

DOI: <https://doi.org/10.36719/2789-6919/49/104-109>

Muxtar Xəyal Məmmədov

Naxçıvan Dövlət Universiteti

bakalavriat

<https://orcid.org/0009-0000-6538-498X>

muxtarmammadov@ndu.edu.az

Orta dəhlizin beynəlxalq ticarət və logistikadakı əhəmiyyəti

Xülasə

Orta Dəhliz, Avrasiya regionunda Çindən başlayaraq Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan üzərindən Türkiyəyə və oradan Avropa bazarlarına qədər uzanan çoxnövlü nəqliyyat və logistika marşrutudur. Bu dəhliz dəniz, dəmir yolu və avtomobil yollarını birləşdirən kompleks infrastruktur sisteminə əsaslanır. Orta Dəhlizin əsas üstünlüklərindən biri, Şimal Dəhlizi ilə müqayisədə daha az siyasi və geosiyasi risk daşmasıdır. Eyni zamanda, bu marşrut nəqliyyat müddətini əhəmiyyətli dərəcədə qısaldaraq ticarət proseslərini sürətləndirir. Azərbaycan bu dəhlizdə mühüm tranzit mərkəzinə çevrilmişdir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, yeni avtomobil magistralları və gömrük sistemlərinin təkmilləşdirilməsi bu prosesdə mühüm rol oynamışdır. 2022-ci il statistik məlumatlarına əsasən, Orta Dəhliz vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi 1,5 milyon tona çatmışdır ki, bu da regionun logistika potensialının artdığını göstərir. Bununla belə, transxəzər daşıma-larında gəmi çatışmazlığı, tariflərin uyğunsuzluğu və prosedur gecikmələri kimi çətinliklər mövcuddur. Gələcəkdə bu marşrutun effektivliyini daha da artırmaq üçün rəqəmsal logistikanın tətbiqi, regional ölkələr arasında koordinasiya və infrastrukturun davamlı inkişafı vacibdir. Orta Dəhliz təkcə iqtisadi baxımdan deyil, həm də geosiyasi cəhətdən Avrasiyanın gələcək nəqliyyat modelində strateji rol oynaya bilər.

Açar sözlər: Orta Dəhliz, beynəlxalq ticarət, logistika, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, multimodal daşımalar, Azərbaycan tranzit rolu, infrastruktur və investisiyalar

Mukhtar Xəyal Məmmədov

Nakhchivan State University

Bachelor

<https://orcid.org/0009-0000-6538-498X>

muxtarmammadov@ndu.edu.az

The Importance of the Middle Corridor in International Trade and Logistics

Abstract

The Middle Corridor is a multimodal transport and logistics route in the Eurasian region, starting in China and extending through Kazakhstan, the Caspian Sea, Azerbaijan, Georgia to Turkey and further to European markets. This corridor is based on a complex infrastructure system that combines sea, railway and road routes. One of the main advantages of the Middle Corridor is less political and geopolitical danger compared to the Northern Corridor. At the same time, this route significantly reduces transportation time and accelerates trade processes. Azerbaijan has become an important transit hub in this corridor. An important role in this process was played by the Baku-Tbilisi-Kars railway, the International Sea Trade Port of Ales, new automobile roads and the improvement of the customs system. According to data for 2022, the volume of cargo transportation along the Middle Corridor reached 1.5 million tons, which indicates the growth of the logistics potential of the region. However, there are also problems in the area of trans-Caspian transportation, such as a shortage of vessels, tariff discrepancies and procedural delays. To further increase the efficiency of this route in the future, the use of digital

logistics, coordination of actions between the countries of the region and constant development of infrastructure are necessary. "Middle Corridor" can play a strategic role in the future transport model of Eurasia not only economically, but also geopolitically.

