

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ**  
**AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ**  
**BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ**

**“AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ**  
**ƏRAZİLƏRİNDƏ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKA MƏRKƏZLƏRİNİN**  
**YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ”**  
**mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASİYASI**

**İsgəndərov Ayxan Tələt oğlu**

**BAKİ – 2022**

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASI TƏHSİL NAZİRLİYİ**  
**AZƏRBAYCAN DÖVLƏT İQTİSAD UNİVERSİTETİ**  
**BEYNƏLXALQ MAGİSTRATURA VƏ DOKTORANTURA MƏRKƏZİ**

**BMDM-in direktoru**

**i.ü.f.d., dos. Əhmədov Fariz Saleh oğlu**

\_\_\_\_\_ **imza**

“ \_\_\_\_ ” \_\_\_\_\_ **2022-ci il**

**“AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ İŞĞALDAN AZAD  
OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKA  
MƏRKƏZLƏRİNİN YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ”**

**mövzusunda**

**MAGİSTR DİSSERTASİYASI**

**İxtisasın şifri və adı:** 060401 – Dünya iqtisadiyyatı

**İxtisaslaşma:** Beynəlxalq ticarət

**Qrup:** 836

**Magistrant**

**İsgəndərov Ayxan Tələt o.**

\_\_\_\_\_ **imza**

**Elmi rəhbər**

**i.ü.f.d., dos. Cabbarova Kəmalə Sətdar q.**

\_\_\_\_\_ **imza**

**Program rəhbəri**

**i.ü.f.d., dos Nəcəfova Kəmalə Akif q.**

\_\_\_\_\_ **imza**

**Kafedra müdiri**

**i.e.d., prof. Kəlbiyev Yaşar Atakişi o.**

\_\_\_\_\_ **imza**

**BAKI – 2022**

## **Elm andı**

Mən, İsgəndərov Ayxan Tələt oğlu and içirəm ki, “Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad olunmuş ərazilərində ticarət və logistika mərkəzlərinin yaradılması məsələləri” mövzusunda magistr dissertasiyasını elmi əxlaq normalarına və istinad qaydalarına tam riayət etməklə və istifadə etdiyim bütün mənbələri ədəbiyyat siyahısında əks etdirməklə yazmışam.

# AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKA MƏRKƏZLƏRİNİN YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ

## Xülasə

**Tədqiqatın aktualığı:** Qloballaşan müasir dünyada beynəlxalq bazarda mal və xidmətlərin tədarük zəncirinin qırılmaması mühüm məsələlərdəndir. Bu baxımdan həm dünyada, həm də regionlarda logistika sistemlərinin qurulması mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanın bir sıra regional əhəmiyyətli layihələrə qoşulması onun regional əhəmiyyətli ticarət və logistika mərkəzlərinə cevrilməsi üçün əlverişli şərait yaradır. Bu mərkəzlərin ölkənin işğaldan azad olunmuş ərazilərində yaradılması mühüm iqtisadi əhəmiyyət kəsb edir. Bu baxımdan seçilmiş mövzu aktualdır və elmi- praktik əhəmiyyət daşıyır.

**Tədqiqatın məqsədi:** Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad olunmuş ərazilərində ticarət və logistika mərkəzlərinin yaradılması məsələlərini araşdırmaq və bu sahədə əməli tövsiyələr verməkdən ibarətdir.

**İstifadə olunmuş tədqiqat metodları:** Tədqiqatın yerinə yetirilməsində müşahidə, qruplaşdırma, statistik təhlil, müqayisəli təhlil, SWOT təhlili metodlarından istifadə edilmişdir.

**Tədqiqatın informasiya bazası:** Ölkədə və beynəlxalq aləmdə qəbul edilən konvensiyalar, ölkədə qəbul edilən proqramlar, milli qanunlar, statistik məlumatlar, elmi və bibliografik mənbələr, vətən və xarici alimlərin əsərləri, müvafiq internet resursları və digər mənbələr.

**Tədqiqatın məhdudiyyətləri:** Həm logistika sektoru, həm də işğaldan azad edilmiş ərazilərlə bağlı məlumatlar az olduğundan müəyyən məhdudiyyətlər yarandı.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi və praktiki nəticələri:** Beynəlxalq yükdaşıma və onların müsair vəziyyəti təhlil edilmiş, Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyi araşdırmış, regional əhəmiyyətli ticarət və logistika mərkəzlərinin işğaldan azad edilmiş ərazilərdə yerləşdirilməsi sahəsində tövsiyə xarakterli təkliflər verilmişdir.

**Nəticələrin istifadə oluna biləcəyi sahələr:** Əldə edilən nəticələr və bunun əsasında verilən tövsiyələr IV İqtisadiyyat və İdarəetmə sahəsində tədqiqatçıların Beynəlxalq elmi konfransında məruzə üçün təqdim edilmişdir. Dissertasiya işinin materiallarından referatların, məqalələrin, buraxılış işlərinin yerinə yetirilməsi zamanı istifadə edilə bilər.

*Açar sözlər: ticarət, logistika, Qarabag, Zəngəzur Dəhliz*

# **ISSUES OF ESTABLISHING TRADE AND LOGISTICS CENTERS IN THE LIBERATED TERRITORIES OF THE REPUBLIC OF AZERBAIJAN**

## **Summary**

**The actuality of the subject:** In today's globalized world, it is important not to break the supply chain of goods and services in the international market. The establishment regional trade and logistics centers in the liberated territories carries a significant economic part. Therefore, the chosen topic is relevant and has scientific and practical significance.

**Purpose and tasks of the research:** To study the issues of establishing trade and logistics centers in the territories liberated from occupation and give practical recommendations in this area.

**Used research methods:** Observation, grouping, statistical analysis, comparative analysis, SWOT analysis

**The information base of the research:** Conventions adopted in the country and internationally, programs adopted in the country, national laws, statistics, works of domestic and foreign scientists, relevant Internet resources and other sources.

**Restrictions of research:** Certain limitations arose due to a lack of information on logistics sector as well as in the liberated areas.

**The novelty and practical results of investigation:** The current state of international trade and trends in international cargo transportation was analyzed, Azerbaijan's leading position as a logistics and trade hub of regional importance was studied, and recommendations were made for the location of regional trade and logistics centers in the liberated areas.

**Scientific -practical significance of results:** The recommendations that based on the obtained results were presented for presentation at the IV International Scientific Conference of Researchers in the field of Economics and Management.

*Keywords: trade, logistics, Karabakh, Zangazur corridor*

## İXTİSARLAR VƏ İŞARƏLƏR

<b>AR</b>	Azərbaycan Respublikası
<b>AATB</b>	Avropa Azad Ticarət Birliyi
<b>AİZ</b>	Azad İqtisadi Zona
<b>ATZ</b>	Azad Ticarət Zonası
<b>AZAL</b>	“Azərbaycan Hava Yolları” QSC
<b>ASEAN</b>	Cənub-Şərqi Asiya Ölkələr Assosiasiyası
<b>BBDTL</b>	Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı
<b>BTQ</b>	Bakı-Tbilisi–Qars dəmir yolu xətti
<b>DTT</b>	Dünya Ticarət Təşkilatı
<b>DB</b>	Dünya Bankı
<b>İATA</b>	Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası
<b>NAFTA</b>	Şimali Amerika Azad Ticarət Zonası
<b>MDB</b>	Müstəqil Dövlətlər Birliyi
<b>OECD</b>	İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı
<b>UNCTAD</b>	BMT-nin Ticarət və İnkişaf Konfransı
<b>TRACECA</b>	Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi
<b>OBOR</b>	“ Bir kəmə, bir yol” Təşəbbüsü
<b>“TEN-T”</b>	Trans-Avropa Nəqliyyat Lahiyəsi

## MÜNDƏRİCAT

	<b>Səh</b>
<b>Giriş</b>	<b>8</b>
<b>I FƏSİL. ÖLKƏLƏRARASI İQTİSADI İNTEQRASIYASININ NƏZƏRİ-KONSEPTUAL ƏSASLARI.....</b>	<b>11</b>
1.1. Dünya ölkələri arasında ticarət əlaqələrinin güclənməsi iqtisadi inteqrasiyanın əsas göstəricisi kimi.....	11
1.2. Beynəlxalq ticarət əlaqələrinin güclənməsində nəqliyyat və logistika əməliyyatların rolu.....	19
<b>II FƏSİL. AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA XARİCİ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKANIN MÜASİR VƏZİYYƏTİ.....</b>	<b>26</b>
2.1. Dünyada və ölkənin xarici ticarətində baş verən tendensiyalar .....	26
2.2. Azərbaycanda beynəlxalq yükdaşımalar və onların müsair vəziyyəti.....	31
2.3. Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyinin təhlili.....	37
<b>III FƏSİL. AZƏRBAYCANIN İŞĞALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKA MƏRKƏZLƏRİNİN YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ.....</b>	<b>43</b>
3.1. Azərbaycanın Asiya və Avropa arasındakı ticarət marşrutunda iştirakının təhlili.....	43
3.2. Regional əhəmiyyətli ticarət və logistika mərkəzlərinin işğaldan azad edilmiş ərazilərdə yerləşdirilməsinin əhəmiyyəti....	56
3.3. Azərbaycanın müxtəlif bölgələrində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması məsələləri.....	62
<b>NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR.....</b>	<b>67</b>
<b>İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI.....</b>	<b>71</b>
Cədvəllərin siyahısı.....	76
Şəkillərin siyahısı.....	76
Diaqramların siyahısı .....	76

## GİRİŞ

**Mövzunun aktuallığı:** Ölkələr dünya iqtisadiyyatına əsasən beynəlxalq və ya regional iqtisadi təşkilatlarla əməkdaşlıq, yaxud ikitərəfli xarici iqtisadi əlaqələrin qurulması yolu ilə inteqrasiya edə bilirlər. Dünya iqtisadiyyatının ən geniş yayılmış inteqrasiya forması ticarət inteqrasiyasıdır. Beynəlxalq iqtisadi aləmdə dünya ölkələri arasında baş verən inteqrasiya proseslərinin həyata keçirilməsində ticarət və nəqliyyat əməliyyatlarının çox mühüm əhəmiyyəti vardır. Qloballaşan müasir mərhələsində beynəlxalq bazarda mal və xidmətlərin tədarük zəncirinin qırılmaması dövlətlərin qarşısında düran əsas məsələlərdəndir. Bu baxımdan həm dünyada, həm də regionlarda tədarük zəncirinin qırılmamsında önəmli rolu olan logistika sistemlərinin qurulması mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Azərbaycan da dünyada gedən iqtisadi proseslərdə yaxından iştirak edir və daim yeniləşən inteqrasiyadan kənar qalmır. Bu baxımdan 2016-cı ildə ölkə prezidenti tərəfindən qəbul edilmiş “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”-də Azərbaycanın regional ticarət və logistika mərkəzinə çevrilməsi prioritetləri göstərmişdir.

Azərbaycanın ÇXR-nin “Bir kəmə, bir yol” Təşəbbüsünə qoşulması, eləcə də 44 günlük Vətən müharibəsi nəticəsində işgaldan azad olunmuş ərazilərimizdə yenedənqurma işlərinin aparılması ölkədə ticarət və logistika mərkəzlərinin yaradılması üçün əlverişli şəraitin olmasına zəmin yaradır. Bu baxımdan secilmiş mövzu aktualdır və elmi- praktik əhəmiyyət kəsb edir.

**Problemin qoyuluşu və öyrənilmə səviyyəsi;** Ticarət və logistikanın müxtəlif sahələrinin tədqiqi həm dünya, həm də vətən alimlərinin və araşdırmaçıların əsərlərində öz əksini tapmışdır. Vətən alimlərindən Vəliyev A., Rzayev A., Bağırzadə E., T.İmanov və s. bu sahədə elmi araşdırmalar aparmalarına baxmayaraq hələ də müəyyən məsələlərin öyrənilməsinə və tədqiq edilməsinə ehtiyac duyulur.

**Tədqiqatın məqsəd və vəzifələri;** Azərbaycan Respublikasının işgaldan azad olunmuş ərazilərində ticarət və logistika mərkəzlərinin yaradılması məsələlərini



araşdırmaq və bu sahədə əməli tövsiyələr verməkdən ibarətdir. Bu məqsədə çatmaq üçün aşağıdakı vəzifələr yerinə yetirilmişdir:

- ✓ ölkələrarası iqtisadi inteqrasiyasının nəzəri-konseptual əsaslarını öyrəniş araşdırmaq;
- ✓ dünya ölkələri arasında ticarət əlaqələrini tədqiq etmək;
- ✓ beynəlxalq ticarət əlaqələrinin güclənməsində nəqliyyat və logistika əməliyyatlarının rolunu araşdırmaq;
- ✓ ölkənin xarici ticarət və logistikanın müasir vəziyyətini təhlil etmək;
- ✓ dünyada və ölkənin xarici ticarətində baş verən tendensiyaları araşdırmaq;
- ✓ Azərbaycanda beynəlxalq yükdaşımalar və onların müasir vəziyyətini təhlil etmək;
- ✓ Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyini araşdırmaq;
- ✓ regional əhəmiyyətli ticarət və logistika mərkəzlərinin işğaldan azad edilmiş ərazilərdə yerləşdirilməsi sahəsində tövsiyə xarakterli təkliflərin verilməsi.

**Tədqiqatın obyektı və predmeti** işğaldan azad edilmiş ərazilərdə logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması tədqiqatın obyektı, isə bu mərkəzlərin yaradılması məqsədilə həyata keçirilən ticarət və nəqliyyat əməliyyatları tədqiqatın predmetidir.

**Tədqiqat metodları:** Tədqiqatın yerinə yetirilməsində müşahidə, qruplaşdırma, statistik təhlil, müqayisəli təhlil, SWOT təhlili metodlarından istifadə edilmişdir.

**Tədqiqatın informasiya bazası:** Dissertasiya işinin yerinə yetirilməsində ölkədə və beynəlxalq aləmdə qəbul edilən normativ aktlardan, AR Prezidenti tərəfindən verilən fərmanlardan, qəbul edilən proqramlar, Nazirlər Kabinetinin verdiyi sərəncamlardan, Milli Məclis tərəfindən qəbul edilən qanunlardan, statistik məlumatlardan, vətən və xarici alimlərin əsərlərindən, eləcə də müvafiq internet resursları və digər mənbələrdə geniş istifadə edilmişdir.

**Tədqiqatın mədudiyyətləri:** Tədqiqatın aparılması zamanı bir sıra məhdudiyyətlər qarşıya çıxdı. Əvvəla logistika sahəsi barədə ölkənin əsas informasiya mənbəyi olan statistik göstəricilər çox azdır. İşğaldan azad edilmiş ərazilərə getmək və

orada aparılan işlər barədə məlumatlar az olduğundan müəyyən məhdudiyyətlər yarandı.

**Tədqiqatın elmi yeniliyi:**

- ✓ ölkənin xarici ticarət və logistikanın müasir vəziyyətini təhlil edilmiş və nəticələr çıxarılmış;
- ✓ dünyada və ölkənin xarici ticarətində baş verən tendensiyaları araşdırmış və ümumiləşdirilmə aparılmış;
- ✓ Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyini araşdırılmış;
- ✓ regional əhəmiyyətli ticarət və logistika mərkəzlərinin işagldan azad edilmiş ərazilərdə yerləşdirilməsi sahəsində tövsiyə xarakterli təkliflərin verilməsi.

**Nəticələrin praktiki əhəmiyyəti və tətbiq sahələri:** Dissertasiya işinin yerinə yetirilməsi zamanı əldə edilən nəticələr və bunun əsasında verilən tövsiyələr 23-26 iyun 2022 tarixlərində Bakı şəhərində keçiriləcək IV İqtisadiyyat və İdarəetmə sahəsində tədqiqatçıların Beynəlxalq elmi konfransında məruzə üçün təqdim edilmişdir. Bundan əlavə, dissertasiya işinin materiallarından referatların, məqalələrin, buraxılış işlərinin hazırlanmasında bakalavr və magistr tələbələr istifadə edə bilər.

# FƏSİL 1. ÖLKƏLƏR ARASINDA İQTİSADI İNTEQRASIYASININ NƏZƏRİ-KONSEPTUAL ƏSASLARI

## 1.1. Dünya ölkələri arasında ticarət əlaqələrinin güclənməsi iqtisadi inteqrasiyanın əsas göstəricisi kimi

Qlobal dünya nizamının müasir inkişafı, əsasən, müxtəlif siyasi subyektlər arasında qarşılıqlı münasibətlərin xarakterindən asılı olaraq müxtəlif -siyasi, hərbi-siyasi, gömrük-iqtisadi və s. birliklərin yaranması prosesindən asılıdır.

Belə münasibətlərin qlobal sistem təşkil etdiyini nəzərə alsaq, beynəlxalq inteqrasiyanın hərtərəfli öyrənilməsi zəruriliyi ön plana çıxır. Inteqrasiya dedikdə, iki və ya daha çox siyasi vahidləri özündə əks etdirən vahid cəmiyyətin yaradılmasını nəzərdə tutan ölkələrin əməkdaşlıq formalarından biri başa düşülür.

Inteqrasiya sözünün mənası latın dilindən gəlmədir. XVI əsrdə latınca “integratio” yenilənmə, təzələnmə mənasında işlədilir. Oxford lüğətindəki mənası isə hissələrin, bölümlərin bir bütün halında birləşməsidir. Başqa sözlə desək, inteqrasiya bütünləşmədir, qaynaşmadır. Əvvəllər inteqrasiya konsepsiyası sənayenin təşkili nəzəriyyələrində firmalar arasındakı birləşmələr kimi ərz edilirdi. (Machlup 1972) Machlupa görə, iqtisadi inteqrasiyanın “fərqli iqtisadiyyatlar daha böyük iqtisadi bölgələr şəklində birləşir” mənasında işlədilməsi ikinci dünya müharibəsindən sonrakı dövərdə elmi dövriyyəyə daxil olmuşdur (Machlup, 1972).

Hal hazırda inteqrasiya proseslərinin mahiyyətini açan və inteqrasiya birliklərinin yaranma sxemini müəyyən edən kifayət qədər nəzəri baza mövcuddur. Fransuz iqtisad məktəbinin alimlərinə görə inteqrasiya müstəqil vahidlər arasında dağılmış beynəlxalq əlaqələrin daha geniş birliklərdə bu və ya digər formada yenidən əvəz edilməsi meyilləri ilə xarakterizə olunan vəziyyət və prosesdir. Fərdi düşüncə səviyyəsində inteqrasiya yeni birliyə loyallığı və sadıqlığı doğurmağa, struktur səviyyəsində isə hər kəsin onu dəstəkləməsi və inkişafında iştirakına yönəlmişdir (E. Marinov, 2014.).

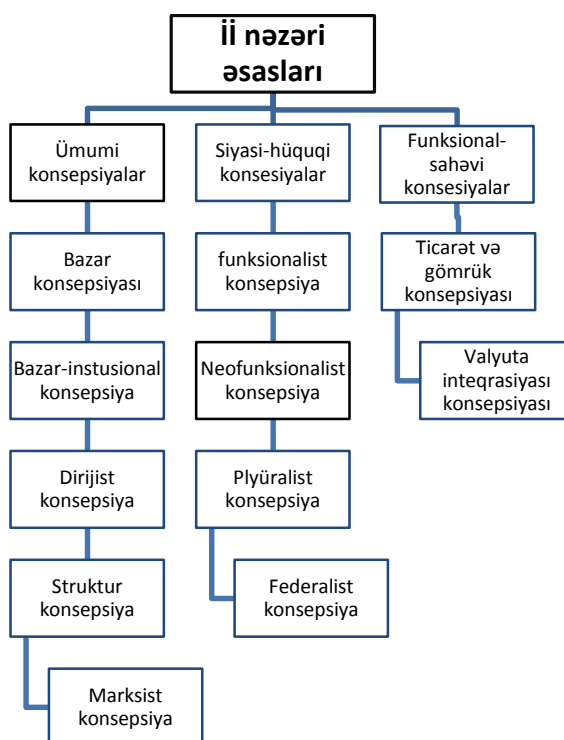
Cografiyasına görə iqtisadi inteqrasiya beynəlxalq və regional olaraq iki yerə

bölünür.

Beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya milli iqtisadiyyatların bir-birinə yaxınlaşmasını, qarşılıqlı uyuşmasını və inkişafını özündə ehtiva edən iqtisadi qarşılıqlı təsir prosesidir. Bu proses sazişlər əsasında dövlətlərarası orqanlar vasitəsilə tənzimlənir. Beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya ərazi üzrə, həm bir neçə formada yarana bilər. İnkişaf etmiş ölkələrdə bu proses ölkələrarası və mikrosəviyyədə xarici sərmayə əsasında yaranır.

Regional ticarət inteqrasiyası əsasən ticarət maneələrinin aradan qaldırılması və onların təcrübi formasında tətbiq edilir. Regional inteqrasiyanın "qızıl standartı" sayılan Avropa Birliyinin təcrübəsi ilə sıx bağlı olan iqtisadi inteqrasiya nəzəriyyə-sində ilkin şərtlər və proqnozlarla fərqlənən iki yanaşma göstərilir: "ənənəvi" nəzəriyyə və "müasir" nəzəriyyə (E. Marinov, 2014). Müasir inteqrasiya nəzəriyyəsi qarşısında belə bir vəzifə durur: "standart"dan fərqlənən digər regionlarda inteqrasiya proseslərinin elmi izahını vermək.

**Şəkil 1: İqtisadi inteqrasiya konsepsiyalarının təsnifatı**



**Mənbə:** Ş.Hacıyev, Ə Bayramov (2005) //Beynəlxalq iqtisadiyyat" //metodik vəsaitinə əsasən müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

İqtisadi inteqrasiya proseslərinin elmi və praktiki araşdırmalarına hələ keçən

əsrin 50-ci 60-cı illərində J.Rueff, V.Halteyn, M.Paniç və s. kimi mütəfəkkirlərin əsərlərində rast gəlinmişdir.

Dünya iqtisadiyyatının ən geniş yayılmış forması ticarət inteqrasiyasıdır. Post-sovet məkanında bu inteqrasiya forması hələ 1994-cü ildə MDB ölkələrinin “azad ticarət zonasının yaradılması” barədə imzaladıqları həyata keçmişdir və üzv ölkələrin əksəriyyətinin Dünya Ticarət Təşkilatına üzvlüyünə daxil olduqdan sonra öz qüvvəsini itirmişdir. Vinnerə görə inteqrasiya ticarətə həm müsbət, həm də mənfi təsir göstərir (E. Marinov (2014) s.18).

İqtisadi inteqrasiyanın əsas xüsusiyyətləri aşağıdakılardır:

1. Üzv ölkələrin milli iqtisadiyyatlarının yaxınlaşması, qarşılıqlı yaxınlaşması, qarşılıqlı uyğunluğu və çuglaşması;
2. Ölkə iqtisadiyyatlarda bu proseslə əlaqədar olan köklü struktur dəyişiklikləri;
3. Üzv ölkələrin beynəlxalq iqtisadi komplekslərinin formalaşması
4. İqtisadi inteqrasiya prosesinin məqsədəuyğun tənzimlənməsinin labüdlüyü;
5. İneqrasiyanın əsasən regional səciyyə daşması;
- 6.İnteqrasiya prosesinin dönməzliyi.

Ölkələrin iqtisadi-təsərrüfat həyatının mərhələli şəkildə birləşməsi prosesi ərazi üzrə iqtisadi inteqrasiyanın formasıdır. Bu tip birləşmə sayəsində yeni bir iqtisadi mexanizm formalaşır ki, bu da regional kompleksi yaradır. Ölkələrarası bu cür iqtisadi fəaliyyət ittifaqı ən əvvəl ayrı-ayrı coğrafi ərazilərin deyil, eyni coğrafi məkanın ölkələri arasında yaranır. İşlənən «Regional» kəlməsi təkcə coğrafi sərhəddi deyil həm də müəyyən tarixi yaxınlıq, oxşarlıq, adət-ənənlik, təsərrüfat-mədəni eynilik, demoqrafik struktur, və s. kimi xüsusiyyətlərlə də səciyyələnir:

Qeyd edilən regional komplekslər beynəlxalq iqtisadiyyatın və bununla da beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin əsas subyektlərindən birinə çevrilirlər.

