafına həm də maliyyə dəstəyi nümayiş etdirir. Bu, Naxçıvanın Azərbaycanın əsas ərazisi vasitəsilə həmin nəqliyyat dəhlizlərinə çıxışını təmin edəcək. Xüsusən də, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizinə naxçıvanlı iş adamlarının çıxışının təmini baxımından əhəmiyyətli olacaq. Dəhliz Naxçıvan Muxtar Respublikası və Türkiyə ilə əlaqələri də gücləndirəcək, ölkəmizin geoiqtisadi əhəmiyyətini daha da artıracaq. Ən əsası, Türk dünyası uzun illərdən sonra Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə birləşəcək.

Həm də, dayanıqlı məskunlaşma, iqtisadi fəaliyyətin canlanması və nəqliyyat-logistika imkanlarından istifadə məsələləri işğaldan azad olunmuş regionların iqtisadi-ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsini daha da aktualaşdırır. Son illər Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində nəqliyyat və logistika infrastrukturunun inkişafı istiqamətində mühüm layihələr həyata keçirilməkdədir. İşğaldan azad edilən ərazilərdə dəmir yolu infrastrukturunun yenidən qurulmasına və təzə xətlərin çəkilməsinə artıq start verilib. Bu layihələr regionun iqtisadi potensialının artırılmasına və beynəlxalq ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsinə xidmət edir.

Dəmir yolu infrastrukturunu: Horadiz-Ağbənd Dəmir yolu xətti: uzunluğu 140,6 km olan bu xəttin tikintisi davam edir və 2024-cü ildə tamamlanması planlaşdırılır. Bu marşrut Asiya ilə Avropa arasında yükdaşımanın sürətləndirilməsində mühüm rol oynayacaqdır; Bərdə-Ağdam Dəmir yolu xətti: bu xəttin bərpası üzrə işlərin 64%-i yerinə yetirilib və yaxın zamanda tamamlanması nəzərdə tutulur.

Avtomobil yolları: 2024-cü ildə aşağıdakı avtomobil yollarının yenidən qurulmasına başlanılması planlaşdırılır: Ağdam-Əsgəran-Xocalı-Xankəndi-Şuşa (34 km); Tərtər-Ağdərə (24,2 km); Füzuli-Xocavənd-Ağdam (55,7 km). Bu layihələr regionun nəqliyyat əlaqələrinin yaxşılaşdırılmasına və iqtisadi inkişafına töhfə verəcək. [7; 5]

Burada tikilən hava limanları Qarabağın Azərbaycan iqtisadiyyatına reintegrasiyasından əlavə ölkəmizin hava nəqliyyatı ilə yükdaşımalardakı rolunu da artıracaq. 2021-ci ilin oktyabrında açılışı olan ilk hava limanı - Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı Qarabağ iqtisadiyyatının regional bazarlara integrasiyasında və beynəlxalq yükdaşımanın artırılmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir və Qarabağ iqtisadiyyatının region bazarları üzrə şaxələnməsinə xüsusi töhfə verəcək. Bu hava limanı yükdaşımalar, xüsusən də beynəlxalq yükdaşımalar üçün vacib əhəmiyyət kəsb edir. İşğaldan azad edilmiş ərazilərimizin sənaye potensialını nəzərə alsaq, Füzulidə açılacaq hava limanı, həm də həmin yerlərdə istehsal olunacaq sənaye məhsullarının dünya bazarına çıxarılması və bütövlükdə regionun

ixrac imkanlarının genişləndirilməsi baxımından vacibdir. [5; 11]

Bu baxımdan, Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının ikinci fazasına tikintisinə başlanması da çox əhəmiyyətlidir. Burada görülən işlər, dəmir yolu infrastrukturunun şaxələndirilməsi, beynəlxalq avtomagistralların tikintisi və yenidən qurulması üçün ayrılan vəsaitlər göstərir ki, Azərbaycan nəqliyyat habına çevrilmək istiqamətində ardıcıl addımlar atır, qətiyyətli iradə ortaya qoyur. [8]