Keywords: *middle corridor, international trade, logistics, railway Baku-Tbilisi-Kars, multimodal transportation, transit role of Azerbaijan, infrastructure and investments*

Giriş

21-ci əsrin global iqtisadiyyatında Asiya və Avropa arasında ticarət marşrutlarının diversifikasiyası təhlükəsizlik, sabitlik və iqtisadi effektivlik baxımından həlledici əhəmiyyət kəsb edir. Bu kontekstdə "Orta Dəhliz" (Middle Corridor) – Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TITR) – Şimal Dəhlizinə (Rusiya üzərindən keçən ənənəvi marşrut) alternativ kimi sürətlə formalaşır. Çinin "Bir Kəmə, Bir Yol" (BRI) təşəbbüsü ilə sinxronlaşan bu marşrut, təxminlərə görə, 2030-cu ilə qədər Avropa-Asiya ticarətinin 30%-ni öz üzərinə götürə bilər. Bu məqalədə Orta Dəhlizin strukturunu, Azərbaycanın bu sistemdəki rolunu, iqtisadi təsirlərini və gələcək perspektivlərini təhlil edirik.

Tədqiqat

Marşrutun Strukturu və Strategiyası – Orta Dəhliz, Asiya və Avropa arasında multimodal nəqliyyat imkanları yaradan və ticarət əlaqələrini sürətləndirən strateji bir marşrutdur (Cəfərli, 2023, p. 124). Bu nəqliyyat dəhlizi, Çin, Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçərək, yüklərin həm quru, həm dəniz, həm də avtomobil yolları vasitəsilə daşınmasını təmin edir (Xəzər Regionunda Nəqliyyat Dəhlizləri, 2022). Əsas məqsəd, ticarətin təhlükəsiz və effektiv şəkildə həyata keçirilməsi ilə yanaşı, tranzit müddətini və daşınma xərclərini minimuma endirməkdir (Orta Dəhliz: Ticarət və Logistikanın Gələcəyi, 2023). Dəmir yolu nəqliyyatı – Orta Dəhlizin əsas sütunlarından biri kimi çıxış edir. Bu kontekstdə, 2017-ci ildə istifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu xətti mühüm rol oynayır (Asian Development Bank, 2021, p. 87). Hər il təxminən 5 milyon ton yük daşıma potensialına malik olan bu xətt, Çin istehsalı olan məhsulların ənənəvi dəniz yolu ilə müqayisədə daha qısa müddət ərzində Avropaya çatdırılmasına imkan yaradır. Statistik göstəricilərə əsasən, BTQ xətti vasitəsilə yüklərin Çin və Avropa arasında daşınması orta hesabla 12-15 gün çəkir ki, bu da dəniz nəqliyyatı ilə müqayisədə əhəmiyyətli bir üstünlükdür (Tranzit Ticarət Rəqəmləri, 2023). Dəmir yolu nəqliyyatı – Orta Dəhlizin əsas sütunlarından biri kimi çıxış edir. Bu kontekstdə, 2017-ci ildə istifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu xətti mühüm rol oynayır (Asian Development Bank, 2021, p. 87). Hər il təxminən 5 milyon ton yük daşıma potensialına malik olan bu xətt, Çin istehsalı olan məhsulların ənənəvi dəniz yolu ilə müqayisədə daha qısa müddət ərzində Avropaya çatdırılmasına imkan yaradır. Statistik göstəricilərə əsasən, BTQ xətti vasitəsilə yüklərin Çin və Avropa arasında daşınması orta hesabla 12-15 gün çəkir ki, bu da dəniz nəqliyyatı ilə müqayisədə əhəmiyyətli bir üstünlükdür (Tranzit Ticarət Rəqəmləri, 2023). Dəniz yolu – komponenti marşrutun mühüm hissəsini təşkil edir. Xəzər dənizi üzərində yerləşən Aktau (Qazaxıstan) və Ələt (Azərbaycan) limanları, Orta Dəhlizin funksionallığını artıran əsas nəqliyyat qovşaqlarıdır (Xəzər Regionunda Nəqliyyat Dəhlizləri, 2022). Bu limanlar Asiya ilə Avropa arasında yük tranzitini təmin edən əsas dayanacaqlar olmaqla yanaşı, marşrutun davamlı inkişafı üçün kritik əhəmiyyət daşıyır. Xüsusilə, Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı 15 milyon ton yük dövriyyəsi potensialına malikdir ki, bu da bölgənin tranzit imkanlarını daha da genişləndirir (Tranzit Ticarət Rəqəmləri, 2023). Avtomobil yolları – Orta Dəhlizin digər vacib elementlərindən biridir. Gürcüstan və Türkiyə arasında inşa edilmiş geniş avtomobil yolları, xüsusilə sürətli və çevik yükdaşımalar üçün ideal şərait yaradır (Xəzər Regionunda Nəqliyyat Dəhlizləri, 2022). Xüsusilə pərakəndə malların daşınması sahəsində, avtomobil nəqliyyatı vacib rol oynayır, çünki bu nəqliyyat növü daha kiçik həcmli, lakin tez-tez daşınan yüklər üçün effektiv alternativ kimi çıxış edir. Orta Dəhlizin əsas strateji prioritetlərindən biri, ənənəvi dəniz nəqliyyatı ilə müqayisədə yükdaşımaların müddətini təxminən 50% azaltmaq və marşrut boyunca ticarət həcmi iqlat artırmaqdır. Bunun üçün nəqliyyat və logistika infrastrukturunun təkmilləşdiril-