Ümumiyyətlə inteqrasiya prosesi həm beynəlxalq iqtisadiyyatın inkişafında, həm də beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin genişlənməsində özünün keyfiyyət cəhətləri ilə seçilirlər. Burada sadəcə olaraq məhsulun artması deyil, xalqlar arasında hərtərəfli mübadilə münasibətləri, geniş ünsiyyət, vahid məkan psixologiyası yaranır. İqtisadi ittifaqa daxil olan ölkələr ən əvvəl iqtisadi cəhətdən inkişaf səviyyəsi bir-

birilərinə yaxın olmalıdır;

1. iqtisadi birliyə daxil olan ölkələr həm ümumi sərhəddə malik olmalı, həm də tarixən aralarında normal iqtisadi münasibətlər olmalıdır;

2. iqtisadi birliyə qoşulan dövlətlərdə baş verən iqtisadi problemlər birliyin ümumi gücü ilə öz həllini tapır və s.

Beləliklə, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi ölkələrin təsərrüfat həyatının beynəlmilləşməsinə doğru gedən yolun əsas mərhələlərdən biri də inteqrasiya prosesidir.

İqtisadi inteqrasiyanın təkamülü bir neçə mərhələni özündə ehtiva edir ki, bunların da onun yetkinlik səviyyəsini səciyyələndirir.

**Cədvəl 1: İnteqrasiya prosesinin mərhələləri**

<b>Azad ticarət zonası</b>	Üçüncü ölkələrə münasibətdə vahid tarif və qeyri-tarif tənzimləməsi Nazirlər səviyyəsində dövlətlərarası şura və katiblik
<b>Gömrük birliyi</b>	İstehsal amillərinin sərbəst hərəkəti Dövlət başçılarının görüşü, Nazirlər Şurası, katiblik
<b>Ümumi bazar</b>	İqtisadi siyasətin harmonikləşdirilməsi Üstmilli tənzimləmə funksiyası olan dövlətlərarası orqan
<b>İqtisadi Birlik</b>	Qarşılıqlı ticarətdə tarif və digər maneələrin azaldılması Üçüncü ölkələrə münasibətdə milli tariflərin saxlanması Dövlətlərarası idarəetmə orqanları yaradılır
<b>Tam iqtisadi zona</b>	Qarşılıqlı ticarətdə tarif və digər maneələrin aradan qaldırılması. Dövlətlərarası idarəetmə orqanları olmur.

**Mənbə:** Ş.Hacıyev, Ə Bayramov (2005) //Beynəlxalq iqtisadiyyat // metodik vəsaitin məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir.

İnteqrasiyanın birinci mərhələsi ölkələr arasında ilkin qarşılıqlı yaxınlaşmanı xarakterizə edir ki, bu da əsasən ölkələr arasında bağlanan güzəştli ticarət sazişləri ilə təsbit edilir.

Ölkələrin iqtisadi inteqrasiyasının ikinci mərhələsi üçün xarakterik cəhət sərbəst ticarət zonalarının yaradılmasıdır. Bu cür azad ticarət zonaları qarşılıqlı ticarətdə olan ölkələr arasında gömrük tariflərinin aşağı salınması deyil, tamamilə qaldırılmasını nəzərdə tutur.

Gömrük ittifaqının yaranması inteqrasiyanın üçüncü mərhələsini xarakterizə edir. Bu mərhələdə bloka daxil olan ölkələr öz aralarında gömrük tariflərini aradan qaldırırlar və üçüncü ölkələrə münasibətdə isə tarif və qeyri-tarif tənzimlənmə sisteminin tətbiqini saxlayırlar.

Ümumi bazarın yaradılması iqtisadi inteqrasiyanın dördüncü mərhələsini əhatə edir ki, burada dabloka daxil olan ölkələr təkcə mal və xidmətlərin deyil, həm də istehsal faktorlarının qarşılıqlı hərəkəti barədə razılıq əldə edilir.

İqtisadi inteqrasiyanın sonuncu, beşinci mərhələsində artıq mövcud inteqrasiya birliyi iqtisadi birliyə dönür. İqtisadi birlik hər bir ölkənin makroiqtisadi siyasətini əlaqələndirir və valyuta, büdcə, pul kimi əsas sektorlarda qanunvericiliyin unifikasiyasını tətbiq edir. Başqa sözlə desək birlik daxilində iqtisadiyyatın bütün sahələrində vahid siyasət, məsələn vahid sənaye, enerji, nəqliyyat siyasəti, sosial siyasət və s. həyata keçirilir (Хасбулатов Р.И., 2018, s.214)

Qeyd etmək lazımdır ki, bir çox əlamətlərinə görə regional inteqrasiya ölkələr-arası digər əlaqələr və formalardan bir qədər fərqlənir. Belə ki:

1. İnteqrasiyaya razılıq verən ölkələr öz iqtisadi siyasətlərində müəyyən razılaşma imzalayırlar.
2. Bu ölkələr öz qanununvericiliklərini, norma və standartlarını unifikasiya edib, vahid formaya gətirirlər.
3. Regional istehsal prosesində vahid texnologiyadan istifadə edilir.
4. İstehsalda, ETT-də beynəlxalq ixtisaslaşma və kooperasiyanın inkişafını təmin edir.
5. İnteqrasiya prosesinin tənzimlənməsi məqsədilə vahid idarəçilik orqanları yaradılır (Ş.Hacıyev, Ə Bayramov, 2005, səh 44)

İqtisadi inteqrasiyanın bir xüsusiyyəti də hər bir ölkənin istehsalçıları arasında artan rəqabət olmasıdır. Belə bir rəqabət mal və xidmətlərin qiymətlərində artımın qarşısını alır, malların keyfiyyətinin yaxşılaşmasına səbəb olur, yeni texnologiyaların yaradılmasına şərait yaradır və s. inteqrasiya nəticəsində üzv-ölkələr miqyas iqtisadiyyatının töhfələrindən istifadə edirlər ki, bu da istehsalın həcmnin artırılmasına və xərclərin aşağı salınmasına şərait yaradır.

İqtisadi inteqrasiya bir sıra siyasi və iqtisadi səbəblərdən yarandığından, çox mürəkkəb və ziddiyətli xüsusiyyətlərə malikdir.

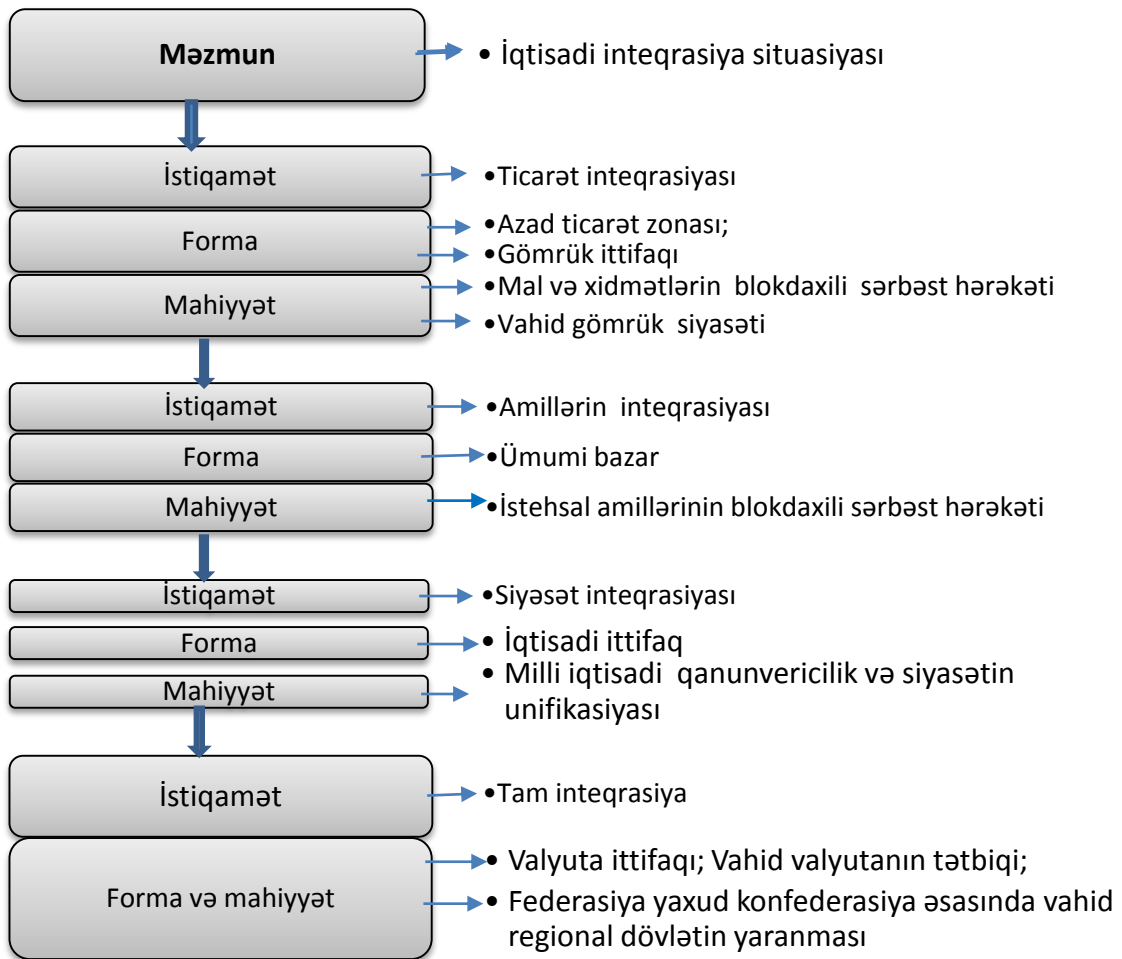
İnteqrasiya prosesinin artırılmasına səbəb olanlardan biri də işçi qüvvələrin sürətli inkişafı, iqtisadi və siyasi amillərin nisbətinin mütəmadi dəyişməsi hesab edilir.

Ərazi üzrə yaranan beynəlxalq iqtisadi inteqrasiyanın bir neçə forması vardır. İqtisadi cəhətdən inkişaf etmiş ölkələrdə bu inteqrasiya prosesi ölkələr arası və xarici sərmayə əsasında firmalarlararası səviyyədə yaranır.

İqtisadi inteqrasiya prosesi bu bloka daxil olan hər bir ölkə üçün əlverişli şərait yaradır. Bunlardan:

1. Blkolaşma daxilində bu cür əməkdaşlıq maliyyə vəsaiti, xammal, əmək, innovativ texnologiya və digər ehtiyatların axınına şərait zəmin yaradır.
2. İnteqrasiya əməkdaşlığı hərtərəfli genişləndirir.
3. İqtisadi rəqabətdə üstünlükdə etmək imkanı yaranır.

**Şəkil 2:İqtisadi inteqrasiyanın təsnifatı**



**Mənbə:** Ş.Hacıyev, Ə.Bayramov (2005) //Beynəlxalq iqtisadiyyat //metodik vəsait, «İqtisad Universiteti» nəşriyyatı- 105 səh.

Ümumiyyətlə, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi bütün inteqrasiya prosesləri üçün xarakterik cəhət ondan ibarətdir ki, onların hamısı müəyyən mərhələlərdən keçirlər, hər mərhələnin də özünəməxsus xüsusiyyətləri vardır ki, bunlar da aşağıdakılardır:



- ✓ intensivlik dərəcəsi
- ✓ dərinliyi
- ✓ miqyası və s.

Dünyada gedən bütün integrasiya prosesi digərlərində olduğu kimi təkamül edir, başqa sözlə desək, sadədən mürəkkəbə doğru hərəkət edir. Bu proseslərin ilk dəfə klassik təsnifatını amerika iqtisadçı-alimləri vermişdir. Onlar ilk dövrlər iqtisadi əməkdaşlığı integrasiyadan ayırmışdılar və qeyd edirdilər ki, əgər əməkdaşlıqda ölkələr arasında müxtəlif formada olan ayrı-seçkilik azalırsa da, integrasiyada isə bu nyuans tamamilə aradan qalxır. Amerika iqtisadçıları öz əsərlərində iqtisadi integrasiyanın beş formasını göstərmişlər. Hər bir forma üçün ayrı-ayrı razılaşma həyata keçirilir və bu razılaşmalar müqavilə ilə təsbit edilir. (Ş.Hacıyev, Ə. Bayramov 2005, səh 48)

1. Ən sadə integrasiya forması olan “azad ticarət zonası”(ATZ)-nın üzv ölkələri öz aralarında bir-birlərinə qarşı gömrük tariflərini, ticarət məhdudiyyətlərini və digər iqtisadi siyasət tədbirlərini ləğv edirlər. Üzv olmayan üçüncü ölkəyə qarşı isə hər ölkə özlərinin müstəqil ticarət siyasətini tətbiq edirlər. Bu formatda fəaliyyət göstərən integrasiya birliklərinə Avropa Azad Ticarət Birliyini (AATB), Şimali Amerika Azad Ticarət Zonasını (NAFTA), Cənub-Şərqi Asiya (ASEAN) qruplaşmasını misal göstərmək olar. (Ş.Hacıyev, Ə. Bayramov, 2005 səh 49)

2. Gömrük İttifaqları dünya iqtisadiyyatında iqtisadi integrasiyanın II forması kimi səciyyələnir. ATZ-dən fərqli olaraq qeyd etmək lazımdır ki, burada gömrük tarif dərəcələri və ticarət məhdudiyyətlərinin ləğvindən başqa, eyni zamanda üçüncü ölkəyə münasibətdə vahid iqtisadi siyasət həyata keçirilir. Gömrük İttifaqına üzv ölkələr öz gömrük ərazilərini birləşdirib vahid gömrük ərazisi yaradırlar.

İntegrasiyanın bu formasında malların hərəkət istiqaməti dəyişir-idxal mallarının istiqaməti artır, istehsal və istehlakın həcmi dəyişir. İqtisadi baxımdan görünən odur ki, gömrük ittifaqı sanki başa çatmış bir integrasiya formasıdır. Beynəlxalq ticarət nöqtəyi-nəzərindən iqtisadi integrasiyanın bu forması daxili ziddiyyətləri yox etmiş olur.

3. İqtisadi inteqrasiyanın III forması olan «ümumi bazar» nisbətən daha mürəkkəbdir. Bu formada sərbəst ticarət və vahid tarif stavkaları ilə bərabər maliyyə və işçi qüvvəsinin azad hərəkətinin qarşısı açılır. Əksər normativ şərtlər-hüquqi, iqtisadi və texniki şərtlər unifikasiya edilir. Ümumi bazar iqtisadi birliyin üzv ölkələrinin qanunvericilik sistemi də unifikasiya edilir. İstehsal faktorlarının azad axını ümumi ehtiyatlardan effektiv istifadə edilməsinə əsas verir və istehsalın ixtisaslaşmasını zəruri edir.

4. “İqtisadi və valyuta ittifaqı” kimi dəyərləndirilən ölkələrarası iqtisadi inteqrasiyanın bu forması daha mürəkkəbdir. İnteqrasiyanın bu formasının digər cəhətləri ilə bərabər ümumi iqtisadi və valyuta-maliyyə siyasətinin həyata keçirilməsini nəzərdə tutur. İnteqrasiya əməkdaşlığının həyata keçirilməsi üçün idarəçilik institutlarının yaradılmasına- dövlət başçıları şurası, nazirlər şurası, mərkəzi bank və s. yaradılmasına zəmin yaranır.

5. İqtisadi inteqrasiyanın ən yüksək və daha mürəkkəb forması tam iqtisadi inteqrasiya formasıdır ki, burada həm iqtisadi, həm də siyasi cəhətdən vahid bir məkana dönmə prosesi gedir. (Ş.Наси́ев, Ә Байрамов, 2005, səh 51)

Dünya iqtisadiyyatının ən geniş yayılmış forması ticarət inteqrasiyasıdır. Post-sovet məkanında bu inteqrasiya forması hələ 1994-cü ildə MDB ölkələrinin “azad ticarət zonasının yaradılması” barədə imzaladıqları sazişlər həyata keçmişdir və üzv ölkələrin əksəriyyətinin Dünya Ticarət Təşkilatına üzvlüyünə daxil olduqdan sonra öz qüvvəsini itirmişdir. Vinnerə görə inteqrasiya ticarətə həm müsbət, həm də mənfi təsir göstərir (А.И.ЕВДОКИМОВ, 2014 сәһ.,329).

Regional ticarət inteqrasiyası sahəsində siyasətçilərin vəzifəsi ticarət maneələrinin aradan qaldırılması və onların praktiki həyata keçirilməsi barədə qərar qəbul etməkdən, ekspert alimlərin elmi metodlarla iqtisadi və rifah üçün bu cür hərəkətlərin nəticələrinin proqnozlaşdırılmasından, inteqrasiya siyasətinin kritik qiymətləndirilməsindən və onun təkmilləşdirilməsinə dair elmi cəhətdən əsaslandırılmış tövsiyələrin hazırlanmasından ibarətdir. İkincisi, nəzəri və metodoloji tədqiqatlar müxtəlif ölkələrin və regionların praktiki təcrübəsini ümumiləşdirən inteqrasiya nəzəriyyəsinin inkişafına kömək edir. Regional inteqrasiyanın "qızıl standart"

hesab edilən Avropa İttifaqının təcrübəsi ilə sıx bağlı olan iqtisadi inteqrasiya nəzəriyyəsində ilkin şərtlər və proqnozlarla fərqlənən iki yanaşma göstərilir: "ənənəvi" nəzəriyyə və "yeni" nəzəriyyə (А.И.ЕВДОКИМОВ, 2014 səh.,335). Müasir inteqrasiya nəzəriyyəsi qarşısında belə bir vəzifə durur: "standart"dan fərqlənən digər regionlarda inteqrasiya proseslərinin elmi izahını vermək.

İyirmici yüzilliyin 50-ci illərindən başlayaraq beynəlxalq ticarətin inkişafında güclü keyfiyyət dəyişiklikləri baş vermişdir. Sənaye ölkələrinin sürətli inkişafı nəticəsində beynəlxalq nəqliyyat və kommunikasiya vasitələri də təkmilləşdirilmişdir. Başqa sözlə desək, beynəlxalq ticarət ayrı-ayrı istehsal faktorlarının beynəlxalq hərəkəti ilə nəticələnir. İstehsal olunmuş malların ixracı ilə bərabər istehsal faktorlarının da ixrac imkanı genişlənmiş və ölkələrarası fəaliyyət daha da genişlənmişdir.

## **1.2. Beynəlxalq ticarət əlaqələrinin güclənməsində nəqliyyat və logistika əməliyyatlarının rolu**

Dünya iqtisadiyyatının ən geniş yayılmış forması ticarət inteqrasiyasıdır. Beynəlxalq iqtisadi aləmdə dünya ölkələri arasında baş verən inteqrasiya proseslərinin həyata keçirilməsində nəqliyyat əməliyyatlarının çox mühüm rolu vardır. Qloballaşan müasir dünyada ölkələrarası iqtisadi əlaqələrin daha da genişlənməsi nəqliyyatda baş verən problemlərin açığa çıxmasında özünün təsirini göstərmişdir. Nəqliyyat əməliyyatları beynəlxalq bazarda mal və xidmətlərin tədarük zəncirinin qırılmamasını təmin edir. Mal və xidmətlərin beynəlxalq ticarətini beynəlxalq nəqliyyatdan kənar təsəvvür etmək mümkün deyildir.

Dünyada nəqliyyat sektorunun inkişafı yalnızca yük və sərnişin daşınması əməliyyatlarını həyata keçirməklə deyil, həm də, yüz milyonlarla insanların işlə təmin edilməsilə, təbii ehtiyatların istehsal proseslərinə cəlb edilməsilə, əhalinin məskunlaşması ilə, şəhər, qəsəbə, kəndlərin təşəkkül tapması ilə, əsas sənaye və nəqliyyat qovşaqları, limanların inkişafı ilə də bağlıdır. (E. Eyvazov, N. Balabəyova 2019, səh 15)

Dünya bazarında mövcud olan və göstərdikləri xidmətdən asılı olaraq nəqliyyat xidmətləri aşağıdakı kimi təsnif edilə bilər:

**Cədvəl 2: Nəqliyyat xidmətlərinin təsnifatı**

<b>Fəaliyyət</b>	<b>Xarakteristikası</b>
Nəqliyyatın növü	su (dəniz və çay), yerüstü (dəmiryol və avtomobil), hava (aviasiya), boru kəməri, qarışıq
Əməliyyatların predmeti	yük, sərnişin, baqaj
Malın nəqliyyat xarakteristikası	quru (kömür, filiz), səpilə bilən (taxıl, sement, fosfat), süzülə bilən (neft və onun emalı üzrə məhsullar, bitki yağlar
Daşınmanın dövrü	daimi və daimi olmayan
Sərhədi keçmə qaydası	konteyner, bərə və.s.
Ötürülmə növü	birbaşa, dolaylı və.s.

**Mənbə:** Т.И. Балабанова (2000). Внешнеэкономические связи. М.: с.258., məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib edilmişdir

Müasir qloballaşan dünyada digər əmtəələr kimi nəqliyyat xidmətlərinin ticarəti aparılır, başqa sözlə desək alqı-satqısı həyata keçirilir. Sadəcə olaraq bu xidmətlər və nəqliyyat vasitələri spesifik mallar kateqoriyasına aid edilir. Nəqliyyatın növündən, daşınmanın coğrafiyasından və daşınan yüklərin tipindən asılı olaraq da bu xidmətlər fərqləndirilir.

Beynəlxalq dəniz daşımaları, ümumilikdə, beynəlxalq iqtisadi münasibətlərin eləcə də beynəlxalq ticarət əməliyyatlarının həyata keçirilməsində önəmli yer tutur. Qloballaşmanın hazırkı dövründə beynəlxalq yükdaşımalarının 80-90%-i ü dəniz donanmasının payına düşür. Bunun səbəbi kimi coğrafi faktorlarla (Dünya okeanı Yer kürəsi səthinin əsas hissəsini tutur) bərabər, həm də digər nəqliyyat vasitələrinə nisbətən yüklərin dəniz nəqliyyatı ilə daşınmasının xeyli ucuz başa gəlməsi və böyük miqdarda yük götürmə qabiliyyətinin olmasıdır (E.Ə.Əliyev, 2009, səh 24).

Dünya üzrə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi 1990-2020-ci illər ərzində 2 dəfədən çox artmışdır. Belə ki, əgər 1990-cı ildə beynəlxalq dəniz daşımalarının həcmi 4 mlrd tonn təşkil edirdisə, 2020-ci ildə bu göstərici artaraq 11 milyard ton həddinə çatmışdır. Lakin son dövrlər bu nəqliyyat daşımalarında da bahalaşma müşahidə olunur (<https://www.statista.com/statistics/264117/> ).

Beynəlxalq iqtisadiyyatın inkişafında önəmli rol oynayan hava nəqliyyatı ilə dünyada ixracın 25%-i daşınır. Belə ki, Dünya Bankının inkişaf göstəricilərinə əsasən hava nəqliyyatı vasitəsilə beynəlxalq daşımaların həcmi 2020-ci ildə 180531 mln ton/km təşkil etmişdir ( <https://worldbank.org/> ). Digər tərəfdən, sərnişin daşımaları

bazarında (xüsusən, uzaq məsafələrə daşımalarda) hava nəqliyyatı aparıcı yer tutur. Digər nəqliyyat növlərindən fərqli olaraq, hava nəqliyyatı ilə daşımalarda ilk yerdə sərnişin daşımaları durur. Beynəlxalq hava nəqliyyatının göstərdiyi xidmətdən hər il 760 milyondan çox sərnişin istifadə edir (Hüseynov L.G, 2018, səh.281).

Beynəlxalq yükdaşımalarda avtomobil nəqliyyatının əhəmiyyəti çox böyükdür. Belə ki, axır vaxtlar dünya iqtisadi əlaqələrdə beynəlxalq avtomobil daşımalarının payı nəzərə çarpacaq dərəcədə artmışdır. Azərbaycan MDB ölkələri ilə, habelə İran və Türkiyə ilə beynəlxalq avtomobil əlaqələrini xeyli inkişaf etmişdir. Avtomobil nəqliyyatı bütün ölkələrin nəqliyyat şəbəkəsinin mühüm tərkib hissəsi olub, hər bir dövlətin iqtisadi-təsərrüfat həyatında və sərnişin daşımalarında əvəzsiz rola malikdir. (Cabbarova K., 2018 s 125) Bunun səbəbi avtomobil daşımalarının digər daşımalara nisbətən daha elastiklik xarakterə və malların «qapıdan qapıya» çatdırılması xüsusiyyətinə malik olmasıdır. Məhz bu xüsusiyyətinə və digər üstünlüklərinə görə dövlətlər arasında xarici ticarət yüklərinin və sərnişinlərin daşınmasında avtomobil nəqliyyatından geniş istifadə edilir (Фомичев В.И. 2001, səh 312). Dünya avtomobil yükdaşımalarında 2026-cı ildə daşımaların həcmi 4,9% artması gözlənilir ki, bu da 4,8 trln. ABŞ dolları olacağı proqnozlaşdırılır.