Bütün bu infrastruktur layihələri işğaldan azad edilmiş ərazilərin iqtisadi potensialının reallaşdırılmasına, dayanıqlı məskunlaşmanın təmin edilməsinə və regionun beynəlxalq ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsinə xidmət edir. Dünyanın bir çox ekspertləri, Çin və Avropa arasında yükdaşımalarda Şərq-Qərb marşrutundan və onun tərkib hissəsi olan Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit potensialından istifadə edilməsinin vaxt və maliyyə baxımından daha sərfəli olduğunu bəyan edirlər. Məhz buna görə də Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun yaradılması ölkəmizin gələcəkdə mühüm tranzit marşrutlarından birinə çevriləcəyinə böyük ümidlər doğurur. [8; 9]

Ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun yenidən qurulması, ölkənin bölgə üçün logistik bir məkana çevrilməsi üçün işlər aparılır. Azərbaycan və Gürcüstanı Türkiyə ilə birləşdirən Axalkalaki-Qars dəmir xətti yüklərin Çindən Türkiyəyə birbaşa dəmir yolu ilə daşınmasını mümkün edib. Bu marşrut quru yolu vasitəsilə yüklərin və sərnişinlərin daşınmasında ən qısa yoldur. Belə bir imkanın yaradılması Azərbaycanın iqtisadi potensialının inkişafına səbəb olur. Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistanın Şimal-Cənub dəhlizi çərçivəsində dəmir yollarının modernləşdirilməsi üzrə söylərini qeyd etmək lazımdır ki, bu da Xəzəryanı ölkələr arasında dəniz boyunca potensial tranzit üçün rəqabəti artırır. Şimal Cənub layihəsi isə daha böyük bir məkanı əhatə edir və Azərbaycan bu layihədə mühüm rol oynayır. [10]

Nəqliyyat kompleksinin fəaliyyət səmərəliliyinin artırılması problemi, müxtəlif nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqənin və koordinasiyanın gücləndirilməsini, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri (BND) çərçivəsində yüklərin intermodal daşınmasının inkişafını, eləcə də ölkənin tranzit potensialından daha dolğun istifadəni tələb edir. Bu prosesdə logistika və logistika idarəetmə prinsiplərinə əsaslanan müasir yanaşmaların tətbiqi beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin qlobal sistemə inteqrasiyanı asanlaşdırır [13].

Nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı və regional, regionlararası, həmçinin beynəlxalq səviyyədə inteqrasiya olunmuş nəqliyyat-logistika sistemlərinin formalaşdırılması, nəqliyyat siyasətinin prioritet istiqamətlərindən biri kimi çıxış edir [22]. Bu istiqamət üzrə görülən tədbirlər ölkənin ixrac, idxal və tranzit əməliyyatlarının optimallaşdırılmasına, eyni zamanda nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyət və rəqabət qabiliyyətinin yüksəldilməsinə xidmət edir.

Tranzit daşımaları mahiyyət etibarilə Azərbaycan ərazisindən keçməklə həyata keçirilən nəqliyyat xidmətlərinin ixracı kimi qiymətləndirilir. Bu, ölkənin nəqliyyat sistemlərinin səmərəli istifadəsi üçün geniş imkanlar yaradır. Müasir dövrdə bir çox Avropa ölkələrində - Almaniya, Polşa, Macarıstan, Hollandiya, Avstriya və digərlərində - tranzit fəaliyyətləri dövlət büdcəsi üçün mühüm gəlir mənbəyinə çevrilmişdir [41]. Məsələn, Hollandiyada tranzitdən əldə olunan gəlirlərin təxminən 40%-i xidmət ixracının ümumi gəlir hissəsində paya malikdir [33]. Bu təcrübə göstərir ki, tranzit-logistika fəaliyyətinin inkişafı ölkənin maliyyə dayanıqlığı və iqtisadi artımına birbaşa təsir edən amillərdəndir. Bunu nəzərə alsaq, Azərbaycanın güclü tranzit potensialından hazırda zəif istifadə olduğunu deyə bilərik.

Azərbaycanın regional və qlobal iqtisadi mövqeyinin gücləndirilməsi, ilk növbədə, beynəlxalq tranzit yük axınlarını cəlb edən nəqliyyat dəhlizlərinin müasir tələblərə uyğun modernləşdirilməsindən asılıdır. Bu istiqamətdə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin, o cümlədən Zəngəzur Nəqliyyat Dəhlizinin inkişafı ölkənin xarici ticarət dövriyyəsinin səmərəliliyinin artırılmasında həlledici rol oynaya bilər.