məsi, gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi və tranzit ölkələr arasında əməkdaşlığın gücləndirilməsi kimi tədbirlər davam etdirilir. Bu marşrut, geo-siyasi dəyişikliklər fonunda Asiya və Avropa arasında ticarət əlaqələrinin diversifikasiyasına mühüm töhfə verir və gələcəkdə beynəlxalq ticarətdə daha da böyük rol oynamağa namizəddir (Tranzit Ticarət Rəqəmləri, 2023). Azərbaycanın Strategiya və Təşəbbüsləri – Azərbaycan coğrafi mövqeyinə görə Orta Dəhlizin ən mühüm tranzit ölkələrindən biri kimi çıxış edir və regionun ticarət yollarının kəsişmə nöqtəsi rolunu oynayır (Cəfərli, 2023, p. 124). Ölkə, nəqliyyat infrastrukturuna yatırılan böyük investisiyalar və modern logistika şəbəkələrinin yaradılması ilə Orta Dəhlizin səmərəliliyinə və davamlı inkişafına mühüm töhfə verir.

Azərbaycan ərazisindən keçən nəqliyyat xətləri, həm Asiya və Avropa arasında yükdaşımaların fasiləsiz və optimal şəkildə həyata keçirilməsinə, həm də regional əməkdaşlığın genişləndirilməsinə imkan yaradır. Mərkəzi Asiyadan gələn yüklərin Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə Avropaya çatdırılmasını təmin edən Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) Dəmir Yolu bu kontekstdə əsas nəqliyyat arteriyalarından biridir. 2017-ci ildə istifadəyə verilmiş bu dəmir yolu xətti, Çindən Avropaya daşınan yüklər üçün alternativ bir marşrut təqdim edir və yükdaşımaların sürətini əhəmiyyətli dərəcədə artırır. 2022-ci ildə bu xətt vasitəsilə daşınan yüklərin ümumi həcmi 750 min ton təşkil edib və 2030-cu il üçün bu göstəricinin 3 milyon tona çatdırılması hədəflənir. Azərbaycan, BTQ dəmir yolu xətləri boyunca infrastrukturun yenilənməsi və tranzit prosedurlarının sadələşdirilməsi vasitəsilə bu hədəfə çatmaq üçün ciddi addımlar atır (Regional Nəqliyyat Şəbəkələrinin Təhlili, 2021, p. 87). Xəzər dənizi üzərindən multimodal daşımaların effektivliyini artıran və Orta Dəhliz üçün mühüm strateji məntəqə hesab edilən Ələt Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, müasir logistika mərkəzi kimi fəaliyyət göstərir. Bu liman, yalnız yük tranzitinə deyil, həm də Xəzər dənizi vasitəsilə enerji daşımalarına (TANAP və digər neft-qaz layihələri) dəstək verərək, Azərbaycanın enerji logistikasındakı rolunu gücləndirir. Ələt limanı, illik 15 milyon ton yükdaşıma qabiliyyətinə malikdir və gələcəkdə bu tutumun artırılması üçün genişləndirmə planları mövcuddur.