Dəmiryol nəqliyyatının ölkələrin sərnişin və yük daşımaları sahəsində gördüyü işin məshtabı daha genişdir. Ölkədə yük dövriyyəsinin xeyli hissəsi dəmiryollarının üzərinə düşür. Dəmiryolu nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərindən özünün texniki-iqtisadi üstünlüyə malik olması ilə seçilir. Bu da onun yüksək daşıma qabiliyyəti ilə, universallıq, manevr etmək imkanı və coğrafi-iqlim şəraitindən nisbətən az asılı olmaq kimi xüsusiyyətləri ilə ölçülür.

Ümumiyyətlə, “beynəlxalq nəqliyyat xidmətləri” anlayışı məzmunu tək cə daşınma fəaliyyətlərini deyil, həm də bir neçə qarşılıqlı mərhələli xidmətlər məcmusunu özündə əks etdirir.

1. Nəqliyyat vasitəsinin fraxtı. Bir qayda olaraq yük göndərən və ya yükü qəbul edənlər şəxsi nəqliyyat vasitələrinə sahib olurlar. Buna görə nəqliyyat vasitələrini icarəyə götürməli olurlar (fraxt). ABŞ, Almaniya, Fransa, Çin kimi ölkələr dəniz daşımalarının 80-90%-ni fraxt şirkətlərin vasitəçiliyi ilə həyata keçirirlər.

2. Yükün magistral nəqliyyat vasitəsinə çatdırılması. Bu xidmətləri adətən yerli nəqliyyat şirkətləri, əsasən avtomobil nəqliyyat vasitələri ilə yükləri ixrac məqsədilə limanlara çatdırmaq üçün yerinə yetirirlər.

3. Beynəlxalq yükdaşıma proseslərinin yerinə yetirilməsi. Bu adətən daşınma şərtlərinin göndərilən yükün qiymətinə və nəqliyyat xərclərinin xarici ticarət kontraktlarının effektivliyinə necə təsir edəcəyindən asılı olur.

4. Göndərilən yüklərin digər nəqliyyat növlərinə yenidən yüklənməsi. Mahiyyət etibarını ilə burada söhbət tranzit yükdaşımalardan və yüklərin boşaltma məntəqəsində bir nəqliyyat vasitəsindən digərinə yüklənməsindən gedir.

5. Ekspeditor xidmətləri. Yük sahibinin yükün daşınması zamanı bütün məntəqələrdə nümayəndəsi olmaya bilir. Həm də bir çox şirkətlər üçün nümayəndəliklər şəbəkəsinin mövcud olması iqtisadi cəhətdən effektiv deyildir. Buna görə bir qayda olaraq, yük sahibləri ekspeditor xidmətindən istifadə edirlər. Bu firmalar yüklərin vaxtında və etibarlı şəkildə təyinat məntəqəsinə çatdırmaq öhdəliyini öz üzərlərinə götürürlər. Dünya xarici ticarətində yük dövriyyəsinin həcminin 60%-i əsasən beynəlxalq dəniz daşımalarının ayına düşür (A.B.Зимовец, 2008)

Yüklərin nəzərdə tutulan yerdən istehlak yerinə qədər çatdırılma prosesinin əsas məzmununu malların hərəkət sistemi əməliyyatlarının geniş spektrinin yerinə yetirilməsini nəzərdə tutur ki, bu əməliyyatlar sisteminə bütün nəqliyyat növlərində texniki vasitələr, kommunikasiya, istehsal şirkətlərinin, anbar təsərrüfatlarının, vasitəçi və başqa şirkətlərin, broker firmalarının, agentliklərin maddi-texniki bazası, lizinq şirkətlərin maddi-texniki bazası, informasiya idarəetmə sistemlərinin texniki vasitələri və s. daxil olur.(E. Eyvazov, N. Balabəyova 2019, səh 22)

Malların hərəkəti sistemi hər hansı bir ölkə hüdudlarından çıxır və beynəlxalq sistem kimi iqtisadi dövriyyəyə daxil olur. "Dünya mal hərəkəti" sistemi beynəlxalq bölgü vasitəsilə qarşılıqlı əlaqədar olan ayrı-ayrı milli sistemlərin məcmusudur. Dünya iqtisadiyyatında "malların hərəkəti" konsepsiyası ilə eyni mənanı kəsb edən «nəqliyyat təminatı» konsepsiyasından geniş istiadə olunur. «Nəqliyyat təminatı» dedikdə - texniki, texnoloji elementlərin məcmusu başa düşülür. Bu sistem ictimai

təkrar istehsalın bütün sferalarında nəqliyyat əməliyyatı və prosesləri ilə idarəetmənin forma və metodlarını özündə ehtiva edir.(Т.И. Балабанова (2000,s 185 ).

Bu konsepsiyaların ikisi də (malların hərəkəti və nəqliyyat təminatı) texniki istismarın və iqtisadi-təşkilati tədbirlərin məcmuusunu əhatə edir. Malların hərəkəti və nəqliyyat təminatı olmadan daxili və beynəlxalq təsərrüfat əlaqələrini də təsəvvür etmək mümkün deyil.

Malların daşınması zamanı anbarlaşma, yükləmə-boşaltma, saxlanma, çeşidlənmə və s. bu kimi istehsal xarakterli əməliyyatlar həyata keçirildiyi zaman malın tərkibi və onun keyfiyyəti zərər görə bilər. Eyni zamanda malların itməsi, xarab olması, oğurlanması riski də mövcuddur. Bu baxımdan malların vaxtında və itkisiz olaraq təyinat məntəqəsinə çatdırılması əsas vəzifələrdəndir. Göstərilən nəqliyyat xidmətlərinin öz qiymətləri olduğu üçün, malların qiymətinə öz təsirini göstərir və malların bazar qiymətinin formalaşmasında mühüm amil rolunu oynayır. Əksər mallar nəqliyyat xərcləri yüksək olduğundan bazarda öz rəqabət qabiliyyətlərini itirirlər. Nəqliyyat xərcləri ilə bərabər anbarlaşma, yükləmə-boşaltma, komplektləşdirmə xərcləri də məhsulun qiymətinə əlavə olunur və bu əksər hallarda malların reallaşmasını çətinləşdirir və hətta üzərindən xətt çəkə bilər. (E. Eyvazov, N. Balabəyova 2019, səh 22)

Malyeridilişi zamanı daşınma prosesinin idarə olunması konsepsiyası onun təşkili və həyata keçirilməsinin müxtəlif metod və üsullarının məcmuu logistika anlayışı ilə müəyyən edilir. Geniş planda logistika mal yeridilişi zamanı qarşılıqlı formada müəssəsinin idarə edilməsi deməkdir. Bu konsepsiyanın əsasını Fransa Ali Kommersiya Məktəbinin professoru Pyer Karaban qoymuş və o, logistikanı «təchizat, mal bazarının idarəedilməsi, istehsal və satış, həmçinin satışdan sonrakı xidmət proseslərinin daha aşağı məsrəflərlə yüksək səviyyədə təşkili və həyata keçirilməsinin təchizi ilə mal axınının səmərəli idarə edilməsinin metod və vasitələrinin məcmuusudur. (E. Eyvazov, N. Balabəyova 2019, səh 23)

Bir sıra iqtisadçıların əsərlərində logistikanın 4 əsas növü ayırd edilmişdir: təchizat-satış, istehsal, nəqliyyat və informasiya.

1. Təchizat-satış logistikası istehsal sektorunun xammal və materiallarla təzhiz-  
etmə əməliyyatlarının idarədilməsini həyata keçirir.

2. İstehsal logistikası ən aşağı xərclərlə xammal və işçi qüvvəsinin istehsal pro-  
sesinin bütün hissələrinin qarşılıqlı fəaliyyətini təmin edilməsinə istiqamətlənir.

3. Nəqliyyat logistikası nəzərdə tutulmuş və dəqiq hesablanmış müddətə hazır  
məhsulların nəqlini həyata keçirir.

4. İnformasiya logistikası firmanın fəaliyyətini təhlil edib konyunkturu dəyərlə-  
ndirir. Bunu da əsasən müəssisədə xammal və yarımfabrikatın miqdarını, hazır  
məhsulun buraxılmasını, istehsal ehtiyatlarının vəziyyətini təhlil etməklə və onlara  
nəzarət etməklə həyata keçirir. (<https://www.marketing91.com/logistics-activities/>)

Əvvəllər tədarük zənciri və logstika anlayışları bir-biri ilə eyniləşdirilən və za-  
man zaman bir birinin yerinə işlənən terminlərdir. Tədarük zənciri bir müəssisə  
istehsalı ləngitməmək və əlavə dəyər qazandırmaq məqsədilə xammaldan istehlaka  
qədər olan əməliyyatların planlaşdırılmasını nəzərdə tutursa, logistika eyni  
əməliyyatları istehlakçıya yönələrək istehsaldan kənar planlaşdırma işlərinin təşkili  
və idarədilməsini nəzərdə tutur.

Beləliklə, logistika istehlakçıların tələbatlarını təmin etmək üçün xammalın  
başlangıç nöqtəsindən məhsulun istehlak olunduğu nöqtəyə qədər olan tədarük zən-  
ciri içərisindəki effektiv şəkildə hər iki tərəfə yönəlmiş ehtiyatların, göstərilən xid-  
mətlərin və informasiya axınının hərəkətini, anbarlaşdırılmasını, planlaşdırılmasını,  
tənzimlənməsini və nəzarət edilməsini nəzərdə tutan proseslərinin məcmuudur.  
(A.Yıldıztekin, 2020)

Logistikanın idarədilməsinin 6 əsas funksiyası vardır

- ✓ Ehtiyatların planlaşdırılması və idarədilməsi
- ✓ Anbarlaşdırma
- ✓ Mal və xidmətlərin alışı
- ✓ Qablaşdırma və saxlanma
- ✓ Daşınma (nəqliyyat)
- ✓ Müştərilərə xidmət



Logistikanın əsasını təşkil edən sistemli yanaşma, özündə onun layihələşdirilməsini və yenidən qurulmasını da əks etdirir. Bunlar bir qayda olaraq vaxtdan və məkandan daha səmərəli istifadəni, maddi və informasiya axınını düzgün təşkil etməni həyata keçirmək üçün edilir. Logistikaya verilən tələbləri yerinə yetirməyə nail olmaq effektiv lojistik sistemlərin yaradılmasından keçir. Bu sistem təchizat, istehsal və satışı özündə cəmləyir (<https://technofaq.org/posts/2016/08/role-and-function-of-logistics-management/>).

Logistika sistemi kütləvi xidmət olduğundan adətən xarici mühitlə də əlaqələri olur. Əlaqələr dövrilik xarakteri daşıyır. Bu əlaqələr baxımından lojistik sistem çevik və çoxsəviyyəli olur. Çevik lojistik sistem-material axınının istehlakçıya çatdırılmasında həm direkt, həm də dolaylı metoddan (vasitəçilərlə) istifadə edir. Çox səviyyəli logistika sistemi material axınının ən azından bir vasitəçinin iştirakı həyata keçirilməsini nəzərdə tutur.

## II FƏSİL AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASINDA XARİCİ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKANIN MÜASİR VƏZİYYƏTİ

### 2.1. Dünyada və ölkənin xarici ticarətində baş verən tendensiyalar

Məlumdur ki, müasir dünyada beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya müxtəlif ölkələrin iqtisadi-ticarət münasibətlərilə mütəmadi olaraq əlaqədardır. Bu əlaqələrin əsas aparıcı sahəsi kimi ticarətin və bu ticarət əməliyyatlarının yerinə yetirilməsində logistikanın inkişaf etdirilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Qloballaşan dünyada ticarət və logistikanın inkişaf etdirilməsi şübhəsiz ki, həm ayrı ayrı ölkələrdə, həm də dünyada iqtisadi artıma təkanverəkdir.

Tədqiqatlar göstərir ki, ticarət sektorunda müasir vəziyyəti xarakterizə edən və inkişafına təkan verən aşağıdakı 3 əsas meyl mövcuddur ki, bunları nəzərdən keçirək. Bu meyllərdən birincisi kimi makroiqtisadi faktorları göstərmək olar ki, bu aktorlar xarici ticarət həcmının formalaşmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

XXI-ci əsrin iyirmi ili ərzində fritderizm və açıq bazarlara əsaslanan inkişaf əsas iqtisadi böyümə modeli kimi xarakterizə olunur. Dünya Ticarət Təşkilatının dəstək verdiyi islahatlar içərisində ticarət proseslərini sadələşdirən qlobal sazişlər bu sahədə böyük işlər görmüşdür ki, bu da sonda ticarətin artım tempinin dünya məcmu ÜDM-nin artım tempini üstələməsinə səbəb olmuşdur.

İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatının (OECD) və Dünya Bankının (DB) milli iqtisadiyyatlar üzrə təqdim etdiyi hesabatlardan görünür ki, mal və xidmətlər üzrə məcmu ixracın həcmi məcmu dünya ÜDM-də xüsusi çəkisi son iyirmi ildə 30%-ə yüksəlmişdir. Həmçinin qeyd etmək lazımdır bu artımın əsas amili kimi dünya bazarlarında orta təbəqənin çoxalması hesab edilir. Belə ki, “The Economist” jurnalının verdiyi informasiyaya görə 2005-ci ildə ailəsinin illik gəliri 5000 \$-a qədər olan dünya əhalisinin sayı beş yüz əlli milyon təşkil edirdisə, 2018-ci ildə bu göstərici min dörd yüz əlli milyona çatmışdır (<https://www.economist.com>)

Digər müşahidə olunan meyl kimi şirkət və sektorlar səviyyəsində təsir göstərən faktorların istehsal seqmentlərinin coğrafi bölgüsünü yaxşılaşdırılmasını görmək olar.

Ümumiyyətlə, şirkətlərin beynəlxalq ticarət əməliyyatlarını sürətləndirməyə şövqləndirən faktorlar kimi aşağıdakıları qeyd etmək olar: bunlardan biri şirkətlərin təzə və inkişaf etməkdə olan bazarlardan faydalanmaq məqsədilə öz fəaliyyətlərinin bir hissəsini yeni coğrafi məkanlara köçürməsidir, digəri isə daha aşağıməsrəfli istehsal imkanlarından istifadə etməklə istehsal proseslərini genişləndirməkdən ibarətdir. Kürəsəl dəyər zəncirlərinin böyüməsi və ierarix ixtisaslaşma bu trendlərin daha da sürətləndirməsinə şərait yaradır və nəticədə şirkətlər resurslarını daha çox vacib sahələrə istiqamətləndirməklə, aralıq və ya hazır məhsulların qıraqdan tədarük edilməsi təcrübəsini geniş tətbiq etməyə başlayırlar.

Müşahidə olunan üçüncü meyl makro və mikro səviyyəli faktorları dəstəkləyən bir sıra təkanverici mexanizmlərin olmasıdır.

Bu faktorlardan ən başlıcası əlbəttə ki, informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının sürətli inkişafıdır. Xarici ticarətin əsas tərkib hissəsi olan bu xidmətlərin həcmində və strukturunda sürətli artımın müşahidə olunması kürəsəl dəyər zəncirinin yaranmasına da təkan vermişdir.

Təkanverici digər mexanizmlərdən biri də beynəlxalq ticarəti daha da inkişaf etdirən tənzimləyici və konsultinq qurumlarının sayının artmasıdır. BMT, DTT, DVF və s. kimi beynəlxalq təşkilatlar beynəlxalq ticarət üzrə qaydaları müəyyən edir və ikitərəfli müqavilələrin bağlanmasına həvəsləndirir ki, bu da ilk növbədə qlobal tarif və qeyri-tarif baryerlərinin azalmasına gətirib çıxarır. Eləcə də beynəlxalq ticarətin həyata keçirilməsində müstəsna rol oynayan nəqliyyat sistemlərinin texniki imkanlarının daha yaxşılaşdırılması dəstəkləyici mexanizm kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

XIX-cu əsrin əvvəlindən 1914-cü ilə qədər dünya ticarətinin həcmi demək olar ki, yüz dəfə artmışdır. XX əsrin ikinci yarısından beynəlxalq alqı-satqının həcmi yüksək templərlə artmağa başladı ([https://www.wto.org/english/news\\_e/news](https://www.wto.org/english/news_e/news)).

DTT-nin məlumatlarına əsasən demək olar ki, son iyirmi ildə beynəlxalq ticarətin həcmində artım sürəti dünya istehsalının həcmində artım sürətindən daha çoxdur.

Şəkil 3: Beynəlxalq ticarətdə baş verən tendensiyalar və perspektivlər



Mənbə: UNCTAD <https://unctad.org/news/global-trade>

UNCTAD-nın qlobal ticarət haqqında dərc etdiyi məlumatlara əsasən, 2021-ci ildə əmtəələrlə dünya ticarətinin həcmi yüksək olaraq qalmışdı, xidmətlərlə ticarətin həcmi isə COVID-19 səviyyəsinə qayıtmışdır. Belə ki, dünya ticarətinin həcmi 2021-ci ildə özünün rekord həddinə-28,5 trilyon dollar həcminə çatmışdır. Bu göstərici 2020-ci ilə nisbətən 25% və 2019-cu ilə görə 13% coxdur. Xidmətlərlə ticarətin həcmi isə özündən əvvəli ilə nisbətən 50 mlrd dollar artaraq 1,6 trilyon dollar təşkil etmişdir (<https://unctad.org/news/global-trade>).

İndi isə Azərbaycanda xarici ticarətin mövcud vəziyyətini nəzərdən keçirək. Azərbaycanın xarici ticarət əlaqələrinin artmasına təkan verən əsas səbəb onun müstəqillik qazanması ilə həm qonşu, həm də dünya ölkələri ilə apardığı iqtisadi siyasətidir. Bu sahədə aparılan islahatlar və görülən tədbirlər xarici ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə rəvac vermişdir ki, bu da nəticədə xarici ticarətin ölkə iqtisadiyyatının aparıcı sahələrinə çevirdi.

Ölkədə bazar iqtisadiyyatının və sahibkarlıq fəaliyyətinin inkişafı, iqtisadi-siyasi reputasiyası və coğrafi mövqeyi də xarici əlaqələrinin genişlənməsinə şərait yaratmışdır.

Azərbaycanın yerləşdiyi coğrafi mövqe ticarət dövriyyəsinin həcmində mütəmadi olaraq artırılmasına imkan yaradır.

**Cədvəl 3: Xarici ticarət dövriyyəsinin dinamikası (1995-2021-ci illər ərzində)**

İllər	milyon ABŞ dolları ilə				əvvəlki ilə nisbətən faktiki qiymətlərlə, faizlə *)		
	ticarət dövriyyəsi	idxal	ixrac	saldo	ticarət dövriyyəsi	idxal	ixrac
<b>1995</b>	1 304,9	667,7	637,2	-30,5	91,2	85,8	97,6
<b>2000</b>	2 917,3	1 172,1	1 745,2	573,1	148,4	113,1	187,7
<b>2005</b>	8 558,4	4 211,2	4 347,2	136,0	120,0	119,8	120,2
<b>2010</b>	27 960,8	6 600,6	21 360,2	14 759,6	120,0	105,0	125,3
<b>2015</b>	21 945,8	9 216,7	12 729,1	3 512,4	104,3	99,5	106,3
<b>2016</b>	21 946,7	8 489,1	13 457,6	4 968,5	112,9	89,6	94,4
<b>2017</b>	24 103,3	8 783,3	15 320,0	6 536,7	85,2	83,8	92,9
<b>2018</b>	30 955,0	11 465,9	19 489,1	8 023,2	96,1	100,2	100,7
<b>2019</b>	33 302,7	13 667,5	19 635,2	5 967,7	96,8	93,5	97,6
<b>2020</b>	24 471,3	10 730,7	13 740,6	3 009,9	72,8	64,0	88,0
<b>2021</b>	33922,5	11712,0	22210,5	10498,5	138,6	109,1	161,6

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi, <https://www.stat.gov.az/source/trade/>

Cədvəlin məlumatlarının təhlilindən göründüyü kimi, Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsinin həcmi müstəqilliyin ilk illərinə nisbətən 26 dəfə artmışdır. Bu hal həm idxalda, həm də ixracda müşahidə olur. Belə ki, idxalın həcmi 2021-ci ildə 1995-ci ilə nisbətən 17,5 dəfə, özündən əvvəlki ilə nisbətən isə 109% artmışdır. İxracın həcmi 1995-ci ilə nisbətən 34,8 dəfə, özündən əvvəlki ilə nisbətən 161,6 % artmışdır.

Son zamanlar dünya bazarında Azərbaycanda istehsal olunan mallara maraq getdikcə artır və bu da xarici ticarət coğrafiyasının genişlənməsinə şərait yaratmışdır. Xarici ticarətin tərkibi dəyişdiyi kimi, onun ticarət tərəfdaşlarının da strukturu dəyişikliyə uğramışdır. Belə ki, əgər 1997-ci ildə respublikanın xarici ticarət tərəfdaşlarının sayı 84 olmuşdursa, hazırda onların sayı 160-a yaxındır.

Müstəqilliyin ilk dövrlərində respublikanın ticarət tərəfdaşları başlıca olaraq MDB ölkələridisə, hazırkı dövrdə üstünlük Avropa İttifaqı ölkələrinin xeyrinə dəyişmişdir. Keçmiş sovet ölkələrindən Azərbaycanla ticarət dövriyyəsi daha çox olan ölkələrdən ən başlıcası Rusiya Federasiyasıdır. Rusiya Federasiyası ilə Azərbaycan Respublikası arasında ticarət dövriyyəsinin həcmi ümumi xarici ticarət dövriyyəsinin əlli faizdən çoxunu təşkil edir. Lakin bununla bəhəm, Azərbaycanın digər MDB ölkələri ilə də, Gürcüstan, Belarusiya, Ukrayna, Moldova, Qazaxıstan, Özbəkistan və s. ölkələrlə daim inkişaf edən ticarət münasibətləri mövcuddur.

**Cədvəl 4: 2020-ci ildə xarici ticarətin coğrafiyası (mln ABŞ dolları)**

Cografi regionlar	İdxal	İdxalda xüsusi çəkisi, %	İxrac	İxracda xüsusi çəkisi %
<b>Avropa</b>	5 217, 3	48,6	8 259, 4	60,1
<b>Asiya</b>	4 553 ,5	42,4	5 047,4	36,7
<b>Amerika</b>	885,8	8,3	38, 7	0,3
<b>Afrika</b>	27,4	0,3	324, 3	2,4
<b>Okeaniya</b>	47,1	0,4	70, 8	0,5

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi; <https://www.stat.gov.az/source/trade/>

Cədvəlin məlumatlarından görünür ki, Azərbaycanın əsas ticarət tərəfdaşları Avropa və Asiya ölkələridir. Avropa ölkələrinin ölkənin ixracında xüsusi çəkisi 60,1%, idxalı isə 48.6% təşkil edir. Asiya ölkələri isə əsasən idxalda üstünlük təşkil edir. Belə ki, bu ölkələrin idxalda xüsusi çəkisi 42.4% olduğu halda, ixracda payı 36,1% təşkil edir. Bunun da əsas səbəbi ölkənin əsas Bakı-Tbilisi-Ceyhan kəmərinin işə düşməsi oldu. Belə ki, neftin bu kəmərlə vasitəsilə ilə Avropaya ixrac olunması, ixracda əsas tərəfdaş kimi İtaliyanın olması, bu mənzərini yaradır. Bundan əlavə, Azərbaycanın coğrafi mövqeyi Asiya ilə Avropanın kəsişdiyi yerdə olması xarici ticarət əlaqələrinin əsasən bu region ölkələri ilə qurmasına müsbət şərait yaradır.