Qlobal təcrübə göstərir ki, 21-ci əsrdə intermodal nəqliyyat dəhlizləri beynəlxalq yük axınlarının təmərküzləşməsində əsas mexanizmə çevrilir. Bu proses konteyner daşımalarının həcmnin artması və yükdaşıma texnologiyalarının davamlı təkmilləşdirilməsi ilə müşayiət olunur. Qərbi və Mərkəzi Avropa ölkələrində nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı nəticəsində əsas dəhliz sistemləri artıq formalaşmış, Şərqi Asiyada isə bu prosesin sürətləndirilməsi istiqamətində addımlar atılmaqdadır [49].

Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişmə nöqtəsində yerləşməsi ölkə ərazisində multimodal terminal komplekslərinin və nəqliyyat-logistika mərkəzlərinin yaradılmasını zəruri edir. Bu mərkəzlər mütərəqqi logistika texnologiyalarına əsaslanaraq mal, informasiya, xidmət və maliyyə axınlarının integrasiyasını təmin etməli, intermodal daşımaların effektivliyini artırmalıdır. Bu məqsədlə iri nəqliyyat qovşaqlarında malların qəbulu, emalı və paylanması təmin edən müasir logistika infrastrukturunu formalaşdırılmalıdır.

Qərbi ekspertlərinin proqnozlarına görə, 2030-cu ilədək dünya üzrə 80–90 beynəlxalq səviyyəli nəqliyyat dəhlizi yaradılacaq və onlar vahid global nəqliyyat şəbəkəsi çərçivəsində regional logistika sistemlərini birləşdirəcəkdir. Bu şəbəkə ekspeditorlar və daşıyıcılar vasitəsilə yükləndirənlərə və alıcılara daha səmərəli çıxış imkanı yaradacaq, nəticədə daşımaların təşkili və paylanma səmərəliliyi 30–40 faizədək artacaqdır [31].

Azərbaycanın Türkiyə, İran, Qafqaz, Orta Asiya ölkələri, Rusiya və Çinlə dəmir yolu əlaqələrinin iqtisadi və texnoloji integrasiyası, beynəlxalq daşımalar üzrə hüquqi və texnoloji bazanın uyğunlaşdırılması strateji əhəmiyyət daşıyır. Bu, Avropa və Asiya arasında dəmir yolu nəqliyyatının vahid standartlara əsaslanan şəkildə inkişafına imkan verəcəkdir.

Eyni zamanda, ölkə ərazisində integrasiya olunmuş nəqliyyat-logistika sistemlərinin (NLS) formalaşması regionların iqtisadi inkişafını stimullaşdırmaqla yanaşı, Azərbaycanın global nəqliyyat sistemində rəqabətə davamlı mövqeyini möhkəmləndirəcəkdir. Bu sistem dövlət nəqliyyat siyasətinin əsas komponentlərindən biri kimi çıxış etməli, infrastrukturun səmərəli idarə olunmasına və yük dövriyyəsinin rasionallaşdırılmasına xidmət etməlidir [3].

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında müasir nəqliyyat-logistika komplekslərinin yaradılması isə ölkənin regionları arasında dayanıqlı iqtisadi əlaqələrin qurulmasına, təbii sərvətlərdən səmərəli istifadəyə və əhalinin məşğulluğunun artırılmasına mühüm töhfə verəcəkdir. Zəngəzur dəhlizinin geostrateji mövqeyi bu ərazilərdə topdan və pərakəndə ticarət şəbəkələrinin beynəlxalq tranzit xidmətlərinə artan tələbatını ödəmək baxımından xüsusi əhəmiyyət kəsb edir [14].

Azərbaycanın geosiyasi maraqları, bu gün Qarabağ və Şərqi Zəngəzur regionunun tam işğaldan azad olunması, bu ərazilərin əksər hissəsinin erməni vandalları tərəfində talan edilməsi və yaşayış məskənlərinin yerlə yeksan edilməsi Azərbaycanın bu regionların strateji regionlar elan edilməsini tələb edir və bundan ötrü lazımi material, informasiya, insan və maliyyə axınlarını təmin etməyə qadir müvafiq cəlbətmə mərkəzləri yaradılmalıdır.