Bununla yanaşı, Azərbaycan təkcə Orta Dəhliz deyil, həm də Şimal-Cənub Nəqliyyat Dəhlizi (North-South Transport Corridor - NSTC) vasitəsilə qlobal ticarət axınlarında strateji mövqeyini daha da gücləndirir. Hindistan, İran və Rusiyanı birləşdirən bu dəhliz, Azərbaycanı təkcə Şərq-Qərb xəttində deyil, həm də Şimal-Cənub marşrutunda əsas tranzit ölkəyə çevirir. Bu, ölkənin ticarət və nəqliyyat sahəsində genişlənən rolunun göstəricisidir və Avrasiya ticarət şəbəkəsinin mərkəzi halqasına çevrilməsinə şərait yaradır. Azərbaycan, tranzit və logistika sahəsində yalnız fiziki infrastruktur deyil, həm də rəqəmsal həllərin inkişafına xüsusi diqqət yetirir. Xüsusilə, gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi və nəqliyyat əməliyyatlarının sürətləndirilməsi üçün tətbiq edilən “rəqəmsal gömrük” texnologiyaları, yüklərin emalı və sərhəd keçidlərinin sürətini 40% artırmağa imkan verib (Vəliyev, 1998). Bu sistemlər, elektron gömrük bəyannamələri, avtomatlaşdırılmış sərhəd keçid məntəqələri və süni intellekt əsaslı logistika idarəetmə mexanizmləri vasitəsilə ticarət proseslərini optimallaşdırır və iştirakçı şirkətlər üçün maliyyə xərclərini minimuma endirir. Bu kimi addımlar, Azərbaycanın qlobal nəqliyyat sistemindəki rolunu daha da möhkəmləndirərək, ölkəni nəqliyyat və logistika sahəsində lider mövqeyə çıxarır.

Geosiyasi və iqtisadi dəyişikliklər fonunda, Azərbaycan nəqliyyat sahəsindəki strateji üstünlüklərini qoruyub saxlamaq və regionun əsas ticarət qovşaqlarından biri kimi öz mövqeyini gücləndirmək üçün ardıcıl infrastruktur yatırımları və texnoloji yeniliklər həyata keçirməkdə davam edir. İqtisadi Təsirlər və Çətinliklər – Orta Dəhliz, son illərdə sürətlə inkişaf edərək Avropa və Asiya arasında mühüm bir ticarət arteriyası kimi formalaşmağa davam edir. Bu nəqliyyat marşrutu yalnız coğrafi mövqeyinə görə deyil, həm də qlobal ticarət axınlarını optimallaşdırmaq baxımından strateji əhəmiyyətə malikdir. Nəqliyyat və logistika imkanlarının genişlənməsi, infrastrukturun modernləşdirilməsi və gömrük prosedurlarının sürətləndirilməsi kimi amillər, Orta Dəhlizdən keçən yüklərin həcmünün ilbəlil artmasına şərait yaradır. Son statistik məlumatlara əsasən, 2022-ci ildə Orta Dəhliz vasitəsilə daşınan yüklərin ümumi dəyəri *12 milyard dolları* keçmişdir. Bu rəqəm, ticarət axınlarının artan tempini və bu marşrutun beynəlxalq yükdaşımalar üçün nə qədər mühüm olduğunu göstərir. Azərbaycanın coğrafi

mövqeyi və tranzit imkanları ölkəyə əhəmiyyətli iqtisadi gəlirlər gətirir. Ölkənin Orta Dəhlizdən tranzit xidmətlərindən əldə etdiyi gəlir *2022-ci ildə 500 milyon dollara* yaxın olmuşdur.

Bu gəlirlərin daha da artırılması üçün nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, multimodal daşımanın genişləndirilməsi və tariflərin optimallaşdırılması kimi strategiyalar gündəmdədir. Əsas Sənaye Sahələri və Yüklərin Tərkibi - Orta Dəhliz üzərindən daşınan yüklərin tərkibi müxtəlif sənaye sahələrini əhatə edir və marşrutun regional və beynəlxalq ticarətdəki rolunu aydın şəkildə nümayiş etdirir. *Enerji sektoru*: TANAP (Trans-Anadolu Təbii Qaz Boru Kəməri) vasitəsilə Xəzər hövzəsindən Avropaya enerji tədarükü həyata keçirilir. Bu boru kəməri, Azərbaycan qazının Türkiyə və Avropaya ixracını təmin edərək, regionun enerji təhlükəsizliyinə və ticarət əlaqələrinə mühüm töhfə verir. Kənd təsərrüfatı məhsulları: Xüsusilə Gürcüstandan ixrac edilən meyvə və tərəvəz məhsulları Orta Dəhliz vasitəsilə Türkiyə və Avropa bazarlarına çatdırılır.