Yuxarıda qeyd etdik ki, beynəlxalq ticarətin, eləcə də milli ticarətin inkişafına təsir göstərən faktorlardan ən başlıcası informasiya-kommunikasiya texnologiyalarının sürətli inkişafıdır. Bundan əlavə, beynəlxalq ticarətin həyata keçirilməsində müstəsna rol oynayan nəqliyyat–logistika sistemlərinin texniki imkanlarının daha yaxşılaşdırılması dəstəkləyici mexanizm kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Nəqliyyat-logistika sahəsi bütün sektorların inkişafında bünövrə rolunu oynamaqla, əlavə dəyərin və yeni iş yerlərinin yaradılmasında və gəlirliliyin artırılmasında vacib rol oynayır. Azərbaycanın yeləşdiyi coğrafi məkan ticarət dövrünün həcminin mütəmadi olaraq artırılmasına şərait yaradır. Respublikada nəqliyyat-logistika sektorunun inkişaf etdirilməsi bu sahənin regional və global ticarətdə əhəmiyyətinin artmasına imkan yaradacaqdır. Belə ki, Azərbaycanın Şərqi-Qərbi və eləcə də Şimal-Cənub koridoru üzərindəki əlverişli coğrafi mövqeyi onun həm tranzit, həm də kommersiya əməliyyatlarından mənfəət əldə etmək imkanını daha da artırır. Ölkədə tikilən beynəlxalq liman və dəmir yolları ilə bağlı bir sıra mühüm

infrastruktur layihələri hazırlanmış, ölkə ərazisində intermodal və multimodal logistikaətrafı struktur yaradılmışdır. Bütün bunlar xarici ticarət dövriyyəsinin artırılmasına, tranzit ticarətdən gələn gəlirlərin çoxalmasına və logistika sektorunda özəl şirkətlərin iştirakının artırılmasına şərait yaradır.

## **2.2 Azərbaycanı beynəlxalq yükdaşımalar və onların müsbət vəziyyəti**

Beynəlxalq aləmdə baş verən inteqrasiya əlaqələrində başqa iqtisadi elementlərlə birgə, nəqliyyat faktoru da mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Məlumdur ki, nəqliyyat əməliyyatları dünya ölkələrinin iqtisadi inkişafında «onurğa» sütunu rolunu oynayır. Başqa sözlə desək, dünya bazarında nəqliyyat vasitələri tədarük zəncirinin əsas elementini təşkil edir və mal tədavülünün ayrılmaz hissəsidir. Hazırda dünya iqtisadi münasibətlər sisteminin mühüm elementi hesab edilən nəqliyyat və beynəlxalq yükdaşımalar demək olar ki, beynəlxalq iqtisadiyyatının infrastrukturunda vacib yerlərdən birini tutur.

Beynəlxalq yükdaşımalarının 80-90 faizi dəniz daşımalarının payına düşür. Dünya üzrə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi 1990-2020-ci illər ərzində 2 dəfədən çox artaraq 4 mlrd ABŞ dollarından 11 milyarda ABŞ doll qədər yüksəlməlidir. Bununla bərabər dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı ilə daşımalarda son zamanlar artımlar müşahidə olunur.

Ən bahalı yükdaşımalar hava nəqliyyatı hesab olunmasına baxmayaraq, bu nəqliyyat vasitəsi beynəlxalq iqtisadiyyatın inkişafında önəmli rol oynayır. Belə ki, ümümdünya ixracının 25%-i hava nəqliyyatı vasitəsilə daşınır.

Azərbaycanda son illərdə beynəlxalq yükdaşıma xidmətlərinin inkişafında dinamika müşahidə olunur. Ölkə ərazisindən beynəlxalq yükdaşımalar avtomobil, hava, dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilir. Bu daşımalarda ticarət dövriyyəsinin həcmi yüksək, tranzit yükdaşımalarının həcmi isə nisbətən aşağıdır.

**Cədvəl 5: Azərbaycanca 2016-2020 illər ərzində beynəlxalq yükdaşımların dinamikası (özündən əvvəlki ilə nisbətən %-lə)**

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Cəmi</b>	<b>100,0</b>	<b>101,8</b>	<b>101,6</b>	<b>102,8</b>	<b>103,6</b>
<b>Dəmir yolu</b>	90,6	94,0	95,9	98,8	101,4
<b>Dəniz</b>	87,6	143,7	98,7	121,1	126,6
<b>Hava</b>	124,0	108,1	120,2	113,6	111,7
<b>Boru kəməri:</b>	97,8	98,2	99,8	100,7	101,7
<b>neft kəməri</b>	96,6	96,4	97,5	97,7	98,2
<b>Qaz kəməri</b>	101,2	103,3	106,2	108,5	111,0
<b>Avtomobil</b>	102,8	102,4	103,1	103,1	103,2

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

<https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Ümumiyyətlə, ölkə ərazisi üzrə müxtəlif nəqliyyat vasitələri ilə 2021-ci il ərzində 76 milyon 328 min ton və 11 mlrd. 700 milyon ABŞ dolları həcmində idxal, 47milyon 600 min ton və 22 milyard 205 milyon dəyərində ixrac edilmişdir.

Cədvəlin məlumatlarından görünür ki, beynəlxalq yükdaşımalarda bütün nəqliyyat vasitələri üzrə daşımalarda mütəmadi olaraq artım müşahidə olunur. Belə ki, 2020-ci ildə dəmiryolu nəqliyyatı üzrə özündən əvvəlki ilə nisbətən 101,4 faiz, dəniz yolu nəqliyyatı üzrə daşımalarda 126,6 faiz, hava nəqliyyatı vasitəsilə daşımalarda 111,7 faiz və avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə daşımalarda 103 faiz artım müşahidə olunur.

Eyni zamanda beynəlxalq yükdaşımların stukturunun təhlili göstərir ki, quru malların daşımalarında əsas yük avtomobil nəqliyyatı vasitələri ilə daşımların üzərinə düşür.

**Cədvəl 6: Yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən %-lə**

	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Cəmi</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Dəmir yolu</b>	6,9	6,4	6,0	6,5	7,8
<b>Dəniz</b>	2,6	3,7	3,6	2,5	3,2
<b>Hava</b>	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
<b>Boru kəməri:</b>	26,8	25,8	25,4	24,9	29,7
<b>neft kəməri</b>	19,8	18,8	18,0	16,5	18,4
<b>Qaz kəməri</b>	7,0	7,0	7,4	8,4	11,3
<b>Avtomobil</b>	63,6	64,0	64,9	66,0	59,1

Mənbə: Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi

<https://www.stat.gov.az/source/transport/>



6-ci cədvəlin məlumatlarından görünür ki, dəmiryolu nəqliyyatı vasitəslə ilə daşımaların xüsusi çəkisi bütün yükdaşımalarda 7,8%, dəniz nəqliyyatı vasitələri ilə daşımalar 3,2% , və avtomobil yolu ilə daşımalarda 59,1 % təşkil edir. Bu nəqliyyat vasitələrindən hava nəqliyyatı vasitəsilə yükdaşımalar ümumi yük dövriyyəsinin yalnız 0,2 faizini təşkil edir.

**Cədvəl 7: Dəmir yolları ilə beynəlxalq yük daşımalarının ümumi həcmi ( min ton)**

	2018	2019	2020	2021
<b>Cəmi yüdaşımaların həcmi: o cümlədən</b>	15 479	14 558	13 954	15 222
<b>İdxal</b>	218,2	240,2	214,3	330,8
<b>İxrac</b>	369,0	319,1	313,1	312,8
<b>tranzit</b>	11 363	10 501	10 098	11 925

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsi  
<https://stats.customs.gov.az/loads>

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin məlumatına əsasən, 2021-ci ildə Azərbaycanda dəmir yolları ilə cəmi 60240,3 min ton yükdaşımaları həyata keçirilmişdir ki, bu da özündən əvvəlki, 2020-ci ilə nisbətən 102 faiz artıma deməkdir. Bu göstərici 2018-ci ilə nisbətən 8,4 dəfə, 2019-cu ilə nisbətən 112,5% təşkil etmişdir. 2021-ci ildə Azərbaycan dəmir yolları ilə daşınan yüklərin strukturu aşağıdakı kimi olmuşdur: 32,2 faiz, yəni 3880,5 min ton idxal olunan yüklər, 27 faizi (3801,5min ton) ixrac yüklər və 40,8 faiz isə (4935,1 min ton) tranzit yüklərdir.

7-ci cədvəlin məlumatlarından görüldüyü kimi 2021-ci ildə Azərbaycan ərazisindən dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin həcmində təqribən 41 faiz tranzit daşınan yüklərin payına düşür. Müqayisə üçün qeyd edək ki, qonşu ölkə olan Gürcüstanda tranzit yüklər dəmir yolu vasitəsilə daşınan yüklərin 70 faizindən çoxdur.

**Cədvəl 8: Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi (min ton)**

	2017	2018	2019	2020
<b>Cəmi</b>	8 312,3	8 236,1	5 957,5	5 932,7
<b>İdxal</b>	218,2	240,2	214,3	330,8
<b>İxrac</b>	369,0	319,1	313,1	312,8
<b>Tranzit</b>	6 871,7	6535,5	4 288,8	4 331,7

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsi  
<https://stats.customs.gov.az/loads>

Daha az məsrəf tələb edən və ətraf mühitə daha az zərər verməsi ilə seçilən dəmiryolu nəqliyyatı ilə yükdaşımalar intermodal daşımalarda mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklər 2020-ci ildə 5932,7 min ton təşkil etmişdir ki, bu da özündən əvvəlki ilə nisbətən 2% azalma deməkdir. Bu azalma əsasən özünü ixracın həcmində də biruzə verir. Belə ki, tranzit və idxal yükdaşımalarında artım müşahidə olunur.

Ölkə limanlarında tranzit yükdaşımaları daha çox üstünlüyə malikdir. Ölkədə 2021-ci ildə dəniz nəqliyyatı vasitəsilə həyata keçirilən ticarət əməliyyatları üzrə yükəcmi beş yüz min ton, tranzit yükdaşımaların həcmi isə beş milyon altı yüz min ton olmuşdur ki, bu da bütövlükdə ölkə üzrə tranzit yük daşımalarının ümumi həcmnin 59 faizini təşkil edir. Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin əksəriyyətini kömür, neft və neft məhsulları, mineral məhsullar, kənd təsərrüfatı məhsulları şəklində olan maye yüklər təşkil edir.

Azərbaycanın coğrafi cəhətdən əlverişli məkanda yerləşməsi onun mühüm nəqliyyat-tranzit qovşaqlarından birinə çevrilməsinə imkan yaradır. Azərbaycanın Cənubi Qafqaz regionunda ticarət və lojistik mərkəz kimi formalaşması, ölkələri birləşdirməkdə mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Avroasiyanın ən əlverişli zonasında yerləşən Azərbaycan Respublikasının əhəmiyyətli nəqliyyat-lojistik mərkəzə çevrilməsi yolunda bir çox işlər görülmüşdür.

**Cədvəl 9: Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində yükdaşımların dinamikası (min ton)**

	2016	2016	2018	2019	2020
<b>Yük daşınmışdır</b>	50 302	52 733	52 674	52 762	38 491
dəmir yolu	13 830	13 074	12 564	13 327	12 820
dəniz	4 992	7 423	6 875	4 824	5 015
avtomobil	31 480	32 236	33 235	34 611	20 656
<b>Tranzit yük daşınmışdır</b>	7 997	10 186	9 345	8 077	8 382
dəmir yolu	3 789	3 346	3 045	3 796	4 132
dəniz	4 208	6 840	6 300	4 281	4 250
avtomobil	....	....	...	....	....

**Mənbə:** Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsi <https://stats.customs.gov.az/loads>

Cədvəlin məlumatlarından görüldüyü kimi, pandemiyasının təsiri ilə 2020-ci

İldə Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində yükdaşıma-  
larının ümumi həcmində azalma olsa da tranzit yükdaşımalarda əksinə artımın oldu-  
ğu müşahidə edilir. Bu da Azərbaycan regionun əsas nəqliyyat, lojistika və ticarət,  
qovşağına dönülməsi haqqında fikir söyləməyə əsas verir. Bundan əlavə həm də  
Azərbaycanda həyata keçirilən irimashtablı infrastruktur projeksi də bu fikrin  
əminliyini şərtləndirir. Belə ki, Gəmiqayırma Zavodunun tikilib başa çatdırılması,  
Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryol xəttinin istifadəyə verilməsi və Xəzər dənizində iri Bakı  
Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının da tikilib istifadəyə verilməsi bu istiqamətdə  
həyata keçirilən strateji fəaliyyətlərin bariz nümunəsidir.

Böyük İpəkyolu üzərində yaradılan çoxtərəfli iqtisadi zolağın formalaşmasının  
aktiv dəstəkçisi olan Azərbaycan Respublikası ayrı-ayrı istiqamətlərdə tranzit yük-  
daşımalarının effektiv təşkil edilməsinə də bununla etibarlı təminat vermiş olur.

Əhəmiyyətli regional ticarət və logistika mərkəzinə çevrilmək və mühüm ti-  
carət marşrutlarından istifadə etmək məqsədilə respublikanın lojistika sektorunda  
və ümumi ticarətdəki çəkisini yüksəltmək, mütəşəkkil və effektiv strategiya qurmaq  
istiqamətində hökumət strukturlarının fəaliyyətinin uzlaşdırılması, dövlət investi-  
siyalarının artırılması və eləcə də özəl kapital qoyuluşlarına imkan yaradılması ba-  
xımından mümkün hədəflər müəyyən edilir.

Hesablamalar nəticəsində məlum olur ki, Azərbaycan Respublikasının Şimal-  
Cənub və Şərq-Qərb koridorlarından istifadə etməklə nail olacaqları izafi ticarət  
həcmi konteyner, quru və maye yükdaşımaları ilə birlikdə 230 milyon tondur ( IHS,  
Malların ticarətinə dair BMT-nin məlumat bazası).

Bunlardan ən mənfəətli marşrutlara əsasən Çinlə ticarət daxil edilir ki, ölkənin  
bu marşrutlarda iştirakı ticarət dövriyyəsinin daha da artırılmasına şərait yarada  
bilər.

**Konteynerlər.** Çin ilə Avropa arasında ümumi illik həcmi yüz on milyon ton  
olan konteyner daşımalarının Çindən Avropaya daşınan hissəsi 52 milyon tonu,  
Avropadan Çinə daşınan hissəsi isə 29 milyon tonu əhatə edir. Həmçinin, Qara dəniz  
və Şimali Afrika regionlarına Çindən hərəsi 9 milyon ton olan konteyner yükləri  
göndərilir (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi).

**Quru yük.** Çinə Qara dəniz və ya Avropa regionundan göndərilən quruyük axınları göndərilir. Ümumiyyətlə, Avropadan Çinə göndərilən yükün həcmi 10 milyonton olduğu halda, 30 milyon ton quru yük isə Qara dəniz regionundan göndərilir. Avropa və Qara dəniz regionuna Çindən 8 milyon, Rusiyadan İrana 3 milyon və Rusiyadan Hindistana 5 milyon ton həcmində quru yük nəql edilir (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi).

**Maye yük.** Başlanğıcını Orta Asiyadan götürən maye yük axınlarının həcmi ümumilikə 41 milyon təşkil edir ki, bunun da 35 milyon tonu Avropaya və 6 milyon tonu isə Qara dəniz regionuna nəql edilir. Amma onu da qeyd etmək lazımdır ki, əks marşrutlar üzrə bu miqdar elə də yüksək deyildir. Belə ki, Avropadan Orta Asiyaya göndərilən yük cəmi 100 min ton təşkil etdiyi halda, Qara dəniz regionuna 1 milyon ton yük göndərilir (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi).

Cografi cəhətdən əlverişli məkanda yerləşən Azərbaycan mühüm nəqliyyat-tranzit qovşaqlarından birinə çevirlməkdədir. Bu baxımdan ölkəmiz Cənubi Qafqazın geoiqtisadi və lojistik mərkəzi kimi də formalaşmaqdadır. Şimaldan cənuba və şərqdən qərbə doğru uzanan magistral yolun üzərində yerləşən Azərbaycan Respublikası bu mövqeyindən istifadə etməklə ölkələri birləşdirməkdə mühüm əhəmiyyət daşıyır. Başqa sözlə desək, Azərbaycan Respublikası regionun əsas nəqliyyat, lojistika və ticarət, qovşagına dönür.

### **2.3 Azərbaycanın regional əhəmiyyətli logistika və ticarət qovşağı kimi aparıcı mövqeyinin təhlili**

Azərbaycanının mövcud imkanlarını xarakterizə edərək belə düşünməyə əsas yaranır ki, ölkədə effektiv fəaliyyət göstərən logistika sistemi yaratmaqla Azərbaycanı regional əhəmiyyətli logistika və ticarət mərkəzlərinə çevirmək prosesi daha da sürətlənər.

Ümumiyyətlə, logistika nədir və onun beynəlxalq mal daşınmalarında nə kimi əhəmiyyəti vardır?

Logistika dedikdə, ayr-ayrı sistemlərdə maddi, maliyyə və informasiya resurslarının idarəedilməsi kimi anlaşılır. Logistika termini ilk dəfə olaraq Fransada hərbi qüvvələrin xidmətində tətbiq edilmiş və yunan dilindən “hesab sənəti” kimi tərcümə edilir. Rus alimi S.M.Rezerə görə, logistika xammal və material yeridilişi zamanı onların nəqli, saxlanması, eləcə də maddi və qeyri-maddi proseslərin planlaşdırılması, nəzarəti və idarə olunmasından bəhs edən elmdir. (Pезер, С.М. 2002) Prof. L.B.Mirotinə görə isə, logistika zamandan asılı olaraq resursların yerləşmə məkanını müəyyənləşdirir və daşınma və çatdırma halqasının strateji cəhətdən idarə edilməsini həyata keçirir.

1976-cı ildə Amerika Birləşmiş Ştatları logistik menecment şurası logistika terminin aşağıdakı kimi xarakterizə edir: logistika məhsulun, xidmətin və müvafiq informasiyaların effektiv və kəsintisiz işinin planlaşdırılması və həyata keçirilməsi üçün fəaliyyət növüdür.

Logistika- mürəkkəb fəaliyyət sahəsi kimi müxtəlif individual əməliyyatlardan ibarətdir. Müəssisələrdə logistikanın planlaşdırılması və idarəedilməsi menecerlərin öhdəsinə düşür. Logistika özündə iki əsas əməliyyatı birləşdirir nəqliyyat əməliyyatları və anbar logistikası .

Ölkənin gələcəkdə səmərəli fəaliyyət göstərən logistika sisteminə malik oluması üçün regional əhəmiyyətli logistika və ticarət mərkəzləri yaranmalıdır.

Bu məqsədləri həyata keçirmək üçün kifayət qədər yüksək kapital qoyuluşları tələb olunur ki, bunun üçün də ölkənin bu sahədə GZİT təhlili aparılmalıdır. Ticarət və logistika mərkəzlərinin yaranması baxımından ölkənin GZİT təhlili

### **Güclü tərəfləri**

- ✓ mühüm lojistikaətrafi infrastruktur proyektlərin reallaşması;
- ✓ beynəlxalq liman kompleksinin tikintisi, region ölkələri ilə kommunikasiyaları təmin edəcək yeni dəmiryol xəttinin istifadəyə verilməsi;
- ✓ qanunvericilik daxilində müxtəlif əlverişli güzəşt mexanizmlərinin olması;
- ✓ işgaldan azad olunmuş yeni ərazilərdə beynəlxalq hava limanlarının açılışı və digər kommunikasiya infrastrukturlarının yaradılması.

### **Zəif tərəfləri**

- ✓ logistika sektorunun ixtisaslaşlı mütəxəssis və kadr potensialının zəif olması;
- ✓ əmək məhsuldarlığının aşağı olması;
- ✓ maliyyə vəsaitlərinin çatışmamazlığı, texniki vəsaitlərin köhnə olması;
- ✓ ticarət və dağıtım sahəsində xidmət səviyyəsinin qənatbəxş olmaması;
- ✓ şirkətlərdə innovativ biznes modelinin olmaması;
- ✓ Xəzər hövzəsinin mövcud olan gəmilərinin yükqötürmə qabiliyyətinin aşağı olması,
- ✓ Xəzər dənizində əlverişsiz hava şəraitinin (küləkli günlərin) çox olması və dənizin dərin olmaması

### **İmkanlar**

- ✓ Bakının Ələt qəsəbəsində yerləşən yeni BBDTL ərazisində AİZ yaradılması hesabına əlavə dəyərin yaradılması;
- ✓ H. Əliyev adına Hava Limanında logistika qovşağı (“hub”) üzrə tranzit yüklərin daşınması ilə mənfəət əldə etmək imkanı;
- ✓ ticarət və logistika sektorunun inkişaf etdirilməsinə dövlət dəstəyi;
- ✓ hazırlanmış projelərin həyata keçirilməsi üçün xarici sərmayəçilərin cəlb etmə vasitələrinin olması;
- ✓ insan resursları potensialının çox olması;
- ✓ respublikanın əlverişli coğrafi mövqeyi və regional əhəmiyyətə malik olan ticarət və logistika mərkəzinə çevrilmək imkanı;
- ✓ dünyada və regionda ticarət dövriyyəsinin artması və rəqabət mühitinin olması;

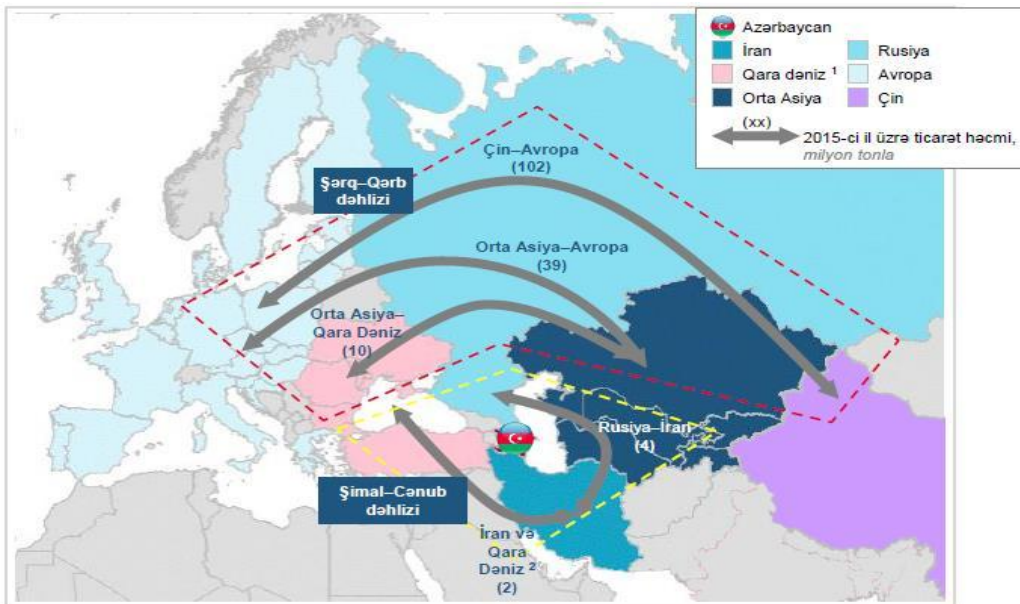
- ✓ regional bazarlara yaxın olmaq;
- ✓ biznes fəaliyyəti üçün əlverişli infrastrukturun mövcudluğu və daha da təkmilləşdirilməsi baxımından tədbirlərin görülməsi;
- ✓ işgaldan azad olunmuş ərazilərdə logistika infrastrukturunun yaradılması imkanları

### Təhlükələr

- ✓ maliyyə bazarlarında durgunluq hallarının müşahidə olunması;
- ✓ neftin qiymətinin aşağı düşəcəyi təqdirdə investisiya aktivliyinin zəifləməsi ehtimalı;
- ✓ valyuta məzənnəsində sabitlik problemi;
- ✓ infrastruktur projelərin həyata keçirilməsində ləngimələrin müşahidə olması;
- ✓ Şərq-Qərb dəhlizinə alternativ olan digər nəqliyyat dəhlizlərilə rəqabətin genişlənməsi.

Ticarət dövriyyəsinin artırılması məqsədilə, ölkədə logistika və ticarət sektorunda fəaliyyətinin daha da təkmilləşdirilməsi məqsədəuyğun hesab edilir. Azərbaycanın regional əhəmiyyət daşıyan lojistik mərkəzə çevrilə bilmək imkanı var.