Azərbaycan iqtisadiyyatının davamlı inkişafında mühüm rol oynayan istiqamətlərdən biri ölkənin nəqliyyat sisteminin müasirləşdirilməsi və onun beynəlxalq nəqliyyat şəbəkələrinə səmərəli integrasiyasıdır. Avrasiya qitələri arasında təbii körpü mövqeyinə malik olan Azərbaycan üçün bu istiqamətin prioritet olması, nəqliyyat xidmətlərinin həcmnin artması və iqtisadiyyatın digər sahələrinə çoxaldıcı (multiplikativ) təsir göstərməsi ilə ÜDM-in artımına əhəmiyyətli dərəcədə töhfə vermək potensialına malikdir [19].

Tranzit daşımalarından əldə olunan gəlirlər - yəni, milli nəqliyyat sisteminin sərnişin və yük daşımaları üzrə tranzit xidmətlərindən əldə etdiyi valyuta gəlirləri - ölkənin maliyyə sabitliyi və ixrac gəlirlərinin şaxələndirilməsi baxımından strateji əhəmiyyət daşıyır. Bununla belə, mövcud potensiala baxmayaraq, Azərbaycanın tranzit imkanlarından istifadənin səviyyəsi hələlik yetərli deyil [16].

Ölkənin coğrafi üstünlüklərindən daha dolğun yararlanmaq, xarici ticarət dövriyyəsinə artırmaq və Azərbaycanın beynəlxalq iqtisadi sistemdə rolunu gücləndirmək məqsədilə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin (BND) milli seqmentlərinin formalaşdırılması və sistemli inkişafı zəruridir. BND-lər ölkənin geoiqtisadi rolunun artmasına, logistik əlaqələrin genişlənməsinə və investisiya cəlbəediciliyinin yüksəlməsinə xidmət edir [39].

Lakin BND-nin iqtisadiyyat üçün yaratdığı müsbət təsirlərlə yanaşı, müəyyən mənfi nəticələr də mümkündür. Belə ki, dəhlizlərin keçdiyi ərazilərdə ekoloji vəziyyətin pisləşməsi, regionlararası inkişaf asimetriyasının dərinləşməsi və sosial bərabərsizliyin artması kimi problemlər müşahidə oluna bilər [12].

Nəqliyyat sisteminin potensialının tam reallaşdırılması yalnız bu sistemdə iştirak edən dövlətlərin resurslarının razılaşdırılmış şəkildə istifadəsi ilə mümkündür. BND-lərin dünya

İqtisadiyyatında mühüm rol oynaması ilə yanaşı, onların milli hissələrinin yerləşdiyi ölkələr üçün də iqtisadi artım, məşğulluq və infrastrukturun yenilənməsi baxımından strateji əhəmiyyəti vardır [28].

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin milli iqtisadiyyatlara təsiri həm makro, həm də mikro səviyyədə özünü göstərir: nəqliyyat və logistika xidmətlərinin inkişafı, yeni bazarlara çıxış, daşımaların təhlükəsizliyinin artırılması və nəqliyyat əlçatanlığının yaxşılaşdırılması nəticəsində yeni iş yerləri yaradılır və sosial rifah artır [32].

Yüklərin beynəlxalq daşınmasında dəmir yolu nəqliyyatının rolunun artması, integrasiya imkanlarının genişləndirilməsi və nəqliyyat zəncirində tarazlı inkişafın təmin edilməsi baxımından xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Bu məqsədlə, dəmir yolu təşkilatlarının dəniz limanları, quru terminallar və digər nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin idarəçiliyinə cəlb edilməsi, qiymət siyasətinin uyğunlaşdırılmasına və daşımaların planlaşdırılmasının effektivliyinə şərait yaradır [35].

NƏTİCƏ

Bu gün nəqliyyat sahəsində dövlət strategiyasının prioritet istiqamətlərindən biri Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafıdır.

Bu gün ən perspektivli istiqamətləri birləşdirən multimodal nəqliyyat dəhlizlərinə üstünlük verilir.

Nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı onların fəaliyyətinin hüquqi və texniki əsaslarının işlənib hazırlanmasını və beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri bazarında rəqabət qabiliyyətinin təmin edilməsini nəzərdə tutur.

“Zəngəzur” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin üstünlüklərinin reallaşdırılması iqtisadi, təşkilati və texniki xarakterli tədbirlərin həyata keçirilməsini, Avroasiya-Azərbaycan yüklərinin daşınması üçün ənənəvi marşrutdan istifadə edən dəniz daşıyıcıları ilə rəqabət apara biləcək iri beynəlxalq operator şirkətlərinin yaradılmasını tələb edir.