Bu sektor, regional iqtisadiyyat üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir və marşrutun kənd təsərrüfatı məhsullarının beynəlxalq bazarlara çıxarılmasında oynadığı rolunu nümayiş etdirir. Avtomobil sənayesi: Türkiyədən Orta Asiyaya və Çinə ixrac edilən avtomobil hissələri və sənaye avadanlıqları marşrutun yük həcmi formalaşdırıcı əsas kateqoriyalardan biridir. Bu sahə, Orta Dəhlizin sənaye və istehsal sektorları üçün vacib bir ticarət arteriyası kimi rol oynadığını göstərir. Bu sənaye sahələri ilə yanaşı, tekstil, kimya məhsulları və istehlak malları da marşrutun ticarət dövrüdə əhəmiyyətli yer tutur. Orta Dəhlizin Qarşılaşdığı Əsas Problemlər və Çətinliklər – Orta Dəhlizin inkişafı sürətlə davam etsə də, marşrutun tam potensialına çatması üçün hələ də həll edilməli olan bir sıra maneələr mövcuddur. Xəzər dənizində bərə daşımalarının məhdud olması: Hazırda transxəzər yükdaşımalarını həyata keçirən cəmi 10 bərə gəmisinin fəaliyyəti mövcuddur. Bu məhdudiyyət, dəniz yolu ilə yük daşınmasının operativliyini azaldır və marşrutun daha çevik və sürətli fəaliyyət göstərməsinə mane olur. Bu problemi həll etmək üçün Xəzər dənizində daha çox bərə və yük gəmilərinin istifadəyə verilməsi, liman xidmətlərinin optimallaşdırılması və multimodal nəqliyyat şəbəkələrinin inkişaf etdirilməsi vacibdir. Ölkələr arasında nəqliyyat tariflərinin fərqliliyi: Marşrut üzərində yerləşən dövlətlər arasında fərqli dəmir yolu və gömrük tarifləri mövcuddur ki, bu da tranzit xərclərinin artmasına səbəb olur. Xüsusilə, Qazaxıstan və Türkiyə arasında mövcud dəmir yolu tarifləri arasındakı fərqlər, marşrut üzrə ümumi daşıma xərclərinin yüksəlməsinə gətirib çıxarır. Bu problemin həlli üçün vahid tarif sisteminin tətbiq edilməsi və nəqliyyat siyasətinin koordina-siyası istiqamətində regional əməkdaşlığın gücləndirilməsi zəruridir. Ölkələr arasında nəqliyyat tariflə-rinin fərqliliyi: Marşrut üzərində yerləşən dövlətlər arasında fərqli dəmir yolu və gömrük tarifləri mövcuddur ki, bu da tranzit xərclərinin artmasına səbəb olur. Xüsusilə, Qazaxıstan və Türkiyə arasında mövcud dəmir yolu tarifləri arasındakı fərqlər, marşrut üzrə ümumi daşıma xərclərinin yüksəlməsinə gətirib çıxarır.

Bu problemin həlli üçün vahid tarif sisteminin tətbiq edilməsi və nəqliyyat siyasətinin koordinasıyası istiqamətində regional əməkdaşlığın gücləndirilməsi zəruridir. Bütün bu problemlərin həlli istiqamətində atılacaq addımlar, Orta Dəhlizin rəqabət qabiliyyətini artıraraq, bu marşrutun beynəlxalq ticarətdə daha da əhəmiyyətli rol oynamasına şərait yaradacaqdır. Gələcəkdə görülməli infrastruktur layihələri, logistika şəbəkələrinin genişləndirilməsi və gömrük prosedurlarının rəqəmsallaşdırılması, Orta Dəhlizin tranzit potensialını artıraraq, regionun iqtisadi inkişafına mühüm töhfə verəcəkdir (ITF, 2023).