**Şəkil 4: Azərbaycanı əhatəsində olan əsas iki dəhliz**



**Mənbə:** [“Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”](https://president.az/az/articles/view/22383)  
<https://president.az/az/articles/view/22383>

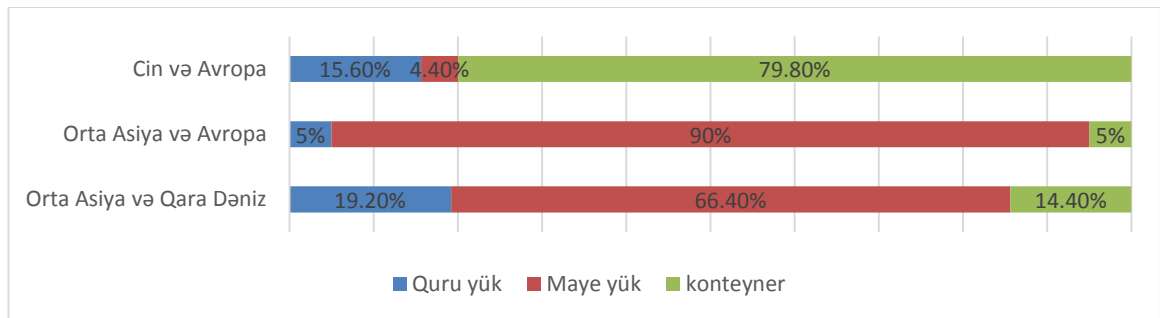
**Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi** Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən qısa marşrut olub regionun mühüm nəqliyyat-logistika mərkəzlərindən biri hesab edilir. Bu nəqliyyat dəhlizi Cin-Qazaxistan sərhəddindən Aropaya doğru yüklərin daşınmasında mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Yük dövriyyəsinin həcmi 150 milyon tona qədər olan əsas ticarət marşrutu olan Şərq-Qərb dəhlizində Azərbaycanın payı nisbətən kiçikdir. Bu dəhliz üzrə yükdaşımalarda yüksək artım proqnozlaşdırılsa da Azərbaycan bu marşrutla yükdaşımalarda fəaliyyət göstərən digər marşrutlarla (Mərkəzi dəhliz, Transsibir, Transsibir-Qazaxıstan və dəniz yolu) kəskin rəqabətlə qarşılaşır. Lakin onu qeyd etmək lazımdır ki, bu marşrut üzrə ticarət dövriyyəsinin həcmi zəifləyib. Belə ki, Orta Asiya və Qara dəniz hövzəsi ölkələrinin bu dəhliz vasitəsilə həyata keçirdiyi yükdaşımalarının həcmi cari ildə 10 milyon tonu keçmişdir.

Ölkənin tranzit potensialından istifadə etməklə tranzit imkanlarını yüksəltmək, əsasən də Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu nəqliyyatı üzrə yükdaşımalarda artımın müşahidə olunması üçün əhəmiyyətli addım hesab edilir. “Şərq-Qərb” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində yüklərin 50 faizi dəmir yolu nəqliyyatı ilə həyata keçirilir. Bu dəhlizlə yüklər iki istiqamət üzrə Avropaya daşınır. Birinci istiqamət Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu vasitəsilə və ikinci istiqamət Gürcüstanın Poti və Batumi limanları vasitəsi ilə dəniz yolu ilə.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti qısa və etibarlı yol olub, Avropa ilə Asiyanı birləşdirir. Uzunluğu 850 km olan dəmiryolunun 504 km-i Azərbaycandan keçir. Bu xəttin təkmilləşdirilməsi Azərbaycanın dəmir yolu nəqliyyatının inkişaf etdirilməsində mühüm rol oynayır.

**Diagram1: Şərq-Qərb dəhlizi üzrə yükdaşımaların bölgüsü**

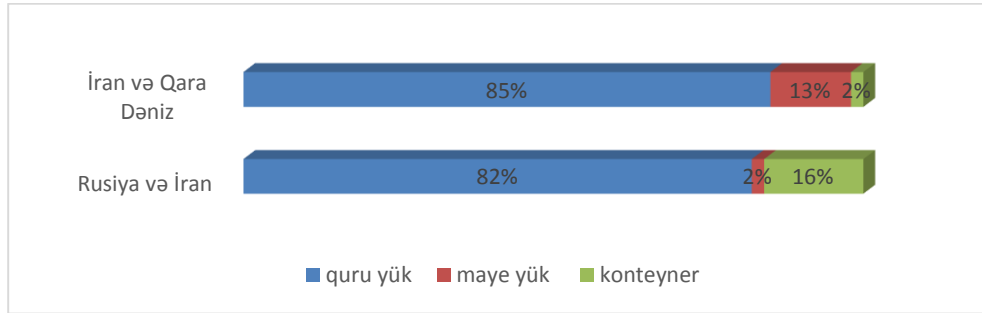


**Mənbə:** Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsi <https://stats.customs.gov.az/loads>



**Şimal-Cənub dəhlizi** Rusiya, İran və Hindistan arasında imzalanmış hökumətlərarası Saziş əsasında 2000-ci il 12 sentyabr tarixində "Şimal-Cənub" koridorunun fundamenti qoyulmuşdur. 2005-ci ildə Azərbaycan bu Sazişə qoşuldu. Bu dəhliz İranı Rusiya və Qara dəniz regionu ilə, Rusiyanı isə Hindistanla birləşdirir. Şərqi-Qərbi dəhlizinə nisbətən bu dəhlizlə daşınan yüklərin həcmi az da olsa, Azərbaycan burada əsas iştirakçılardan biridir. Bu dəhliz üzrə yükdaşımalarda Azərbaycan üçün alternativ daşımalar Xəzərlə dəniz daşımaları və bir qədər də Türkmənistan və Qazaxıstandan keçən, dəmir yolu daşımalarıdır. Şimal-Cənub dəhlizi boyunca cari ildə Rusiya ilə İran arasında 4 milyon ton, İranla Qara dəniz regionu arasında təxminən 2,3 milyon ton yük daşınmışdır( Yılmaz S. 2020 ).

**Diqram2: Şimal-Cənub dəhlizi üzrə yükdaşımaların bölgüsü**



**Mənbə:** Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsi <https://stats.customs.gov.az/loads>

**TRACECA marşrutu** ilə yükdaşımaların ümumi həcmnin artım sürəti 2015-2020-ci illər arasında 3 faiz təşkil etmiş, tranzit yükdaşımaların həcmində isə 5 faiz azalma müşahidə edilmişdir. Bu isə onu deməyə əsas verir ki, TRACECA marşrutunun dəstəklənməsi nəticəsində Azərbaycan öz yerli istehsal və istehlakını ödəyir. Tranzit yükdaşımalarında azalmanın əsas səbəbləri kimi bu nəqliyyat vasitələrinin etibarlılıq səviyyəsinin aşağı olması, gözlənilən xərclərin və sərf olunan zamanın yüksək olması ilə əlaqədardır.

Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi-TRACECA müasir Avrasiya İpək Yolu ideyasının təzahür formasıdır. Bu dəhlizlə nəql olunan yük axınlarının həcmi ildən ilə artır. TRACECA-təkcə ölkələrin iqtisadi maraqlarına xidmət göstərmək

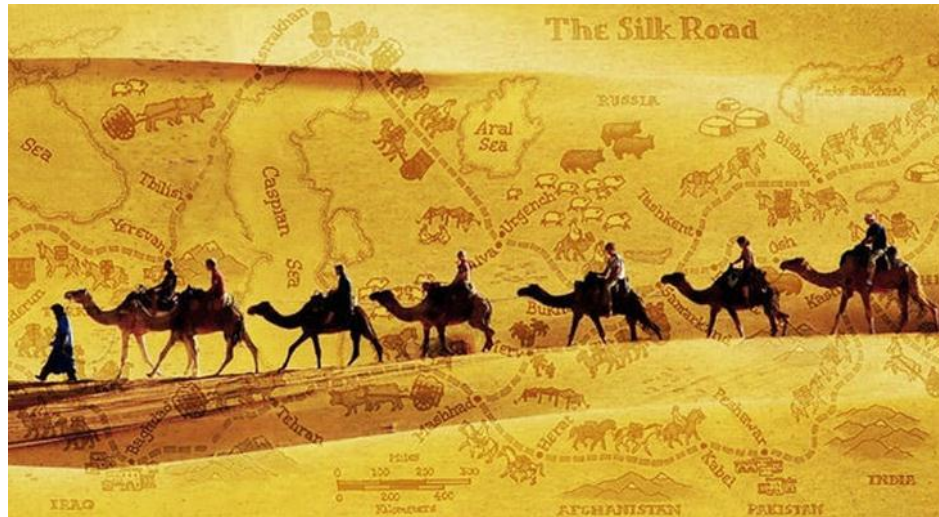
məqsədi güdmür, həm də ərazilərindən keçdiyi ölkələrin səmərəli inteqrasiyası üçün güclü bir vasitədir. 2015-2020-ci illər ərzində Azərbaycan və İran idxal əməliyyatlarına xərclənən məsrəflərin aşağı salınmasına nail olmuşlar. Lakin bu sahədə aparılmış təkmilləşdirmələrə böyük ehtiyac duyulur

### FƏSİL 3. AZƏRBAYCANIN İŞGALDAN AZAD OLUNMUŞ ƏRAZİLƏRİNDƏ TİCARƏT VƏ LOGİSTİKA MƏRKƏZLƏRİNİN YARADILMASI MƏSƏLƏLƏRİ

#### 3.1 Azərbaycanın Asiya və Avropa arasındakı ticarət marşrutunda iştirakının təhlili

Qədim dövrlərdən başlayaraq orta əsrlərə qədər mövcud olan və “Böyük İpək yolu” kimi tanınan qədim ticarət yolu Çin, Yaponiya, Hindistan, Monqolustan, İran, Özbəkistan, Tacikistan, Azərbaycan və digər ölkələri əhatə etmişdir

Şəkil 5: Tarixi Böyük İpək Yolu



Mənbə: <https://klike.net/2536-kartinki-velikij-sheikovyj-put-32-foto.html>

Eyni zamanda Böyük İpək Yolu Şərqi Asiyanı Aralıq dənizi ilə birləşdirən karvan yolu idi. Bu yol ilk növbədə ipəyi Çindən çıxarmaq üçün istifadə edilirdi və e.ə. II əsrdə çəkilərək öz başlanğıcını Çinin qədim paytaxtı Hananidən götürür və Şimali Tyan-Şan boyunca Dunhun şəhərinə-böyük Çin divarının kənarına qədər uzanırdı. Hianadan Lançjou vasitəsilə Dunxuan şəhərinə gedərək orada iki yerə ayrılırdı: Şimal və Cənub Yolu. Burada tək yol şaxələnir, Təklə-Məkan səhrasını şimaldan və cənubdan ayırır. Şimal yolu Turfandan keçərək İl çayı vadisinə doğru, Cənub yolu isə Çaoçandan İssık-Kul çayının cənub sahilinə oradan da Hotan və Yarkənddən keçərək Baxtriyaya (Şimali Əfqanıstan) gedir. Burada da Cənub Yolu iki marşruta bölünürdü: biri Hindistana, digəri isə Qərbbə və Mərvə gedirdi, orada Şimal

Yolu ilə birləşirdi. Bundan sonra o Parfiyanın paytaxtı Nisə, İran, Mesopotamiya və daha sonra Bağdada, Dəməşqə oradan da Aralıq dənizinə qədər uzanırdı ( <https://azerhistory.com>). Böyük İpək yolu ilə mallar əsasən şərqdən qərbə doğru daşınırdı və adından da göründüyü kimi, bu siyahıda əsas mal ipək idi. Onun yüngüllüyü, yığcamlığı, böyük tələbatı və bahalılığı sayəsində uzaq məsafələrə daşınmaq üçün ticarətin ideal predmeti idi (Conatan Klements, 2021)

Hələ orta əsrlərdə Venetsiya taciri Marko Polo bu karvan yollarını ipək yolları adlandırmışdı. "Böyük İpək yolu "terminin elmi dövriyyəyə girişi 1877-ci ildə alman tədqiqatçısı Ferdinand Rixtqofen tərəfindən yazılmış fundamental "Çin" əsərində görülmüşdür. Şimal Yolu Turfandan keçib Pamiri aşaraq Fərqanə və Qazax çöllərinə doğru, Cənub Yolu isə Lob -Norr gölündən keçib, Təklə-Məkan səhrasının cənubundan keçərək Yarkənd və Pamir (cənub hissəsin) vasitəsilə Baxtriyaya, oradan isə Parfiyaya, Hindistana və Yaxın Şərqə, oradan da Aralıq dənizinədək uzanırdı (<https://az.wikipedia.org/wiki>)

İpək yolu adlanan bu transkontinental yoldan daşınan əsas mallar təkə ipək deyildi. Mərkəzi Asiyadan Çində çox qiymətli hesab edilən huttal atları, hərbi sursatlar, qızıl və gümüş, qiymətli daş-qaşlar, dəri və yun, xalça və kəğız məmulatları, qoyun və ov itləri, şirlər və pələnglər, ekzotik meyvələr-qarpız və əriklər, farfor və metal qablar, müxtəlif kosmetik vasitələr və ədvalar, çay və düyü və s. mallar da daşınırdı.

Böyük İpək Yolu Çinlə bərabər həm də Qafqaz, Yaxın və Orta Asiya ölkələri xalqlarının iqtisadi və mədəni əlaqələrinin inkişafına özünün danılmaz töhfəsini vermişdir. Belə ki, bu yol texnologiya və innovasiyaların, əsasən də incəsənətdə ( rəqslər, musiqi, təsviri incəsənət, memarlıq), dində (buddizm, xristianlıq, islam,) və istehsalda (ipək,kəğız, barıt və s. ) yayılmasında mühüm rol oynamışdır.

Ticarət edilməsinin mürəkkəb olduğu VIII-X əsrlərdə ipəkyolunun yerinə çay yollarından və dəniz yollarından istifadə edilməyə başlandı. Şərqi Avropa ovalığının əsas "operatorları" qismində xazarlar və varyaqlar iştirak edirdilər. Şərqdən axan zənginlik bu torpaqlarda da təbəqələşməni sürətləndirdi və dövlətlərin formalaşmasına səbəb oldu (Conatan Klements, 2021).

Böyük İpək Yolunun əsas ticarət marşrutu Azərbaycandan keçirdi. Azərbaycan, əsrarəngiz uzaq Çindən zəngin Avropaya açılan “darvaza” rolunu oynayırdı. Ən çox canlanan yollar “Odlar Ölkəsindən” keçirdi ki, onu da “Strabon” yolu (bu yerlərdən keçən ilk səyahətçinin adı ilə) adlandırırdılar. Bu yol Çindən və Hindistandan çıxıb, Mərkəzi Asiyadan və Uzbay çayından keçərək Xəzər Dənizinə və Azərbaycana çatırdı. Burada o iki şaxəyə ayrılır: biri Kür çayı istiqamətində Kolxida və İberiyaya doğru, ikinci şaxə Dərbənd və Qafqaz çöllərindən keçərək Xəzər Dənizinin qərb sahilləri boyu davam edirdi (Şərifli Y., 2020)

Azərbaycan Böyük İpək yolunun daha təhlükəsiz hissəsini təşkil etdiyindən və bu yolda yerləşən Kolxida, İberiya dövlətləri nisbətən siyasi cəhətdən stabil olduğundan yolun bu hissəsi taciləri daha çox cəlb edirdi. Bu faktor şaxələnmiş yollar ətrafında Azərbaycanda şəhərlərin yaranmasına və inkişaf etməsinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir edir. O dövrdə Böyük İpək yolu üzərində yerləşən və Azərbaycanın paytaxtı olan Bərdə şəhəri dünyanın ən böyük ticarət mərkəzinə çevrilir.

1453-cü ildə İstanbulun fəthi, Bosfor bogazına nəzarətin Osmanlı İmperiyasının əlinə keçməsi, 1492-ci ildə Amerika qitəsinin kəşfinə təkan verir ki, bu da sonunda Böyük İpək Yolunun əhəmiyyətini xeyli azaldır. Artıq Çin və ona yaxın ərazilərdən gətirilən malları Amerikadan daha ucuz gətirmək olurdu. Hindistana dəniz yolunun tapılması isə Böyük İpək Yolunun XVI əsrdə tamamilə suqutunu labud etdi.

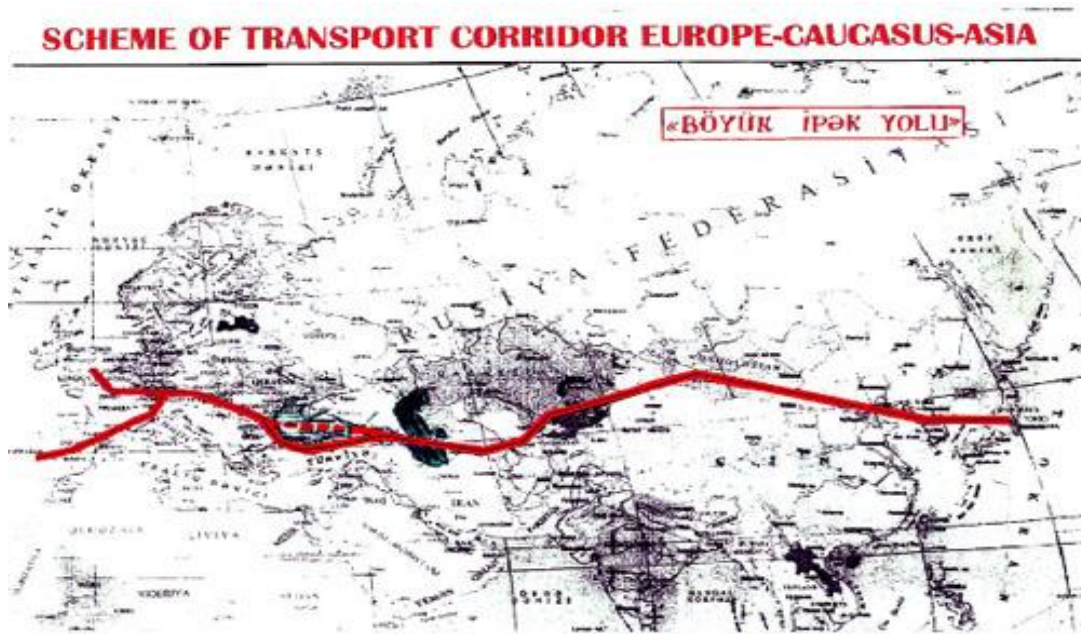
1930-cu illərin sonu və 1940-cı illərin əvvəlində SSRİ Çində müxtəlif siyasi qüvvələrə Yaponiya və Böyük Britaniya ilə olan münaqişələrində irimiqyaslı dəstək göstərmək məqsədilə SSRİ ilə Çin arasında 3000 km-ə yaxın uzunluqda avtomobil yolu çəkmişdi. SSRİ dağıldıqdan sonra yaranmış yeni Müstəqil Dövlətlər Birliyi ölkələri üçün 1993-ci ildə tərtib edilən TACİS proqramı çərçivəsində TRACECA lahiyəsi hazırlandı.

TRACECA Çin ilə MDB-ni Qafqaz və ya Qara Dəniz üzərindən Avropaya bağlayan Proqram olmaqla üzv ölkələr arasında gömrük və ticarət qaydalarının unifikasiya edilməsi, ticarət baryerlərinin azaldılması, malların hərəkətinin asanlaşdırılması və resurslarla zəngin olan region ölkələrinin dünya bazarlarına inteqrasiyası məqsədini güdür (Özyanık,2015).

(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) proqramı 1993-cü ildə Brüssel bəyannaməsi əsasında Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistanın iştirakı ilə yaradıldı. Ardınca bu proqrama Moldova, Monqolustan və Ukrayna, 2000-ci ildə Türkiyə, Rumınyə və Bolqarıstan, 2009 -cu ildə isə İran qatıldı. (<https://www.raillynews.com/2020/05/capacity-of-baku-tbilisi-kars-railway-line-increased>)

Ümumilikdə, TRACECA nəqliyyat proqramına 22 quru və 12 liman daxildir. Quru yollarına 4 dəmiryol xətti, 6 magistral yol və 12 dəmiryol və avtomobil yolu daxildir (Keser,2015)

### Şəkil 6: TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) layihəsi



**Mənbə:** [https://az.wikipedia.org/wiki/Azərbaycan\\_Respublikası\\_nəqliyyat\\_yolları](https://az.wikipedia.org/wiki/Azərbaycan_Respublikası_nəqliyyat_yolları)

Bu layihə "Yeni İpək yolu" adlanır və onun həyata keçirilməsi yolunda 1996-cı ildə İran və Mərkəzi Asiyanın dəmiryolu magistrallarının birləşdirilməsi də mühüm əhəmiyyət daşıyır.

TRACECA Proqramı dövlətlərarası iqtisadi və ticari əlaqələri inkişaf etdirməklə TRACECA marşrutunun Transavropa marşrutuna birləşdirməsini nəzərdə tutur. Proqramın həyata keçirilməsi Avropa Şurasının yardımı, Dünya Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının verdiyi kreditlər hesabına mümkün olmuşdur.

Quru yolu marşrutu Xəzər Dənizinin cənubunu aşaraq Bosfor boğazından keçməlidir (<https://www.raillynews.com/2020/05/capacity-of-baku-tbilisi-kars-railway-line-increased>)

Bu marşrutun trafikinin bir hissəsi Qara Dənizin Rumıniya (Konstansa) və Ukrayna (Odessa) limanlarına Gürcüstan limanlarından Qara Dəniz bərə keçidi vasitəsilə davam edə bilər. Bu limanlardan nəqliyyatın dəstəklənməsi üçün Via Carpatia avtomobil yolunun tikintisi nəzərdə tutulur, VİKİNG Train dəmir yolu marşrutu layihəsi də işlənib hazırlanmışdır. 2015-ci ildə mövcud Qazaxıstan dəmir yolu sistemi və Qara dənizin bərə nəqliyyatı vasitəsilə Çindən Avropa İttifaqına ilk heyət də göndərilmişdir(B. Güner, 2018).

**Cədvəl 10: TRACECA –ya üzv ölkələr**

Üzvlük tarixi	İclas	Üzv ölkələr	
1994	Brüssel	Azərbaycan Ermənistan Gürcüstan	Qafqaz ölkələri
		Qazaxıstan Qırğızıstan Tacikistan Türkmənistan	Orta Asiya ölkələri
1996-1998	Bakı Beynəlxalq TRACECA Tarixi İpək Yolunun Bərpası Konfransı	Ukrayna Moldova	
2002	Daşkənd TRACECA Hökumətlərarası Komissiyanın (IGC) İclası	Rumıniya Bolqarıstan Türkiyə	
2009	MLA (Əsas çoxtərəfli Saziş)	İran	

**Mənbə:** Üzümcü, A. & Akdeniz, S. (2014). Yeni İpək Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi . Avrasya Etüdləri , 45 (1) , 11-39 . Retrieved from <https://dergipark.org.tr/pub/avrasya/issue/35344/392416>

1998-ci ilin yayında ABŞ-nın dəstəyi ilə Qafqazın, Qara Dəniz Hövzəsinin və Orta Asiyanın 12 ölkəsi öz aralarında Rusiyaya daxil olmadan Çindən və Monqolustandan Avropa istiqamətinə dəmiryolu, dəniz, hava və avtomobil yolu Dəhlizlərinin yaradılması üçün saziş imzaladılar. Bu proqramın katibliyi Bakıda yerləşir.

(<https://az.wikipedia.org/wiki/>)

2014-cü ildə Azərbaycan Respublikası Xəzər Dənizindən keçən bərə keçidini modernləşdirdi. Həmçinin Azərbaycandan və Gürcüstandan keçməklə Türkiyəyə gedən dəmiryolu nəqliyyatının modernləşdirilməsi və tikintisi də başa çatdırıldı. Bosfor bogazına gedən dəmiryolunun Türkiyə ərazisindən keçən hissəsinin tikintisi də başa çatmaq üzrədir. (<https://az.wikipedia.org/wiki/>)

**Cədvəl 11: 1998-2020-ci illər ərzində TRACECA nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində yükdaşımların dinamikası**

	1998	1999	2000	2005	2010	2015	2019	2020
<b>Yük daşınmışdır, min ton</b>	<b>21 160</b>	<b>24 133</b>	<b>29 091</b>	<b>46 741</b>	<b>51 688</b>	<b>52 240</b>	<b>52 762</b>	<b>38 491</b>
Dəmir yolu	13 084	13 548	15 200	24 685	20 578	15 521	13 327	12 820
Dəniz	4 333	4 177	5 779	8 488	9 370	6 067	4 824	5 015
Avtomobil	3 743	6 408	8 112	13 568	21 740	30 652	34 611	20 656
<b>Tranzit yük daşınmışdır, min ton</b>	<b>4 383</b>	<b>6 257</b>	<b>8 572</b>	<b>15 051</b>	<b>15 971</b>	<b>9 494</b>	<b>8 077</b>	<b>8 382</b>
Dəmir yolu	806	2 525	3 538	7 328	8 253	3 927	3 796	4 132
Dəniz	3 577	3 732	5 034	7 723	7 718	5 567	4 281	4 250
Avtomobil	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>Yük dövriyyəsi, milyon ton-km</b>	<b>6 009</b>	<b>6 883</b>	<b>8 405</b>	<b>13 446</b>	<b>13 222</b>	<b>10 956</b>	<b>11 158</b>	<b>9 254</b>
Dəmir yolu	4 090	4 517	5 240	8 534	6 874	4 557	4 890	4 607
Dəniz	1 505	1 483	2 098	3 162	3 672	2 354	1 801	1 873
Avtomobil	414	883	1 067	1 750	2 676	4 045	4 467	2 774
<b>Tranzit yüklərin dövriyyəsi, milyon ton-km</b>	<b>1 622</b>	<b>2 596</b>	<b>3 626</b>	<b>6 680</b>	<b>7 120</b>	<b>4 360</b>	<b>3 698</b>	<b>3 731</b>
Dəmir yolu	348	1 250	1 757	3 767	4 040	2 190	2 104	2 121
Dəniz	1 274	1 346	1 869	2 913	3 080	2 170	1 594	1 610
Avtomobil	...	...	...	...	...	...	...	...