Nəqliyyat dəhlizləri arasında mövcud olan təcrid və zəif qarşılıqlı əlaqələrin aradan qaldırılması, Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin (TDB) tranzit potensialının tam reallaşdırılması baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bu məqsədlə beynəlxalq təşkilatlar və regional əməkdaşlıq mexanizmləri çərçivəsində əlaqələndirilmiş mövqələrin formalaşdırılması və TDB-nin strateji maraqlarının müdafiəsi istiqamətində birgə fəaliyyətin təşviqi vacibdir [17].

Bu əsas istiqamətlərin həyata keçirilməsi üçün gömrük rəsmiləşdirilməsinin unifikasiyası və uyğunlaşdırılması məqsədilə TDB-yə üzv dövlətlərin xarici sərhədində malların daşınma yerlərində yerləşən gömrük infrastrukturunun elementlərinin təkmilləşdirilməsi və mühəndis təminatına sistemli yanaşma zəruri şərtidir.

Rəqəmsal nəqliyyat dəhlizləri nəqliyyat xidmətlərinin ümumi bazarının və TDB-nin vahid nəqliyyat məkanının təşkilinə, tranzit potensialının tətbiqinə, nəqliyyatda nəzarət-nəzarət funksiyalarının təkmilləşdirilməsinə, inzibati maneələrin minimuma endirilməsinə, və nəqliyyat xidmətlərinin təhlükəsizliyinin səmərəliliyinin artırılmasına səbəb olacaqdır.

Ölkəmizin ərazisindən keçən Şərq-Qərb, Şimal-Cənub və Cənub-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri yükdaşımalar üçün məsafə və müddət baxımından olduqca əlverişlidir.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə tikilən hava limanları Qarabağın Azərbaycan iqtisadiyyatına reintegrasiyasından əlavə ölkəmizin hava nəqliyyatı ilə yükdaşımalardakı rolunu da artıracaq.

Asiya ilə Avropanı birləşdirən Şərq-Qərb dəhlizinin tərkib hissəsi olacaq “Zəngəzur nəqliyyat dəhlizi”nin reallaşması regionda əməkdaşlığa xidmət edən integrasiya prosesi güclənəcək. Bu dəhliz, eyni zamanda, ölkəmizin Avrasiyanın nəqliyyat və logistika mərkəzi kimi geostrateji mövqeyini möhkəmləndirəcək, tranzit imkanlarını genişləndirəcəkdir.

Beynəlxalq Zəngəzur Nəqliyyat Dəhlizi Azərbaycanın xarici ticarətinin səmərəliliyinin artırılmasında mühüm rol oynaya bilər. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur nəqliyyat-logistika infrastrukturunun inkişafı ölkənin bütün regionları ilə etibarlı əlaqələrin təmin edilməsi, Azərbaycanın və bölgələrin zəngin təbii sərvətlərindən və əmək qabiliyyətli əhalinin məşğulluğunun təmin edilməsində, həmçinin əhalinin bir çox sosial problemlərinin həllində əhəmiyyətli rol oynaya bilər.

Azərbaycanın geosiyasi maraqları, bu gün Qarabağ və Şərqi Zəngəzur regionunun tam işğaldan azad olunması, bu regionların strateji regionlar elan edilməsini tələb edir və bundan ötrü lazımi material, informasiya, insan və maliyyə axınlarını təmin etməyə qadir müvafiq cəlbətmə mərkəzləri yaradılmalıdır.