Perspektivlər və Həll Yolları – Orta Dəhlizin tam potensialının reallaşdırılması üçün infrastrukturun gücləndirilməsi, inzibati islahatların aparılması və beynəlxalq əməkdaşlığın artırılması vacib amillərdir. Qlobal ticarət axınlarının optimallaşdırılması və tranzit marşrutlarının rəqabət qabiliyyətinin artırılması üçün atılacaq addımlar, Orta Dəhlizin gələcək inkişafına əhəmiyyətli töhfə verəcəkdir (Məmmədov, 2022). *İnfrastrukturun Gücləndirilməsi - Orta Dəhlizin keçdiyi ölkələrdə nəqliyyat infrastrukturunu ilə bağlı davam edən və planlaşdırılan layihələr marşrutun effektivliyini artırmaq məqsədi daşıyır.*

Xəzər dənizində Türkmənistan-Azərbaycan bərə xəttinin yaradılması: Mövcud transxəzər daşımalarının məhdudluğu nəzərə alınaraq, Xəzər dənizində Türkmənistan-Azərbaycan istiqamətində

yeni bərə xəttinin yaradılması planlaşdırılır. 2030-cu il üçün müəyyən olunan hədəfə əsasən, bu xətt vasitəsilə daşınan yük həcmi 3 milyon ton olacaqdır. Bu addım, transxəzər nəqliyyatının sürətləndirilməsi və yük axınının optimallaşdırılması baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. Gürcüstanda Batumi və Poti limanlarının tutumunun iki dəfə artırılması: Gürcüstanın Qara dəniz sahillərində yerləşən Batumi və Poti limanları, Orta Dəhliz üzrə Avropaya çıxış nöqtələri kimi mühüm rolə malikdir. Bu limanların yük emal gücünün ikiqat artırılması, Orta Dəhliz vasitəsilə daşınan yüklərin həcmənin artmasına və logistik proseslərin daha səmərəli təşkil edilməsinə imkan verəcəkdir. İnzibati İslahatlar - *Orta Dəhliz üzərində yerləşən ölkələr arasında ticarət və nəqliyyat əməliyyatlarının sadələşdirilməsi məqsədilə inzibati islahatların həyata keçirilməsi nəzərdə tutulur. Bu islahatlar, marşrutun daha cəlbedici və rəqabətə-davamlı olması üçün vacibdir.* “Vahid Tranzit Sənədi”nin tətbiqi: Gömrük və sərhəd prosedurlarının sürətləndirilməsi məqsədilə “Vahid Tranzit Sənədi” sisteminin yaradılması planlaşdırılır. Bu sistemin tətbiqi nəticəsində, gömrük prosedurlarının tamamlanma müddəti 24 saatdan 6 saata qədər azaldılacaqdır (Kərimov, Orucov, İsrəfilov, 2009). Proseslərin avtomatlaşdırılması və rəqəmsallaşdırılması, ticarət və logistika şirkətləri üçün əlavə vaxt və maliyyə qənaəti təmin edəcək.