**Mənbə:** Azərbaycan Dövlət Statistika Komitəsi <https://www.stat.gov.az/source/transport/>

Cədvəlin məlumatlarından görüldüyü kimi TRACECA nəqliyyat dəhlizindən daşınan yüklərin daşınmasında mütəmadi olaraq dinamiklik müşahidə olunur. Belə ki, 1998-2019-cu illər ərzində bu nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə daşınan yüklərin ümumi həcmi 2,5 dəfə, tranzit yükdaşımların həcmi isə 1,9 dəfə artmışdır.

Ümumi yük daşımalarda əsas üstünlük avtomobil daşımlarının üzərinə düşsə də, tranzit yükdaşımalarda isə avtomobil nəqliyyatı vasitəsilə daşımların payı sıfırdır və əsasən dəmiryolu nəqliyyatı üstünlük təşkil edir. Həmçinin dəniz və dəmiryolu



nəqliyyatı ilə daşımalarda əgər təhlil olunan ilk dövrlərində dəniz daşımaları üstünlük təşkil edirdisə, sonrakı dövrlərdə bu göstərici dəmiryol nəqliyyatının xeyrinə dəyişilmişdir. Bunun da əsas səbəblərindən biri Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xəttinin inşası və istiadəyə verilməsi ilə əlaqədardır (B. Güner, 2018).

Təhlil göstərir ki, digər dəhlizlərə nisbətən TRACECA marşrutu ilə daşınan yüklərin həcmi bir qədər azdır. Bunun da əsas səbəbi digər dəhlizlərdə nisbətən ucuz alternativlərə üstünlük verən marşrutların olması ilə bərabər həm də məsafəyə görə xərclər (o cümlədən vergi, tarif, gömrük rüsumu, təhlükəli yüklərə görə əlavə rüsumlar və s.), terminallarda zaman sərfi (sərhəd, liman və dəmir yolu stansiyalarında gözləmə vaxtları da daxil olmaqla) və etibarlılıq səviyyəsi (yüklərin çatdırılma müddətinin və xərclərin proqnozlaşdırılması imkanının aşağı səviyyədə olması) ilə bağlıdır .

Lakin qeyd etmək lazımdır ki, məsafə və qovşaq indekslərinə görə TRACECA marşrutunun Orta Asiya ticarəti üçün digər marşrutlara nisbətən optimallaşma potensialı daha yüksəkdir.

Bununla bəzən, TRACECA dəhlizində yerləşən digər ölkələrə nisbətən Azərbaycan idxala sərf edilən zaman və məsrəf baxımından daha yaxşı göstəricilərə malikdir. 2013-2015-cü illər arasında Azərbaycandan ixraca sərf edilən vaxt müddəti 7 faiz azalmışdır (["Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi https://president.az/az/articles/view/22383"](https://president.az/az/articles/view/22383)).

Lakin, Gürcüstan, Rumıniya, Rusiya və Türkiyə kimi göstəriciləri Azərbaycandan daha yüksək olan ölkələr vardır. Azərbaycan bu sahədə təkmilləşmələri aparmaq iqtidarındadır (["Azərbaycanda logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi https://president.az/az/articles/view/22383"](https://president.az/az/articles/view/22383))

Böyük İpək yolu öz tarixi əhəmiyyətini yenidən bərpa etməklə, min il bundan öncə olduğu kimi ayrı-ayrı mədəniyyətlər və sivilizasiyalar arasında əlaqə yarada bilər. Qədim İpək Yolunun bərpası dəniz nəqliyyatını Avropa və Asiya ölkələri arasında tranzit yük axınına malik olan mühüm nəqliyyat vasitəsinə çevirmişdir. (Rzayev, 2019)

2013-cü ildə Çin Xalq Respublikası “Bir kəmər, bir yol” (“Belt and Road Initiative-BRI or One Belt One Road-OBOR) adlanan və Avrasiya ölkələri arasında qarşılıqlı iqtisadi münasibətlərin yeni iqtisadi inkişaf strategiyasını müəyyən edən lahiyə haqqında elan verdi (Rzayev A. 2019) Baxmayaraq ki, sonunda qlobal bir anlayışa cevrilsə də ilk dövrlərdə “Bir kəmər, bir yol”(OBOR) təşəbbüsünün əsas məqsədi Asiya-Avropa xəttindəki mühüm iqtisadiyyatlar arasında nəqliyyat sektorunun infrastrukturunu yaratmaq, ticarət və investisiya əlaqələrini qurmaqdan ibarət idi (B.Güner,2018). Təşəbbüsün quru və dəniz yolu olmaqla iki mühüm beynəlxalq ticarət marşrutu müəyyən edilmişdir.

1. İpək Yolu İqtisadi Kəməri(Belt)
2. Dəniz İpək Yolu (Road)

Şəkil 7: Bir Kəmər Bir Yol Lahiyyəsinin quru yolu və dəniz yolu



Mənbə: <https://atlasmarketingstudio.com/en/belt-and-road-initiative/>

Xəritədə göstərilən bu dəhlizlərin tranzit marşrutları vahid marşrutla deyil, Asiya-Avropa istiqamətində çoxistiqamətli dəhlizlərlə təchiz edilmişdir. Quru yolu marşrutunda altı dəhliz nəzərdə tutulur. Bunlar: Çin-Moğolustan-Rusiya İqtisadi Dəhlizi, Çin-Mərkəzi Asiya - Qərbi Asiya İqtisadi dəhlizi( Türkiyə bu dəhlizdə yerləşir), Çin-Hindistan yarımadasının iqtisadi Dəhlizi, yeni Avrasiya quru körpüsünün iqtisadi dəhlizi, Banqladeş-Çin-Hindistan-Myanma iqtisadi dəhlizi və nəhayət, Çin-Pakistan iqtisadi dəhlizidi((Middle East Institute, 2019).

Lahiyyənin Dəniz dəhlizləri isə təkcə Cənub-Şərqi Asiya ölkələri İttifaqı ilə (ASEAN) deyil, həm də Cənubi Asiya, Qərbi Asiya, Şimali Afrika və Avropa iqtisadiyyatını da bir-birinə bağlayacaq iqtisadi dəhlizlərdən ibarətdir. Bununla əlaqədar olaraq, layihə Cənub Çin dənizini, Sakit okeanı və Hind okeanını əhatə edən strateji iqtisadi kəmərdir. Bu istiqamətlər Asiyadan Avropaya güzəştli şərtlər əsasında malların birbaşa daşınması üçün ticarət dəhlizinin yaradılmasını nəzərdə tutur. Bu strategiyaya uyğun olaraq müvafiq infrastrukturun qurulması da mühüm məsələlərdən biri hesab edilir.

Bir daha ümumiləşdirilmiş “Kəmər (Belt)” kəlməsi Mərkəzi Çindən başlayıb, Orta Asiya üzərindən Moskva, Rotterdam və Venediktə qədər uzanan avtomobil yolu, dəmiryolu, neft və gaz boru xəttləri və digər infrastruktur layihələrindən ibarət olan quru yolları nəqliyyat şəbəkəsini ehtiva edir (Kərimov R. 2016). Vahid marşrut əvəzinə, Asiya-Avropa istiqamətində magistral yol körpülərindən formalaşan dəhlizlər yaratmaq nəzərdə tutulur:

- ✓ Çin-Monqolustan-Rusiya
- ✓ Çin-Mərkəz və Qərbi Asya
- ✓ Çin-Hindi-Çin Yarımadası Çin-Pakistan
- ✓ Çin-Banqladeş-Hindistan-Myanmar

Azərbaycan, bu dəhlizlər arasında yer alan Çin-Mərkəz Dəhliz və Qərbi Asiya dəhlizində yerləşir. (Kərimov R., 2016)

Digər tərəfdən “Yol (Road)” kəlməsi ilə dənizyolu marşrutunu nəzərdə tutulmuşdur. Buraya Cənub və Cənub Şərqi Asiyadan Şərqi Afrika və Aralıq Dənizinin

şimalına qədər uzanan dəniz bölgəsində limanlar və digər sahil infastrukturları şəbəkəsinin yaradılması daxildir.

“Bir Kəmər, Bir Yol” Təşəbbüsünün inkişafını müəyyən mərhələlərə bölmək mümkündür. (Ersan Bocutoğlu, 2018)

✓ 2008-ci ildən əvvəlki dövr: Bu, Çinin kapital topladığı və kapital ixrac etmək qabiliyyəti əldə etdiyi, dünya istehsal bazasına çevrildiyi dövrdür.

✓ 2008-2013 arasındakı dövr: 2008-ci ilin son aylarında maliyyə böhranının çıxdığı dövrdə Çində ilk dəfə olaraq xarici ticarətin artım sürəti ÜDM-in artımından aşağı düşür. Çin nəzarətli olaraq iqtisadiyyatın inkişaf tempini yavaşlatsa da, bu yavaşlatmanın tempi dünya iqtisadiyyatının gözlədiyi rəqəmlərdən aşağı oldu. Çində işçi qüvvəsi bahalaşır, bu da istehsal xərclərinin səviyyəsini artırır. (Ersan Bocutoğlu,2018) İstehsal xərclərinin səviyyəsi demək olar ki, Türkiyə və Orta Asiya ölkələrindəki səviyyəyə qədər yüksəlir.

4-cü Sənaye İnqilabı inkişaf etmiş ölkələr üçün istehsalın Çindən çıxarılıb yenidən lokal məkanlara dönməsi məsələsini gündəmə gətirir. Çin, mövcud olan Qlobal Tədarük Zəncirinə əlavə olaraq “Qlobal Dəyər Zənciri” qurmaq istəyir. Lakin bir maneə ilə üz-üzə gəlir; sənayenin inkişafı bu vaxta kimi ölkələrin nəzarətində olan bir planlaşdırma idi “qlobal bir sənaye planlaması” fikrini necə həyata keçircəkdir? Bu suala cavab kimi də, ”Bir Kəmər, bir yol” (OBOR) lahiyəsi ortaya çıxır. “Bir kəmər bir yol” Təşəbbüsü ilk baxışda bir nəqliyyat infastrukturu lahiyəsi kimi düşünülsə də, sonradan görünür ki, bu xüsusi inkişaf etmiş və inkişaf etməkdə olan ölkələri əhatə edən və maksimum iqtisadi faydaları hədəfə alan qlobal əməkdaşlıq lahiyəsidir.

✓ 2013-2016-cı illər arası dövr: Bir kəmər bir yol” lahiyəsi artıq elan edilib. Əvvəllər bu lahiyənin Avropa İttifaqının “TEN-T” (Trans-European Transport Network) lahiyəsi ilə rəqabət məqsədilə yaradıldığı düşünüldüyü üçün, inkişaf etmiş ölkələr tərəfindən bu çox da ciddiyyə alınmadı, lakin sonradan anlaşıldı ki, Polşa, Qazaxıstan, Serbiya və Azərbaycan kimi ölkələr (<https://www.rfi.it/en/In-Europe/TEN-T-Corridors.html>) bu lahiyyəyə böyük maraq göstərir və lahiyənin həyata keçməsi üçün öz nəqliyyat infastrukturlarına qoyulan investiyaların həcmi iki dəfə artırır.

Yeni logistika firmaları qurulur. (New Silk Way Logistics) 11 min kilometrleri aşan Çin-Avropa dəmiryolu marşrutunda sınaq məqsədilə dəmir yolu səfərləri həyata keçirilir. 14-15 gün içərisində hədəfə çatıldı, uğur hekayələri ortaya çıxmağa başladı. (<https://www.newsilkwaylogistics.com/news/advantages>)

Yalnız bir problem var idi ki, o da qatarların dolu gedib, dolu da geri dönməsi idi. Amma bunu da yeni bağlanmış müqavilələrlə həll etmək mümkün oldu. Çin əsasən Şərqi Avropa ölkələrinə yönəlməkdə maraqlı idi və 16+1 ölkələri ilə, eləcə də Rusiya ilə çox sıx əlaqələr qurmaya başladı. 16+1 ölkələrin içərisində əsas üstünlüyü Balkan ölkələri təşkil edirdi. Ümumilikdə, ölkələrin qoşula bilməyəcəyi konkret nəqliyyat marşrutu yox idi. Hər bir ölkə bu sistemə rahatlıqla qoşula bilərdi.

✓ 2016-ci ildən sonrakı dövr: Bu dövrdə Latın Amerikasının da bu lahiyəyə qoşulması ilə OBOR qlobal bir lahiyəyə çevrildi. ABŞ-nın o dövrdəki Prezidenti D.Trumpın Trans-Sakit Okean Əməkdaşlığı (TTP) layihəsindən çıxmaq istəməsi OBOR-u daha da gücləndirdi

“Bir Kəmərlər Bir Yol “ Təşəbbüsünün iqtisadi gücü çox böyükdür və rəqəmlər trilyon dollarla ölçülür. Çünki, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi ilk baxışda nəqliyyat infrastrukturunu layihəsi kimi görünsə də, bu təşəbbüs xüsusilə inkişaf etməmiş və ya inkişaf etməkdə olan ölkələri əhatə edən və maksimum fayda əldə etməyi hədəfləyən qlobal əməkdaşlıq lahiyəsidir. Bu zamana kimi Çin 65 ölkəyə, 110-a qədər iqtisadi bölgəyə investisiyalar qoymuşdur. 100-dən çox ölkə bu təşəbbüsü dəstəklədiyini bəyan etmişdir. (Boffa, Mauro, 2018)

2017-nin yanvar ayında 44 konteyner daşıyan qatar Pekin-London arasında 12000 km-lik məsafəni 18 gündə tamamladı. Bu qlobal logistik sistemə yeni bir pəncərə açmış oldu.

Çin-Mərkəz Dəhlizinə qoyulacaq 8 trilyon dollar həcmində kapital qoyuluşlarının, sadəcə nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasına qoyulacaq məbləği 40 milyard dollar olacağı nəzərdə tutulur. Bu Dəhliz, tarixi “İpək Yolu”-nun yenidən canlandırılmasını hədəfləməkdədir. Keçmişdə də bu dəhlizdə yer alan Azərbaycan torpaqlarının sistemə inteqrasiyası üçün Azərbaycan-Çin arasında bir sıra müqavilələr də bağlanmışdır.

2016-cı ilin sentyabrında Türkmənistan, Azərbaycan və Türkiyənin Nəqliyyat Nazirliklərinin də qatıldığı və imzaladıqları Aşqabat Bəyannaməsi OBOR səviyyəsində Azərbaycanın rolunun artırılması istiqamətində çox mühüm bir addım hesab edilir. Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, Azərbaycan Çinlə birbaşa ticarət edən türk dövləti olması ilə bərabər həm də Çinin “Bir kəmərlər bir yol” lahiyəsi üzrə kapital yatırdığı mühüm ölkələrdən biridir.

Xəzər dənizi sahilində yerləşən, təbii ehtiyatlarla zəngin olan Azərbaycan Respublikası bir çox global və regional aktyorların maraq dairəsindədir. Çinin Azərbaycana marağının əsasını həm də Çindən Avropaya qədər uzanan dəmir yolu xəttinin çəkilməsi təşkil edir ki, bu da Azərbaycan vasitəsilə Çindən malların daha təhlükəsiz nəqlini təmin etmək deməkdir.

Bundan başqa, Azərbaycanın malik olduğu təbii qaz ehtiyatları və onun regionda qüdrəti Çinin Azərbaycana marağını daha da artırır. Azərbaycana Çinin marağının bir digər səbəbi ondan ibarətdir ki, Azərbaycan "Bir kəmərlər, bir yol" layihəsinə yeni iştirakçıların daxil olması prosesində mühüm geosiyasi, siyasi, mədəni və nəqliyyat məkanı kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

" Bir kəmərlər bir yol "Lahiyyəsinin qeyd etdiyimiz kimi, məqsədlərindən biri də Pekindən Londona və ya Asiyadan Avropaya fasiləsiz dəmiryol xəttinin çəkilməsidir ki, bu xəttin ən önəmli hissəsini Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti təşkil edir.

Bakı-Tbilisi-Qars Dəmiryolu ardıcıl olaraq Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyəni birləşdirilməsini nəzərdə tutur. 2008-ci ildə Türkiyədə təməlləri qoyulan və 2017-ci ildə tamamlanan bu dəmiryolunun ümumi uzunluğu 838.6 km olmaqla 600 milyon dollar maliyyə vəsaiti hesabına başa gəlmişdir. Bu dəmiryolu xəttinin 76 kilometri Türkiyə ərazisindən, 259 kilometri Gürcüstandan və ən uzun hissəsi, yəni 503 kilometri isə Azərbaycandan keçir.

BTQ dəmiryolunun başa çatması ilə dəmiryol xəttindən ilk dövrlər ildə bir milyon sərnişin və 6.5 milyon ton yük daşınması nəzərdə tutulmuşdur. 2034 ilə qədər bu göstəricinin 3 dəfə artaraq 3 milyon sərnişin və 17 milyon ton yük olacağı gözlənilir. (Üzümcü və Akdeniz, 2014, s. 193).

Bakı-Tbilis-Qars dəmiryolu Bakıdan sonra Türkmənistana, Türk Dövlətləri

ilə Çinə catacaq, Ankara-İstanbul marşrutu vasitəsilə Mərmərəni birləşdirərək, ar-  
dından Bolqarıstan, Serbiya, Macarıstan, Avstriya, Almaniya, İsveçrə, Fransa və  
La-Manş Tüneli ilə İngiltərəyə uzanacaqdır. Nəticədə dəmiryolu xəttinin bir ucunda  
London digər ucunda Pekin olacaqdır. (Üzümcü və Akdeniz, 2014, s. 193).

Türkiyə ərazisində isə Edirne-İstanbul Dəmiryolu xətti, İstanbul-Ankara sürət  
qatarı xətti (2012), Ankara-Kırıkkala-Yozgat-Sivas sürət qatarı xətti, Sivas-Ərzin-  
can və Ərzincan-Ərzurum-Qars sürət qatarı lahiyələri Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu  
xətti ilə birləşdirilərək fasiləsiz dəmiryolu lahiyəsini ən mühüm həlqələrini müəy-  
yənləşdirəcəkdir. (Üzümcü və Akdeniz, 2014, s. 193).

Xəzər Dənizi dəhlizinə malik olan Bakı-Tbilisi-Qars lahiyəsi sayəsində Türki-  
yə Orta Asya, Uzaq Şərq və Cənubi Asya dəmiryolu vasitəsilə çatmasını təmin edən  
dəhlizin bir hissəsi olacaqdır. (Hacızadə, 2015, s. 10)

Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstanın əməkdaşlığı nəticəsində reallaşan Bakı-  
Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu üç ölkənin maliyyə vəsaitləri hesabına həyata keçi-  
rilmişdir. Azərbaycan dövləti Gürcüstana 220 milyon dollar kredit vermişdir. BTQ-  
dəmiryolunun Azərbaycan ərazisindən keçən uzunluğu 503 kilometr təşkil edir və  
Azərbaycan tərəfindən bu marşrut üzrə dəmiryol xətti layihəyə uyğun olaraq çəkil-  
mişdir (Bağırov, 2019).

Bu layihənin həyata keçirilməsi nəticəsində Azərbaycan Respublikasının yük-  
daşıma sahəsində xüsusən İrandan asılılığı azalacaq, gediş haqqı ödənməklə ölkə  
iqtisadiyyatına öz töhfəsini verəcəkdir. Bu layihənin köməyi ilə Azərbaycanın nə-  
qliyyat sektoru şaxələndirilirdiyi üçün qeyri-neft sektorunun da diversifikasiya edil-  
məsi mümkün olacaq (Bağırov, 2019).

Çinin Cənubi Qafqazla ticarətinin təxminən 50% -i Azərbaycanın payına düşür.  
Azərbaycanda ticarət, xidmət, sənaye, tikinti və digər sahələrdə 100-dən çox Çin  
şirkəti fəaliyyət göstərir. Çin şirkətləri Azərbaycanda “Bir kəmə, bir yol” lahiyəsi  
çərçivəsində həyata keçirilən fəaliyyətlər barədə hesabatlar hazırlayırlar. Bu  
hesabatlar sayəsində Çin sahibkarları Azərbaycana və eləcə də Azərbaycan  
sahibkarları Cinə daha çox diqqət yetirirlər və öz investisiyalarını artırırırlar. Belə ki,  
artıq Cin Xalq Respublikası tərəfindən Azərbaycana 800 milyon dollar həcmində

sərmayə yatırılmışdır. Öz növbəsində Azərbaycan da Çinə 1,7 milyard dollar sərmayə qoyub (Bağırov, 2019).

### **3.2. Regional əhəmiyyətli ticarət və logistika mərkəzlərinin işğaldan azad edilmiş ərazilərdə yerləşdirilməsinin əhəmiyyəti**

44 günlük Vətən müharibəsi Müzəffər Azərbaycan Ordusunun parlaq qələbəsi ilə nəticələndi və 30 il əsarətdə olan Azərbaycan torpaqları erməni işğalından azad edildi.

Əgər biz qədər işğaldan azad edilmiş ərazilərimizdə, üçrəngli Azərbaycan bayrağının qaldırılmasını, bu torpaqlarda uzun illərdən sonra Azərbaycan himninin səsləndirilməsinin qururunu yaşayırdıqsa, bu gün artıq bu bölgələrdə bərpa işlərinin, layihələrinin həyata keçirilməsinin şahidi oluruq.

İşğaldan azad edilmiş Qarabağ regionunun coğrafi mövqeyi Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya və dəhliz layihələrində fəal iştirakını və buradan Avropa və Asiyaya çıxış imkanlarını artırmasında mühüm əhəmiyyət daşıyır. (<https://corp.ady.az/media/demir-yolchu-qazeti>) Bu faktor Azərbaycanı Cənubi Qafqaz və Xəzər-Qara dəniz hövzəsində etibarlı, eləcə də strateji bir dövlət kimi həm iqtisadi, həm də siyasi cəhətdən nüfuzunu daha da artırır.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə Azərbaycan dövləti intensiv olaraq bərpa-quruculuq işləri həyata keçirir. Füzuli rayonunda Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin təməli qoyuldu. 100 kilometr uzunluqda çəkilməsi nəzərdə tutulmuş bu dəmir yolu xətti strateji cəhətdən böyük əhəmiyyət kəsb edir. Tikiləcək bu nəqliyyat infrastrukturunu həm Azərbaycan, həm də region ölkələri üçün mühüm əhəmiyyət daşıyır. Azərbaycan və Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında işğaldan əvvəl mövcud olmuş dəmir yol xətti yenidən bərpa olunur və bu yol qardaş Türkiyə Respublikasına qədər uzanacaqdır (<https://corp.ady.az/media/demir-yolchu-qazeti>).

Bununla da Rusiya Türkiyə, İran və Ermənistan arasında birbaşa dəmiryolu xətti yaradılacaq ki, bu da regionda strateji, iqtisadi və siyasi münasibətlərin yaran-



masında mühüm əhəmiyyət oynayacaqdır. Bununla da Azərbaycan və Türkiyə arasında Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti ilə bərabər, ikinci dəmir yol xətti də istifadəyə verilmiş olacaqdır. Başlıcası isə, ondan ibarətdir ki, bu dəmir yol xətti gələcəkdə Avropanın Cənub bölgəsi ilə Asiyanı Azərbaycan ərazisindən keçməklə birləşdirən bir lahiyəyə çevriləcək.

Laçın rayonunda Həkəri çayı üzərində 8 meqavat gücündə olan Güləbird Su Elektrik Stansiyasının açılışı həyata keçirildi, gələcəkdə Laçında beş, Kəlbəcərdə on iki SES bərpa olunacağı nəzərdə tutulur.