İstifadə olunmuş ədəbiyyat / *References*

Azərbaycan dilində

1. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımaların təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün Fəaliyyət Planı”nın təsdiq edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı: <https://president.az/az/articles/view/62314>
2. Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat Strategiyası 2023–2030. – Bakı: Azərbaycan Respublikası Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi, 2023. – 64 s..
3. Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat, Rabitə və Yüksək Texnologiyalar Nazirliyi. “Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat strategiyası 2030” sənədi. – Bakı, 2023.
4. Abbasov, E. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin iqtisadi inkişafda rolu. İqtisadiyyat və İdarəetmə Elmi Xəbərlər, 2021, №2, s. 72–80.
5. ADY işğaldan azad edilmiş ərazilərdə gördüyü işlərlə bağlı son vəziyyəti açıqlayıb: https://report.az/infrastruktur/ady-igaldan-azad-edilmis-erazilerde-gorduyu-islerle-bagli-son-veziyyeti-aciqlayib/?utm_source=chatgpt.com
6. Azərbaycan Respublikası İqtisadiyyat Nazirliyi. Azərbaycanın nəqliyyat və logistika potensialı: regional və beynəlxalq əməkdaşlıq istiqamətləri [Elektron resurs]. – Bakı: İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi, 2023. – URL: <https://www.economy.gov.az>
7. Azərbaycanın işğaldan azad edilmiş ərazilərində üç avtomobil yolunun yenidən qurulmasına başlanılacaq: https://oxu.az/cemiyet/azerbaycanin-igaldan-azad-edilmis-erazilerinde-uc-avtomobil-yolunun-yeniden-qurulmasina-baslanilacaq?utm_source=chatgpt.com
8. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı (2023). Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu: Azərbaycanın Tranzit Potensialı: <https://www.portofbaku.com>
9. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti Avrasiya məkanı üçün yeni yüksəliş layihəsidir: https://azertag.az/xeber/baki_tbilisi_qars_demir_yolu_xetti_avrasiya_mekani_uchun_yeni_yukselis_layihesidir-1097738;
10. Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu xəttinin strateji əhəmiyyəti: <https://sesqazeti.az/news/economy/1008643.html>
11. Füzuli Beynəlxalq Hava Limanının açılış mərasimi olub Prezidentlər İlham Əliyev və Rəcəb Tayyib Ərdoğan açılış mərasimində iştirak ediblər: https://azerbaijan.az/news/8400?utm_source=chatgpt.com
12. Həsənov, F. (2023). Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin regional təsirləri və ekoloji çağırışlar. Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti Elmi Xəbərlər, №2, s. 45–58.
13. Əhmədov, R. N. Nəqliyyat-logistika sistemlərinin idarə olunması və inkişaf istiqamətləri. Bakı: Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, 2021. — 245 s.
14. Əliyev F. Zəngəzur dəhlizi və Azərbaycanın nəqliyyat-logistika imkanları // “Azərbaycan iqtisadiyyatı” jurnalı. – 2024. – №2. – s. 45–56.
15. Əliyev R. Nəqliyyat və logistika sistemlərinin regional inteqrasiyada rolu // İqtisadiyyat və İnkişaf. – Bakı, 2023. – № 2. – s. 135–148.
16. Əliyev, R. (2020). Azərbaycanın nəqliyyat sisteminin tranzit potensialı və onun reallaşdırılma imkanları. Bakı: İqtisadiyyat Nəşriyyatı.
17. Əliyev, R. (2022). Transxəzər nəqliyyat dəhlizinin inkişafında regional əməkdaşlığın rolu. Azərbaycan İqtisadi Araşdırmaları Jurnalı, № 3(25), s. 45–53.
18. Əliyev, R. Qlobal nəqliyyat sistemlərində inteqrasiya prosesləri və regional əməkdaşlıq. Azərbaycan İqtisadiyyatı Jurnalı, 2020, №3, s. 45–56.