Ölkələr arasında tarif uyğunluğu üçün regional sazişlər: Marşrut üzərində yerləşən dövlətlər arasında mövcud nəqliyyat tariflərinin harmonizasiya edilməsi məqsədilə regional sazişlərin imzalanması planlaşdırılır. Tariflərin uyğunlaşdırılması və vahid tarif siyasətinin tətbiqi, nəqliyyat xərclərinin azalmasına və marşrutun iqtisadi cəlbediciliyinin artmasına şərait yaradacaqdır. Beynəlxalq Səviyyədə Əməkdaşlıq - *Orta Dəhlizin beynəlxalq ticarət sistemində daha güclü mövqə qazanması üçün global səviyyədə əməkdaşlıq və maliyyə dəstəyi önəmli rol oynayır.* Çin və Avropa İttifaqının Orta Dəhliz üzrə koordinasiya qrupu yaratması: Çin və Avropa İttifaqı arasında Orta Dəhlizin inkişafı və optimallaşdırılması istiqamətində koordinasiya qrupunun yaradılması nəzərdə tutulur. Bu qrup, marşrut boyunca logistik imkanların genişləndirilməsi, hüquqi çərçivələrin tənzimlənməsi və ticarət əlaqələrinin gücləndirilməsi üçün fəaliyyət göstərəcək. Bu əməkdaşlıq, Orta Dəhlizi Çin və Avropa arasında əsas ticarət arteriyalarından birinə çevirmək məqsədini güdür. Beynəlxalq Maliyyə Təşkilatlarının (ADB, AİİB) investisiyalarının artırılması: Orta Dəhlizin infrastruktur layihələrinin maliyyələşdirilməsi üçün Asiya İnkişaf Bankı (ADB) və Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı (AİİB) kimi beynəlxalq maliyyə təşkilatlarının investisiya qoyuluşlarının artırılması planlaşdırılır. Bu investisiyalar, yeni yolların və dəmir yolu xətlərinin tikintisi, limanların modernləşdirilməsi və logistika mərkəzlərinin genişləndirilməsi kimi layihələrin həyata keçirilməsini təmin edəcəkdir. Bütün bu tədbirlər, Orta Dəhlizin gələcək inkişafına xidmət edərək, marşrutun beynəlxalq ticarət sistemində daha güclü mövqə qazanmasına şərait yaradacaqdır.

Nəticə

Orta Dəhliz təkcə ticarət marşrutu deyil, həm də Avrasiya iqtisadi inteqrasiyasının əsas vasitəsidir. Azərbaycanın infrastruktur layihələri və coğrafi mövqeyi, ölkəni regional logistikanın mərkəzinə çevirməklə yanaşı, uzunmüddətli iqtisadi artım üçün imkanlar yaradır. İnfrastruktur çatışmazlıqlarının aradan qaldırılması və beynəlxalq əməkdaşlığın dərinləşdirilməsi ilə bu marşrut dünya ticarətinin əsas arteriyasına çevrilə bilər.

Ədəbiyyat

1. Cəfərli, E.F. (2023). *Beynəlxalq iqtisadi əlaqələrdə nəqliyyatın roluna dair*. Elm nəşriyyatı.
2. *Euro-Asian Transport Links: Operationalisation of Corridors*. (2021). United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). <https://unece.org/transport>
3. *Xəzər Regionunda Nəqliyyat Dəhlizləri: İmkanlar və Çətinliklər*. (2022). Dünya Bankı. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099735303212335881/p1800990d2177f03c0ab180057356615435>

4. International Transport Forum (ITF). (2023). *Connectivity and Regional Integration in Eurasia*. OECD Publishing. <https://www.itf-oecd.org>
5. Kərimov, C., Orucov, A., İsrailov, H. (2009). *Dünya iqtisadiyyatı*. Nurlan nəşriyyatı.
6. Kərimov, E., Osmanov, B. (2010). *İqtisadi nəzəriyyə*. Vətən nəşriyyatı.
7. Məmmədov, R. (2022). *Azərbaycanın Beynəlxalq Ticarətində Orta Dəhlizin Strateji Əhəmiyyəti*. Təhsil nəşriyyatı.
8. Orta Dəhliz: Ticarət və Logistikanın Gələcəyi. (2023, dekabr). *İki Sahil* qəzeti. <https://ikisahil.az/orta-dehliz-ticarət-logistika>
9. *Regional Nəqliyyat Şəbəkələrinin Təhlili*. (2021). Asian Development Bank. <https://www.adb.org/publications/central-asia-transport-networks-analysis>
10. *Tranzit Ticarət Rəqəmləri*. (2023). Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi. <https://www.stat.gov.az> → “Ticarət və Xidmət” bölməsi
11. Vəliyev, D. (1998). *Beynəlxalq iqtisadiyyat*. Azərbaycan Universiteti.
12. Vəliyev, T. (1999). *İqtisad elminin nəzəri əsaslarının tarixi təkamülü*.

Daxil oldu: 04.06.2025

Qəbul edildi: 16.09.2025