Qeyd etmək lazımdır ki, Laçın rayonunda istiadəyə verilən Güləbird su elektrik stansiyası haradasa 7000 nəfərə qədər əhalini elektrik enerjisi ilə təmin edəcəkdir. Bundan əlavə, “Xudafərin” və “Qız Qalası” su elektrik stansiyaları da öz torpaqlarından qaçqın düşmüş soydaşlarımızın istifadəsinə verilməsi lanlaşdırılır. 120 meqavat gücə malik olan Laçın və Kəlbəcər rayonlarında su elektrik stansiyalarının bərpa edilməsi qarşıda düran mühüm vəziələrdəndir. Bunlarla bahəm, həm də işgaldan azad edilmiş ərazilərdə yenidən bərpa olunan enerji növlərinin müəyyənləşdirilməsi barədə də qərarlar qəbul edilir və bu sahədə mühüm işlər görülür.

Nəzərdə tutulan bu tədbirlərin həyata keçirilməsi nəticəsində Qarabağ bölgəsinin iqtisadi resurs potensialının ölkə iqtisadiyyatına reinteqrasiyasının və məcburi köçkünlərin Qarabağ toraqlarına qayıdışının sürətlənməsinə şərait yaradacaq. Bu da, Qarabağın gələcəkdə iqtisadi potensialına böyük töhfə verəcək.

Bununla bahəm, dövlətin qarşısında qoyulan əsas vəziələrdən biri də Qarabağın “yaşıl enerji” zonasına çevrilməsidir. İşgaldan azad edilmiş Zəngilan rayonunun Birinci Ağalı kəndində 5 əsas komponent üzrə “ağıllı kənd” pilot layihəsi hazırlanmışdır ki, bunun da artıq tikintisi başa çatmaq üzrədir.

Bu lahiyəyə uyğun olaraq digər rayonlarda da bu cür “ağıllı kənd” modelinin yaradılması nəzərdə tutulmuşdur. Kəndlərin bərpa prinsipləri əsasən istehsal, sosial xidmətlər, məskunlaşma, “ağıllı kənd təsərrüfatı”, alternativ enerji sahələri üzərində qurulmasını nəzərdə tutur. İşgaldan azad olunmuş ərazilərdə gələcəkdə aparılacaq bərpa işlərində bu prinsiplər özünəməxsusluğunu qoruyub saxlayacaqdır.

Qarabağın işgaldan azad edilmiş ərazilərində aparılan qurma-abadlıq işlərinin

əsasında duran prioritetlərdən biri də ilk növbədə nəqliyyat-logistika layihələrinin həyata keçirilməsidir ki, bu da yol-tikintisində, aeroportların salınmasında, dəmiryol xəttlərinin yenidən inşasında təzahür edir.

44 günlük Vətən müharibəsindən sonra qısa müddət ərzində Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə uzunluğu 700 km-ə qədər olan 10 yol infrastruktur layihəsinin sürətlə həyata keçirilməsi istiqamətində mühüm addımlar atılmışdır. Bu yol layihələrinin tərkibinə “Zəfər yolu, Əhmədbəyli-Füzuli-Şuşa avtoyolu, Toğanalı-Kəlbəcər-İstisu yolu, Kəlbəcər-Laçın və Horadiz-Cəbrayıl, Zəngilan-Ağbənd, Talış-Tapqaraqoyunlu-Qaşaltı, Xudafərin-Qubadlı-Laçın, Şükürbəyli-Cəbrayıl-Hadrut, Füzuli-Hadrut, Bərdə-Ağdam magistral avtomobil yolları daxildir.

Bərpa çərçivəsində reallaşdırılan projelər arasında Qarabağın “hava qapısı” hesab edilən Füzuli Beynəlxalq Hava Limanının tikintisi ilə bərabər, Laçın və Zəngilan rayonlarında da hava limanlarının tikintisi nəzərdə tutulub. Bu aeroportların tikintisi strateji baxımdan həm Qarabağ bölgəsi, həm ölkə və həm də region dövlətlər üçün mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Füzuli, Zəngilan və Laçın aeroportlarının tikilib istismara verilməsi regionun canlanması ilə bərabər, həm yük, həm sərnişin daşımaçılığına özünün müsbət təsirini göstərəcəkdir.

Təmli 2021-ci ilin 14 yanvar tarixində ölkə başçısı İ.Əliyev tərəfindən atılan Füzuli Beynəlxalq Hava Limanı yüksək beynəlxalq standartlara və normalara müvafiq olaraq inşa edilmişdir. Bu hava limanı istənilən təyyarə növünü qəbul etmək qabiliyyətinə malikdir. Cari ilin sentyabrında Füzuliyə AZAL özünün ən böyük təyyarəsi olan “Airbus A340-500” ilə ilk sınaq ucusunu həyata keçirmişdir.

Füzuli BHL- təhlükəsiz uçuşları təmin etmək məqsədilə yüksək keyfiyyətli texnoloji avadanlıqlarla təchiz edilmiş 3000 metr uzunluğunda və 60 metr enində qalxma-enmə zolağına, 60 min km<sup>2</sup> sahəyə malik perrona malikdir. Ekspertlərin fikrinə, bu hava limanı Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi regionu rayonlarına qoyulacaq sərmayə imkanını artırır.

AZAL şirkəti tərəfindən verilən məlumata görə Füzuli hava limanına IATA (Beynəlxalq Hava Nəqliyyatı Assosiasiyası) tərəfindən FZL kodu verildi. IATA

kodları əsasən aviaşirkətlər, aviabiletlərin satışını həyata keçirən agentliklər, aviabiletlərin beynəlxalq təxsisetmə sistemləri və s. tərəfindən istifadə edilir

2021-2023-cü illərdə tikintisinin başa çatması planlaşdırılan Laçın aeroportunun uçuş-enmə zolağının uzunluğu 2800 metr, eni 60 metr, perronun sahəsi 60 min km<sup>2</sup>, yönəldici yolların sahəsi 64 min km<sup>2</sup>, Zəngilan hava limanının uçuş-enmə zolağının uzunluğu isə 3 min, eni 60 metr, perronun sahəsi 60 min km<sup>2</sup>, yönəldici yolların sahəsi 6360 km<sup>2</sup> olacağı nəzərdə tutulur.

Beləliklə, düşünürük ki, istifadəyə verilmiş Füzuli BHL və tikilməkdə olan Laçın hava Limanı Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun yenidənqurulması və inkişaf etməsi üçün böyük əhəmiyyət daşıyacaqdır. Bu bölgələrdə istehsal olunan məhsulların dünya bazarlarına çıxarılması və ümumilikdə bölgənin ixrac potensialının genişləndirilməsi baxımından da mühüm əhəmiyyət kəsb edəcəkdir.

İşgaldan azad edilmiş Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgəsinin inkişafı yönündə nəqliyyat-logistika projelərinin həyata keçirilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Belə ki, bu bölgənin coğrafi mövqeyi və əlverişli imkanlarının olması beynəlxalq nəqliyyat-logistika mərkəzinə çevrilməsi istiqamətində mühüm rol oynayır.

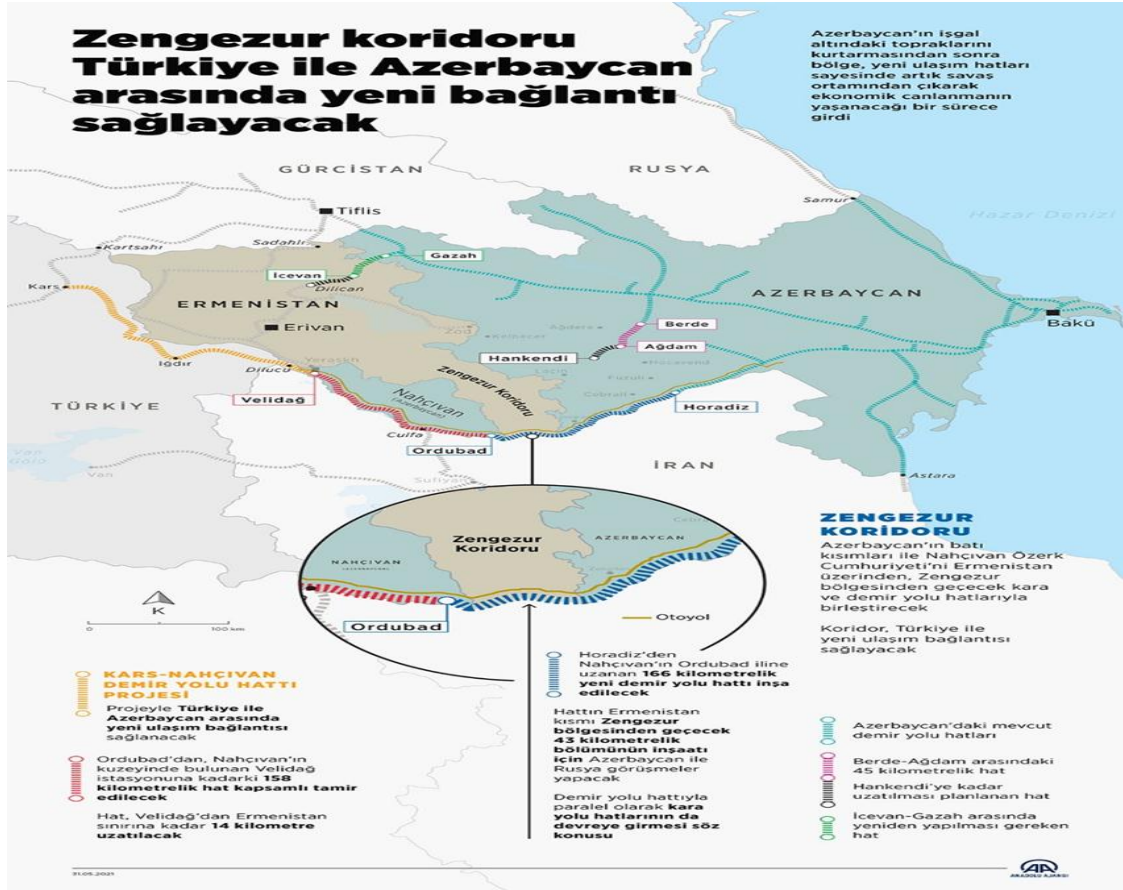
Qarabağ toraqlarının işgaldan azad edilməsi Avrasiyanın geoiqtisadi xərtəsinə yeni imkanlar bəxş etmişdir. Belə ki, bu zərurət beynəlxalq nəqliyyat sisteminin yenidən yaradılması reallığını yaratmışdır.

Bu da Mərkəzi Asiya ölkələrinin nəzərindədir. Çünki, Zəngəzur koridorunun fəaliyyətə başlaması Cindən gələn yüklərin Mərkəzi Asiya marşrutu ilə Avropaya daşınması potensialını artıracaqdır. Bu marşrutun yaradılması ona, Suveyş kanalından keçən dəniz nəqliyyatı marşrutuna alternativ nəqliyyat dəhlizi kimi, Azərbaycanın nəqliyyat şəbəkəsinin arteriyasına çevrilmə şansı verir.

Türkmənistan, Özbəkistan, Qazaxıstan, İran, Oman, Hindistan və Pakistan arasında nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı və digər nəqliyyat dəhlizləri ilə birgə fəaliyyətin təmin edilməsi məqsədilə imzalan Aşqabat müqaviləsi bu ölkələrin Avropaya inteqrasiyası yolunda geniş perspektivlər açır. Zəngəzur koridoru ilə yüklərin tranzit olaraq Avrasiya bazarlarına daşınması Qarabağın iqtisadi potensialını artırmaqda xüsusi rol oynayacaqdır.

Zəngəzur bölgəsi bir zamanlar müsəlman türk nüfuzunun yaşadığı tarixi Azərbaycan torpağı olsa da 1920-ci illərdə Sovet İttifaqının rəhbərləri tərəfindən Ermənistanla birləşdirildi və bu gün də Ermənistanın sərhədləri daxilində yerləşir. Zəngəzurun Ermənistanla verilməsilə Azərbaycanın Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə quru yolu kəsildi.

Şəkil 8: Zəngəzur Dəhlizinin infoqrafiki



Mənbə: <https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/25632>

44 günlük Vətən Müharibəsi Ermənistanın uduzması ilə nəticələndi və Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan arasında Üçtərəfli Bəyanat imzalandı. Bu sənədin 9-cu maddəsi bölgədə qurulacaq nəqliyyat dəhlizi ilə bağlı idi. Bəyanətə əsasən tərəflərin razılığı əsasında Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycanın qərb rayonlarını birləşdirən yeni nəqliyyat kommunikasiyalarının inşası təmin edilməlidir (<https://president.az/az/articles/view/45923>)

Azərbaycan quru və dəmiryolu nəqliyyatının həyata keçiriləcəyi Zəngəzur

Dəhlizinin yaradılması üçün öz ərazisində başladığı layihələri sürətlə həyata keçirilir.

Xəttin Ermənistanın Zəngəzur bölgəsindən keçəcək 43 kilometrlik bölümünün inşaatı üçün Azərbaycan ilə Rusiya arasında danışıqlar aparılır, bunun da əsas səbəbi Ermənistan dəmir yollarının mülkiyyət hüququnun Rusiyaya aid olmasındadır. Ordubaddan Naxçıvanın şimalında yerləşən Türkiyə, Ermənistan və İrana yaxın yerləşən Vəlidag stansiyasına qədərki 158 kilometrlik xətt isə hissə hissə təmir edilməsi və Vəlidagda bitən bu xəttin, Ermənistan sərhəddinə qədər 14 kilometr uzadılması nəzərdə tutulur.

Ermənistan, bölgədə sülhü təmin etməyə qərar verərsə, bu nəqliyyat layihələrinə qatıla bilər. Bununla da, özünün dəmiryolu xəttini Bakıdan Horadizə, Horadizdən də Naxçıvanın şimalına qədər olan dəmiryol xəttlə birləşdirər və Rusiya və İrana fasiləsiz çatdırılma əldə edə bilər.

Dəmiryolu xətti ilə paralel olaraq eyni marşrutla avtomobil yolu xəttlərinin də dövrüyəyə girməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Azərbaycan, Zəngəzura uzanacaq Əhmədbəyli-Horadiz-Mincivan-Ağbənd avtomobil layihəsinə başladı və bu layihə sürətlə irəliləyir. Digər tərəfdən Türkiyə və Azərbaycanın Qarsı Naxçıvana birləşdirəcək dəmiryolu xətti layihəsi də vardır. Bu layihələrin hamısı həyata keçirildiyində Türkiyə ilə Azərbaycan arasında yeni marşrut vasitəsi təmin ediləcək və Türkiyə ilə Rusiya arasında Azərbaycan ərazisindən keçərək maneəsiz avtomobil və dəmiryolu nəqliyyat marşrutu yaradılacaqdır. Bu dəhlizlə bütün bölgə ölkələri qazanacaqdır. Belə ki, bu dəhliz Tarixi İpək Yolunun yenidən canlandırılmasını, Çinin “Bir Kəmə, Bir Yol” layihəsinin həyata keçirilməsini, regional logistika və ticarətin canlandırılmasını təmin edəcəkdir.

Ümumilikə, işğaldan azad edilən Qarabağ regionunun coğrafi mövqeyi, bu ərazilərdən Avropaya və Asiyaya çıxış imkanlarının artması isə Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya və dəhliz layihələrində bundan sonra da daha fəal iştirakını gücləndirəcək.

### **3.3 Azərbaycanın müxtəlif bölgələrində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması məsələləri**

Azərbaycan Respublikasının ticarət əməliyyatlarından əlavə dəyər əldə etmək məqsədilə ölkədə ticarət və logistika mərkəzlərinin yaradılması mühüm vasitələrdən biri kimi dəyərləndirilə bilər.

Belə mərkəzlərin yaradılmasına əsasən iki mühüm faktor nöqtəyi-nəzərindən yanaşılır:

a) ticarət dövriyyəsinin həcmnin artırılmasında multimodal əməliyyatlarla bəhəm həm də, dəyəri yüksək olan konteyner daşımalarında logistika xidmətinin düzgün təşkil olunması mühüm əhəmiyyət daşıyır;

b) göstərilən logistika xidmətlərinin tətbiq dairəsinin daha da genişləndirilməsi ölkənin xarici ticarət dövriyyəsində xüsusi çəkisinin artmasına kömək edə bilər. Məlumdur ki, Azərbaycan mühüm ticarət yollarının üzərində yerləşir. Bu da tranzit ticarət dövriyyəsinin həcmnin artırılması məqsədilə logistika və ticarət mərkəzlərinin ölkənin ayrı-ayrı yerlərində yaradılmasında mühüm rol oynayır.

Dünyada logistika və ticarət mərkəzlərinin fəaliyyətinin araşdırılması nəticəsində müəyyən olunmuşdur ki, 2012-ci ildə bu sahənin altsektorlarının ümumi dəyəri 2300 milyard ABŞ dolları səviyyəsində olmuşdur (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi , 2016)

Üçüncü tərəf (3PL) logistika xidmətlərində iştirak etmə səviyyəsinə görə Azərbaycanda bu göstəricilər hazırda dünya göstəricilərindən çox aşağıdır. Bu seqmentdə ölkənin iştirak etməsinin xüsusi çəkisi gələcəkdə yaradılacaq logistika və ticarət mərkəzlərinin köməyi ilə artırıla bilər. Logistika xidmətlərinin əlavə gəlir əldə etməsi üçün aşağıdakı xidmətlərin inkişafına diqqət etmək lazımdır: (Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi , 2016)

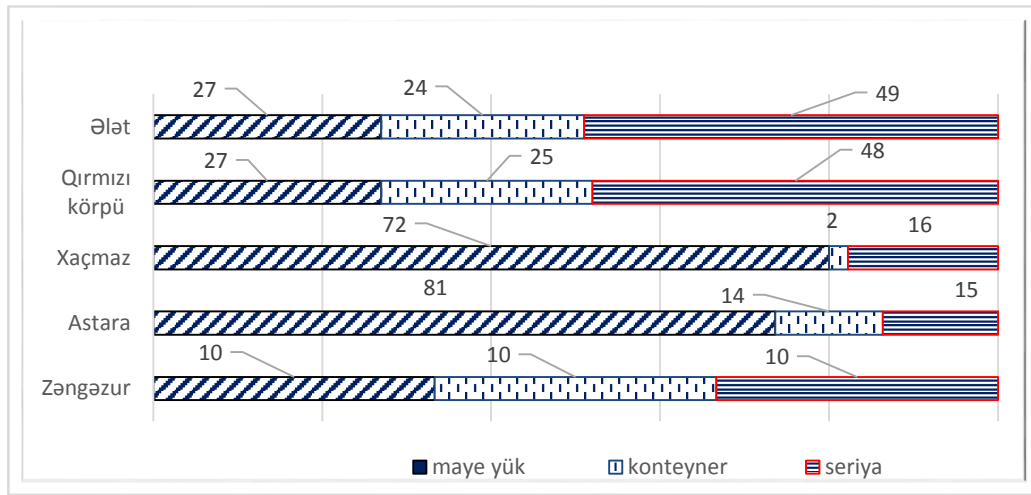
- ✓ maliyyə xidmətləri (yükün sığortalanması, gömrük rəsmiləşdirilməsi, akkreditiv və s);
- ✓ daşıma xidmətləri (nəqliyyat ekspedisiyası, beynəlxalq malgöndərmə şərtləri (İNCOTERMS), multimodal daşımalar; logistika şəbəkəsinin təşkili, tranzit daşımalar və s);

- ✓ anbara yerləşdirmə/bölüşdürmə (çarpaz yükləmə- boşaltma, bölgü, texnoloji qurular, çatdırma, qablaşdırma, tədarük zəncirinin idarə edilməsi və s.);
- ✓ digər xidmətlər (sertifikatlaşdırma, eksertiza, məlumat-cagrı mərkəzləri və s).

Ölkədə potensial olaraq hansı məkanlarda logistika və ticarət mərkəzlərini yaratmaq olar?

2016-cı ildə ölkə başçısı tərəfindən qəbul edilmiş “Logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”nə görə Bakıda və ölkənin müxtəlif yerlərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması məqsədilə aşağıdakı bölgələr təklif edilmişdir.

**Diaqram 3: Azərbaycanın beynəlxalq ticarət üçün potensial logistika və ticarət mərkəzləri**



**Mənbə:** “Logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsinin” məlumatları əsasında müəllif tərəfindən hazırlanmışdır

Ölkədə potensial olaraq hansı məkanlarda logistika və ticarət mərkəzlərini yaratmaq olar?

2016-cı ildə ölkə başçısı tərəfindən qəbul edilmiş “Logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”nə görə Bakıda və ölkənin müxtəlif yerlərində logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması məqsədilə aşağıdakı bölgələr təklif edilmişdir.

- ✓ Bakının Ələt qəsəbəsi - burada həm yeni Bakı Limanı tikilib istifadəyə verilir, həm də azad ticarət zonasının yaradılması da nəzərdə tutulur. Bu baxımdan bu məkan prioritetli hesab edilir və xarici ticarət dövriyyəsinin həcmnin artmasına özünün

müsbət təsirini göstərir. Əsas ticarət marşrutları Orta Asiya-Avropa, Şimali Afrika-Qara Dəniz ölkələri hesab edilir.

✓ Qırmızı Körpü- magistral avtomobil yolu üzərində yerləşdiyindən, Şərqi-Qərbi Koridorunun tərkib hissəsi olduğundan və Gürcüstan Respublikası ilə sərhəddə yerləşdiyindən böyük əhəmiyyət daşıyır. Bu ərazi sərhədyanı ticarətin inkişaf etdirilməsi və logistika mərkəzinə cevrilməsini labud edir. Əsas ticarət marşrutları olan İran, Hindistan-Qara Dəniz, Rusiya, Şimali Afrika, Avropa ölkələrindən yüklər daşınır.

✓ Astara rayonu-İran İslam Respublikası ilə sərhədyanı ticarət burada inkişaf etdirildiyində ölkə iqtisadiyyatına öz töhfəsini verəcəkdir. Bu inzibati rayon ərazisində logistika mərkəzlərinin yaradılması üçün əlverişli bölgə hesab edilir. Əsas ticarət marşrutları İran, Hindistan-Rusiya, Qara Dəniz bölgəsi ola bilər.

✓ Xaçmaz rayonu. Rusiya Federasiyasının bazarlarına rahat çıxış təmin edir, eləcə də Şimal-Cənub dəhlizi üzərində yerləşməklə, Rusiya ilə birbaşa ticarət potensialına malikdirlər. Əsas ticarət marşrutları İran-Rusiya hesab edilir.

✓ Gəncə və ya Yevlax bölgəsi ölkədaxili logistika mərkəzinin yaradılması üçün əlverişli məkan hesab edilə bilər. Ticarət və logistika mərkəzləri şəbəkəsi yaradıqdan sonrakı dövrlərdə ölkənin daxilində daşınmalar məqsədilə mərkəz planlaşdırıla bilər.

Cəncə şəhəri və ona bitişik olan iqtisadi rayonlar magistral dəhliz üzərində yerləşdiyindən, buraların kənd təsərrüfatı və istehsal sahələrinə dəstək olacaq logistika və ticarət mərkəzi kimi fəaliyyət potensialının da araşdırılmasına ehtiyac duyulacaqdır. Həmçinin, Naxçıvanın Culfa rayonu və ya Sədərək qəsəbəsi də bu baxımdan əlverişli bölgə kimi də araşdırıla bilər.

Lakin 44 günlük müharibənin başa çatması strateji yol xəritəsində əlavələrin edilməsini labud edir. Azərbaycan Respublikası ilə Türkiyə Respublikası arasında imzalanmış Şuşa Bəyannaməsinin əsas müddəələrindən çıxış edərək daha iki (<https://president.az/az/articles/view/52122>) ticarət və logistika mərkəzinin yaradılmasını da planlaşdırmaq olar.



✓ İşgaldan azad edilmiş Füzuli və ya Zəngilan iqtisadi rayonu. Füzulidə Beynəlxalq Hava Limanının açılışı, Zəfər yolunun istifadəyə verilməsi, eləcə də gələcəkdə Horadiz-Zəngilan- Ağbənd dəmir yolu xəttinin tikintisinin başa çatması, bu bölgənin gələcəkdə logistika və ticarət üçün əlverişli bölgə olacağından xəbər verir.