19. İsmayılov, E. (2021). Nəqliyyat-logistika sektorunun iqtisadi inkişafda rolu. Bakı: ADNSU Nəşriyyatı.
 20. “İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə nəqliyyat infrastrukturunun qurulması və hava limanlarının istifadəyə verilməsi regionun iqtisadi inkişafı üçün mühüm rol oynayır.” – AZƏRTAC, 2023: https://azertag.az/xeber/regionlarda_yeni_hava_limani
 21. Məmmədov A. Beynəlxalq gömrük sistemlərində rəqəmsal transformasiya və tranzit siyasəti // Qlobal İqtisadi Tədqiqatlar Jurnalı. – Bakı, 2022. – № 4. – s. 490–496.
 22. Məmmədov, F. A. Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun modernləşdirilməsi problemləri. Bakı: İqtisad Universiteti Nəşriyyatı, 2020. — 178 s.
 23. Məmmədov, V. Nəqliyyat və logistika sistemlərinin geosiyasi əhəmiyyəti. Regional İqtisadiyyat və Siyasət Jurnalı, 2022, №1, s. 28–35.
 24. Nəqliyyat-logistika sahəsində görülən işlər Azərbaycanı əhəmiyyətli tranzit ölkəyə çevirib / <https://vergiler.az/news/economy/18963.html?ysclid=lnihit9n9g765833318>
 25. Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanın tranzit imkanlarını daha da genişləndirəcək: <https://yenixeber.az/zengezur-dehlizi-azerbaycanin-tranzit-imkanlarini-daha-da-genislendirecek-64394>
 26. “Zəngəzur dəhlizi ilə yüklər Çindən Türkiyəyə 12 günə çatdırılacaq:– <https://news.milli.az/economy/1001917.html>
- İngilis dilində**
27. Asian Development Bank. (2021). Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Corridor Development Progress Report. Manila.
 28. Asian Development Bank. Central Asia Regional Economic Cooperation: Transport Corridor Development. – Manila: ADB, 2023. – 104 p.
 29. Asian Development Bank. Transport Corridors for Economic Integration. Manila, 2021.
 30. European Commission. Transport 2050: Roadmap to a Single European Transport Area. – Brussels, 2021. – 42 p.
 31. OECD. (2020). Logistics Performance and Economic Integration: The Eurasian Region Report. Paris: OECD Publishing.
 32. OECD. Transport Infrastructure Investment and Efficiency Indicators. Paris: OECD Publishing, 2022.
 33. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Transport Outlook 2022: Regional Connectivity and Sustainability. – Paris: OECD Publishing, 2022. – 190 p.
 34. UNECE. (2023). Transport Trends and Economics 2023: Inland Transport Connectivity and Corridors. Geneva: United Nations Economic Commission for Europe.
 35. UNESCAP. (2019). Transport and Logistics Connectivity in Asia and the Pacific: Bridging the Gaps. United Nations. /<https://www.iasgyan.in/daily-current-affairs/sustainable-finance-bridging-the-gap-in-asia-and-the-pacific>; World Customs Organization. (2020). Coordinated Border Management: A concept paper. Retrieved from: <https://www.wcoomd.org>
 36. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP). Enhancing Regional Connectivity through Multimodal Transport. – Bangkok: UNESCAP, 2022. – 92 p..
 37. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Transport Trends and Economics 2022. Geneva: UNECE Publications, 2022.
 38. World Bank. (2022). Azerbaijan Transport Sector Policy Note: Connectivity for Growth. Washington, D.C.
 39. World Bank. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. Washington D.C., 2023.
 40. World Bank. Logistics Performance Index 2023. Washington, DC: World Bank Group, 2023.
 41. World Bank. Transport and Logistics for Sustainable Development. – Washington, D.C.: World Bank, 2023. – 85 p.
 42. World Bank. Transport Corridor Development Report. – Washington, DC: World Bank Publications, 2022. – 112 p.

Rus dilində

43. Алиев, Р. Г. Региональная интеграция и развитие транспортных коммуникаций в международной торговле. – Баку: Наука, 2021. – 128 с.
44. ВВП стран мира в 1990–2022 гг. (Всемирный банк; ППС, млрд долл.)/
<https://svspb.net/danmark/vvp-stran-wb.php>;
45. Внукова О.С., Никифоров В.А. Международные транспортные коридоры/
<https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-transportnye-koridory/viewer>
46. Европейская комиссия. Белая книга: Политика Европейского Союза в области транспорта. Брюссель, 2011.
47. Миротин Л.Б., Никулин А.Ф. Логистика транспортных систем. – М.: ИНФРА-М, 2019. – 384 с.
48. Федоренко Р.В. Проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток - Запад» // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Экономика. 2020. Т. 28. № 3. С. 491–504.
49. Цветков В.А., Зоидов К.Х., Медков А.А. Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации. М., 2014. s.492

Реализация преимуществ Зангазурского Коридора в рамках Союза Тюркских Государств и международных транспортных коридоров

Танрыверди Паша

Старший научный сотрудник Института Экономики МНО

tpasha_50@mail.ru

<https://orcid/009-0009-7221-3420>

Резюме: В статье раскрывается сущность международных транспортных коридоров, их роль в современной транспортной системе, основные цели и стратегия их формирования, показаны пути реализации конкурентных преимуществ международного транспортного коридора «Зангезур» в рамках Союза Тюркоязычных Государств в современных условиях, определены направления модернизации таможенной, транспортно-логистической инфраструктуры и улучшения транзитного потенциала, дана оценка транзитных возможностей Азербайджана и перечислены меры, которые могут способствовать развитию международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: транспортная система; международный транспортный коридор; транспортная инфраструктура; логистическая инфраструктура, мультимодальные перевозки; внешняя торговля; грузопотоки; транзитный коридор.