✓ Naxçıvan Muxtar Respublikası. Naxçıvanın yaxın gələcəkdə beynəlxalq ticarət və logistikanın mərkəzinə çevriləcəyi şübhəsizdir. Belə ki, imzalanmış Şuşa Bəyannaməsinin(<https://president.az/az/articles/view/52122>) xüsusi maddəsi Azərbaycan və Türkiyəni Naxçıvan vasitəsilə əlaqələrin daha da sürətlənməsini qaçılmaz edir. Naxçıvan tarixən coğrafi nəqliyyat kommunikasiyalarının tam ortasında yerləşmişdir. Bu baxımdan da tarixi İpək Yolunun demək olar ki, üzərində mühüm rol oynamışdır. İşğal altında olan torpaqların azad edilməsi ilə Naxçıvan quru yolu vasitəsilə Azərbaycanın digər əraziləri ilə, bununla da Rusiya ilə, Asiya ölkələri ilə əlaqələrini yenidən bərpa edəcəkdir.

Regionlarda yaradılacaq logistika və ticarət mərkəzlərinin formalaşması və inkişaf etdirilməsi ölkə bölgələrinin sosial və iqtisadi cəhətdən inkişaf proqramının da əsas hissəsi ola bilər. Bu mərkəzlərin yaradılması ilə regionlarda əlverişli şərait yaratmaqla, həm kənd təsərrüfatının inkişafını, həm də kənd təsərrüfatı məhsullarının bir mərkəzdə toplanması təmin ediləcəkdir. Bu da sonunda regionların bir-biri ilə inteqrasiyasını daha da genişləndirməyə, şəhərləşmə problemlərini də aradan qaldırmağa, düşünürük ki, kömək edəcəkdir. Bundan başqa bölgələrdə istehsal olunmuş istehlakyönümlü mallarının topdansatış mərkəzlərinin yaradılması da məqsədə uyğun hesab edilir. Bu cürə mərkəzlər mütərəqqi rəqəmsal proqramlarla, logistika və beynəlxalq ticarət sahəsinin peşəkar kadrları ilə təmin edilməlidir ki, bu da ölkə sahibkarlarını yüksək logistika məsrəflərindən (anbar-saxlama, bölüşdürmə, nəqliyyat və digər xərclərdən) azad etməyə, onların ticarətə və iqtisadi inkişafa daha çox əlavə dəyər qatmasına imkan verəcəkdir.

Regionlarda yaradılacaq logistika və ticarət mərkəzlərinin formalaşması və inkişaf etdirilməsi həm nəqliyyat vasitələrinin istənilən növləri üzrə infrastrukturun, həm də nəqliyyat vasitələrinin özlərinin təkmilləşdirilməsini tələb edir.

Ölkənin regional logistika və ticarət mərkəzlərinə çevrilməsi istiqamətində görülən bütün işlər bu sektora həm daxili, həm də xarici investisiya qoyuluşlarını cəlb edir, ölkənin ticarət və logistika sisteminin daha da inkişaf etdirilməsi və təkmilləşdirilməsi istiqamətində qabaqçıl layihələrin yaradılmasını və həyata keçirilməsini zəruri edir.

## NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Beynəlxalq iqtisadi inteqrasiya milli iqtisadiyyatların bir-birinə yaxınlaşmasını, qarşılıqlı uyuşmasını və inkişafını özündə ehtiva edən iqtisadi qarşılıqlı təsir prosesidir. Dünya iqtisadiyyatının ən geniş yayılmış inteqrasiya forması ticarət inteqrasiyasıdır. Beynəlxalq iqtisadi aləmdə dünya ölkələri arasında baş verən inteqrasiya proseslərinin həyata keçirilməsində ticarət və nəqliyyat əməliyyatlarının çox mühüm əhəmiyyəti vardır.

Tədqiqatlar göstərir ki, beynəlxalq ticarətin müasir vəziyyətini xarakterizə edən və inkişafına təkan verən 3 əsas meyl mövcuddur: makroiqtisadi faktorlar, şirkət və sektorlar səviyyəsində təsir göstərən faktorlar, makro və mikro səviyyəli faktorları dəstəkləyən bir sıra təkanverici mexanizmlər.

UNCTAD-nın qlobal ticarət haqqında dərc etdiyi məlumatlara əsasən, 2021-ci ildə əmtəələrlə dünya ticarətinin həcmi yüksək olaraq qalmışdı, xidmətlərlə ticarətin həcmi isə COVID-19 pandemiyasından əvvəlki səviyyəsinə qayıtmışdır. Belə ki, dünya ticarətinin həcmi 2021-ci ildə özünün rekord həddinə-28,5 trilyon dollar həcminə çatmışdır. Bu göstərici 2020-ci ilə nisbətən 25% və 2019-cu ilə görə 13% çoxdur. Xidmətlərlə ticarətin həcmi isə özündən əvvəlki ilə nisbətən 50 mlrd dollar artaraq 1,6 trilyon dollar təşkil etmişdir.

Azərbaycanın xarici ticarət dövriyyəsinin həcmi müstəqilliyin ilk illərinə nisbətən 26 dəfə artmışdır. Bu hal həm idxalda, həm də ixracda müşahidə olur. Azərbaycanın əsas ticarət tərəfdaşları Avropa və Asiya ölkələridir. Avropa ölkələrinin ölkənin ixracında xüsusi çəkisi 60,1%, idxalı isə 48,6% təşkil edir. Asiya ölkələri isə əsasən idxalda üstünlük təşkil edir. Belə ki, bu ölkələrin idxalda xüsusi çəkisi 42,4% olduğu halda, ixracda payı 36,1% təşkil edir.

Xarici ticarətin tərkibi dəyişdiyi kimi, onun ticarət tərəfdaşlarının da strukturu dəyişikliyə uğramışdır. Belə ki, əgər 1997-ci ildə respublikanın xarici ticarət tərəfdaşlarının sayı 84 olmuşdursa, hazırda onların sayı 160-a yaxındır.

Beynəlxalq ticarətin həyata keçirilməsində müstəsna rolunu oynayan nəqliyyat-logistika sistemlərinin texniki imkanlarının daha yaxşılaşdırılması dəstəkləyici mexanizm kimi mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycanın yeləşdiyi coğrafi məkan nəqliyyat-

logistika sektorunun inkişaf etdirilməsi üçün əlverişli imkanlar yaradır. Belə ki, Azərbaycanın Şərq-Qərb və eləcə də Şimal-Cənub koridoru üzərindəki coğrafi mövqeyinin olması ölkənin tranzit yükdaşımalardan əlavə dəyər əldə etmək imkanını daha da artırır. Ölkədə tikilən beynəlxalq liman və dəmir yolları ilə bağlı bir sıra mühüm infrastruktur layihələri hazırlanmış, ölkə ərazisində intermodal və multimodal logistikaətrafi struktur yaradılmışdır. Bütün bunlar xarici ticarət dövriyyəsinin artırılmasına, tranzit ticarətdən gələn gəlirin çoxalmasına və logistika sektorunda özəl şirkətlərin iştirakının artırılmasına şərait yaradır.

Coğrafi cəhətdən əlverişli məkanda yerləşən Azərbaycan mühüm nəqliyyat-tranzit qovşaqlarından birinə çevirilməklə, Cənubi Qafqazın geoiqtisadi və lojistik mərkəzi kimi də formalaşmaqdadır. Şimaldan cənuba və şərqdən qərbə doğru uzanan magistral yolun üzərində yerləşən Azərbaycan Respublikası bu mövqeyindən istifadə etməklə ölkələri birləşdirməkdə mühüm əhəmiyyət daşıyır.

Bu məqsədləri həyata keçirmək üçün kifayət qədər yüksək kapital qoyuluşları tələb olunur ki, bunun üçün də ölkənin bu sahədə GZİT təhlili aparılmışdır. Təhlil nəticəsində ölkənin güclü, zəif tərəfləri müəyyən edilmiş, imkanları və təhlükələri araşdırılmışdır. Nəticədə logistika və ticarət sektorunda fəaliyyətin daha da təkmilləşdirilməklə Azərbaycanın regional əhəmiyyət daşıyan lojistik mərkəzə çevrilə bilmək imkanının olduğu qənaətinə gəlinmişdir.

Qədim dövrlərdən başlayaraq orta əsrlərə qədər mövcud olan və “Böyük İpək yolu” kimi tanınan qədim ticarət yolunun üzərində yerləşən Azərbaycan Çin Xalq Respublikası tərəfindən elan edilən “Bir kəmə, bir yol” (Belt and Road Initiative-BRI or One Belt One Road-OBOR) adlanan Təşəbbüsdə də yaxından iştirak edir. Təşəbbüs quru və dəniz yolu olmaqla iki mühüm beynəlxalq ticarət marşrutunu müəyyən edən dəhlizlərdən ibarətdir. Azərbaycan quru yolu dəhlizləri arasında yer alan Cin-Mərkəz Dəhliz və Qərbi Asiya dəhlizində yerləşir.

" Bir kəmə bir yol "Lahiyəsinin məqsədlərindən biri də Pekindən Londona və ya Asiyadan Avropaya fasiləsiz dəmiryol xəttinin çəkilməsidir ki, bu xəttin ən önəmli hissəsini Bakı-Tbilisi-Qars dəmiryolu xətti təşkil edir.

Bakı-Tbilisi-Qars Dəmiryolu ardıcıl olaraq Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyəni

birlişdirilməsini nəzərdə tutur. 2008-ci ildə Türkiyədə təməlləri qoyulan və 2017-ci ildə tamamlanan bu dəmiryolun ümumi uzunluğu 838,6 km olmaqla 600 milyon dollar maliyyə vəsaiti hesabına başa gəlmişdir. Bu dəmiryolu xəttinin 76 kilometri Türkiyə ərazisindən, 259 kilometri Gürcüstandan və ən uzun hissəsi, yəni 503 kilometr isə Azərbaycandan keçir.

44 günlük Vətən müharibəsinin sonunda əldə olunan tarixi qələbə nəticəsində 2020-ci il 10 noyabrda Azərbaycan, Ermənistan və Rusiya arasında sənəd imzalandı. Bu sənədin 9-cu maddəsinə əsasən Azərbaycanın Naxçıvanla birbaşa əlaqəsi bərpa olunacaq ki, bu həm Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat mühasirəsindən qurtulması, həm də Zəngəzur Dəhlizinin bərpası ilə BTQ dəmiryoluna alternativ olan Azərbaycan-Naxçıvan-Türkiyə dəmiryol xəttinin çəkilişinin reallaşması deməkdir.

Zəngəzur Dəhlizi təkcə Azərbaycan üçün deyil, bütün region üçün mühüm əhəmiyyət daşıyır. Belə ki, dünyanın ən mühüm ixracatçılarından olan Çin Xalq Respublikası dünya bazarına ildə həcmi iki trilyon dörd yüz mlrd. ABŞ doll. dəyərinə əmtəə çıxarır. Bunun da yarısı Avropa bazarının payına düşür. Bu baxımdan Çin Avropa ilə iqtisadi əlaqələrə böyük önəm verərək yeni nəqliyyat marşrutlarının yaradılmasında maraqlıdır (<https://www.azerbaijan-news.az/az>). Zəngəzur Koridorunun açılması ilə həm Şərq-Qərb həm də Şimal-Cənub Dəhlizlərinin önəmi daha da artır.

Qeyd etmək yerinə düşərdi ki, Azərbaycanın imza atdığı nəhəng nəqliyyat infrastruktur layihələrinin vaxtında yerinə yetirilməsi Avropa bazarına çıxışı təmin edən Türkiyə ilə Çin arasında yükdaşımaların müddətini 1 aydan 12 günə düşürdü.

Zəngəzur Koridorunun işləməsi Azərbaycana iqtisadi dividendlərlə bərabər həm də, siyasi dividendlər də qazandıracaqdır.

Birincisi, ona görə ki, Azərbaycan-Naxçıvan marşrutu BTQ dəmiryolu marşrutundan 344 km qısadır. Bu da beynəlxalq ticarətdə mühüm göstərici hesab edilən gün hesabı ilə ölçülən tədavül vaxtı göstəricisini xeyli azaldır. Tədavül vaxtının

azalması malların yolda az müddət qalması ilə tədavül xərclərini də azaltmış olur. Bundan da həm malgöndərənlər, həm də, malları qəbuledənlər fayda əldə etmiş olur.

Digər mühüm amil alternativ marşrutların olmasıdır. Belə ki, beynəlxalq yükdaşımalarda hansı marşrutun alternativini çoxdursa, o daha etibarlı hesab edilir. Məsələn, hər hansı bir fors-major halları ucbatından BTQ marşrutu fəaliyyətini dayandırarsa, Çindən Avropaya yükdaşımalar Azərbaycan-Naxçıvan-Türkiyə marşrutu vasitəsilə həyata keçirilə bilər.

Yuxarıda söylənənləri ümumiləşdirərək, potensial olaraq logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması məkanlarını qeyd edək. Ölkə Prezidenti tərəfindən 2016-cı ildə qəbul edilmiş “Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi”-ndə aşağıdakı məkanlarda logistika və ticarət mərkəzlərinin yaradılması tövsiyyə edilmişdir.

1. Bakının Ələt qəsəbəsi
2. Qırmızı Körpü
3. Astara rayonu
4. Xaçmaz rayonu
5. Gəncə və ya Yevlax bölgəsi (daxili logistika mərkəzləri)

Lakin 2020-ci ildə Müzəffər Ordumuzun parlaq qələbəsi nəticəsində əldə edilmiş qələbə bu mərkəzlərin ən azından daha ikisinin yaradılmasını diqtə edir.

1. İşgaldan azad edilmiş Füzuli və ya Zəngilan iqtisadi rayonu
2. Naxçıvanın Culfa rayonu və ya Sədərək qəsəbəsi

Qarabağ toraqlarının işgaldan azad edilməsi Avrasiyanın geoiqtisadi xəritəsinə yeni imkanlar bəxş etdi və Azərbaycanın mövqeyini daha da möhkəmləndirdi. BTQ-dəmiryoluna alternativ Zəngəzur koridorundan istifadə edilməklə Bakı-Culfa-İğdir xəttinin açılışına zəmin yarandı. Bu da Çindən gələn yüklərin Mərkəzi Asiya marşrutu ilə Avropaya daşınması potensialını artıracaq və ölkənin regional ticarət və logistika mərkəzinə çevrilməsinə zəmin yaradacaqdır.

## İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT SİYAHISI

1. Azərbaycan 2030: sosial-iqtisadi inkişafa dair Milli Prioritetlər Azərbaycan Respublikası Prezidentinin, 2021-ci il 2 fevral tarixli Sərəncamı <https://president.az/az/articles/view/5047>
2. Dövlət Dəniz və Liman Agentliyinin Nizamnaməsi, Azərbaycan Respublikası Prezidentinin 2021-ci il 11 oktyabr nömrəli Fərmanı <https://president.az/az/articles/view/53410>
3. “Azərbaycan Respublikası regionlarının 2019–2023-cü illərdə sosial-iqtisadi inkişafı Dövlət Proqramı” <https://e-qanun.az/framework/41320>
4. Azərbaycan Respublikasında logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi , 2016 <https://mida.gov.az/documents>
5. Cabbarova K. (2018) Beynəlxalq kommertiya fəaliyyəti. Dərs vəsaiti. Bakı: «İqtisad Universiteti» Nəşriyyatı, - 228 səh.
6. Eyvazov E.T., Balabəyova N.Ş (2019) Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları , Bakı Elm və təhsil, 336 səh
7. Əliyev E.Ə. (2009), Beynəlxalq nəqliyyat hüququ. Dərslik. Bakı: «SeNa» MMC nəşriyyat-poliqrafiya müəssisəsi, 868 səh.
8. Hacıyev Ş., Ə Bayramov (2005) //Beynəlxalq iqtisadiyyat //metodik vəsait, «İqtisad Universiteti» nəşriyyatı- 105 səh.
9. Hüseynov T. (2015) Azərbaycanın milli iqtisadi inkişaf modeli: nəzəriyyə və praktika. Monoqrafiya, AMEA-nın nəşriyyatı, Bakı. , 728s
10. Hüseynov L.G.(2000) Beynəlxalq hüquq, dərslik. Bakı: Hüquq ədəbiyyatı 287səh.
11. Kərimov R. “Azərbaycan-Çin münasibətləri: Qədim İpək Yolundan başlanan tarix”, Azərbaycan Respublikasının xarici siyasətinin əsas istiqamətləri (1991 2016) /məqalələr toplusu/. Bakı: “Poliart” MMC, 2017 423-451 <https://www.repk.az/uploads/books/0.36.pdf>
12. Rzayev A. (2015) Müasir iqtisadi sistem və qloballaşma. AMEA nəşriyyatı, 250 səh.
13. Şəkərəliyev A.Q. (2016) Azərbaycan iqtisadiyyatı: reallıqlar və perspektivlər. Bakı: «Turxan» NPB, -536

- 14.Şərifli Y. Azərbaycan və “Kəmər və Yol” Təşəbbüsü: regional nəqliyyat mərkəzi olma yolunda// Politicon qəzeti, 30 iyun, 2020

### **Türk dilində**

1. Ayan, Ergin “Yeni İpek Yolu Stratejileri Ve Trans- Avrasya Güvenlik Sistemleri” Tarih ve Gelecek Dergisi, 2016, 11(3), ss. 9-24.
2. Ersan Bocutoğlu, Çin’in “Bir Kuşak-Bir Yol” Projesinin Ekonomik ve Jeopolitik Sonuçları Üzerine Düşünceler” Bölgesel Çalışmalar Dergisi, 2018, səh 265-274
3. Güner B. “OBOR Girişimi’nin Coğrafyası”, Marmara Coğrafya Dergisi, 2018, 37(1), s 185-198
4. Kutluay Tutar, F., Bahsi Koçer, F. Ş. “Çin’in Yeni İpek Yolu Projesi: Bir Kuşak Bir Yol” Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences, 2019, 5(16), 618-626.
5. Üzümcü, A. & Akdeniz, S. “Yeni İpek Yolu: TRACECA ve Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi” Avrasya Etüdləri , 2014, 45 (1) , 11-39
6. Tunç H, M.Kaya “ Türkiye’de Lojistik Sektörünün Gelişmesinde Dış Ticaretin Rolü Üzerine Bir Nedensellik Analizi” Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi, Yıl:2016, Cilt: 7, Sayı: 14, ss.58-65.
7. Salih Oda “Türkiye’de Lojistik Sektörü Ve Dış Ticaret Üzerine Etkileri”, Yüksek Lisans Tezi, 2008
8. Şakı, M. “Çin’in Dünya Ekonomisindeki Yeni Yüzü: Kuşak ve Yol Projesi” İktisat Ve Toplum, dergisi, 2020. No 114, s 4-11.
9. Yılmaz S. “Bir kuşak bir yol projesinin Azerbaycan, Kazakistan ve Türkiye’ye etkisi” OPUS–Uluslararası Toplum Araştırmaları Dergisi, 16 (32), 2020. s. 274-301

### **Rus dilində**

1. Балабанова Т.И. (2000). Внешнеэкономические связи. М.: 514 с.
2. Джонсон, Дж. Современная логистика (2002) пер. с англ. – м.: изд. дом «Ильямс»,– 624 с.
1. Зимовец А.В. (2008). Международные транспортные операции// Конспект лекций. Таганрог: Издательство ТИУиЭ,



2. Левкин Г.Г. 2019 Коммерческая логистика -Москва : Издательство Юрайт, 375 с.
3. Международное право. (2015), Учебник Отв.ред. Игнатенко Г.В., Тиунов О.И. М.: Норма, с.547.
4. Международные экономические отношения (2014) под редакцией А.И.Евдокимова – Москва: Проспект, с 418
5. Резер С.М. (2002) Логистика экспедирования грузовых перевозок/-М, ВИНТИ РАН, - 468стр.
6. Саркисов С.В. (2017) Международные логистические системы в условиях глобализации : диссертация ... доктора экономических наук
7. Савченко М.И. (2011) Международное транспортное право. Минск: Право и экономика. – 402 с.
8. Фомичев В.И. (2012),Международная торговля. М., с.421;
9. Хасбулатов Р.И и др.(2018), Международная торговая политика: учебник для бакалавриата и магистратуры М. Издательство Юрайт, 452 с.
10. Экономика и организация внешнеторговых перевозок. (2000),Учебник/ под ред. К.В. Холопова. М., с.425

### **İngilis dilində**

1. Boffa, Mauro Trade linkages between the belt and road economies (English). Policy Research working paper, no. WPS 8423 Washington, D.C.: World Bank Group
2. Capacity of Baku Tbilisi Kars Railway Line Increased, RayHaber, May 13, 2020, <https://www.raillynews.com/2020/05/capacity-of-baku-tbilisi-kars-railway-line-increased/>
3. Eduard Marinov Economic Integration Theories and the Developing,Counties, Economic Research Institute at BAS, South-East Europe Research Centre, 2014 ,p 52-65
4. Fritz Machlup «What Was Left on Viner's Desk» Journal of Political Economy, 1972, vol. 80, issue 2, 353-364

5. Gambino, Evelina (2019) “Georgia, the South Caucasus and the BRI: a Situated View”, (Edt: Smolnik, Franziska), China’s “Belt and Road” Initiative and The South Caucasus, Caucasus Analytical Digest, No 111, p. 10-14.
6. Humbatov Mahir “A Hub of Hubs Initiative and It Successful Implementation: The Case of Azerbaijan”, Caucasus International, Center for Strategic Studies under the President of the Republic of Azerbaijan (SAM), 2018, No.2, Azerbaijan, s. 111-122.
7. Keser H.Y. “İmportance of Transport Corridors in Regional Development: The Case of TRACECA” Journal of Sosyoekonomi, 2015, 23(24), 163-182.
8. Mirotin,L.B. (2003) Integrated logistics of accumulative and distributive complexes (warehouses, transport hubs, terminals). M.: Examination, 448p
9. Ozyanik,S. “TRACECA: Restoration of Silk Road” Journal of Caspian Studies, 2015 1(2), 1-12
10. Rzayev Ayaz “ Towards Greater Connectivity: The South Caucasus as a Railway Hub between the EU and China” United Nations University Institute on Comparative Regional Integration Studies, No 1, 2018, p. 1-9.
11. Seah, Eugene, “Azerbaijan: A Linchpin for Eurasian Transportation and Transit Routes”, Caucasus International Center for Strategic Studies under the President of the Republic of Azerbaijan (SAM), 2018 No.2, Azerbaijan, p. 11-19.
12. Setting the Middle Corridor on track, Middle East İnstitute, November 18, 2019,
13. Valiyev A “Azerbaijan Through the Prism of BRI China’s Mounting Interests and Influence İn The Region”, PONARS Eurasia, .2019, No 621, p. 1-5.

### **İnternet resurslar**

1. <https://www.president.az>.
2. <https://www.azpromo.az>.
3. <https://www.economy.gov.az>.
4. <https://www.customs.gov.az>.
5. <https://www.stat.gov.az>.
6. <https://www.sdexec.com/transportation/article/21307643/amconsoft-top->

6-global-logistic-technology-trends-in-2021

7. <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
8. (<https://corp.ady.az/media/demir-yolchu-qazeti>)
9. <https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor-question>
10. <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard>

## Cədvəllərin siyahısı

<b>Cədvəl 1:</b>	İnteqrasiya prosesinin mərhələləri.....	14
<b>Cədvəl 2:</b>	Nəqliyyat xidmətlərinin təsnifatı.....	20
<b>Cədvəl 3:</b>	Xarici ticarət dövriyyəsinin dinamikası (1995-2020-ci illər ərzində).....	29
<b>Cədvəl 4:</b>	2020-ci ildə xarici ticarətin coğrafiyası (mln ABŞ dolları).....	30
<b>Cədvəl 5:</b>	Azərbaycanda 2016-2020 illər ərzində beynəlxalq yükdaşıma- dinamikası (özündən əvvəlki ilə nisbətən %-lə).....	32
<b>Cədvəl 6:</b>	Yük daşınmasının nəqliyyat növlərinə görə strukturu, yekuna nisbətən %-lə...	32
<b>Cədvəl 7:</b>	Dəmir yolları ilə beynəlxalq yük daşımalarının ümumi həcmi ( min ton).....	33
<b>Cədvəl 8:</b>	Dəniz nəqliyyatı vasitəsilə daşınan yüklərin həcmi (min ton).....	33
<b>Cədvəl 9:</b>	Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində yükdaşı- maların dinamikası (min ton).....	34
<b>Cədvəl 10:</b>	TRACECA-ya üzv ölkələr.....	46
<b>Cədvəl 11:</b>	1998-2020-ci illər ərzində TRACECA nəqliyyat dəhlizinin Azərbaycan hissəsində yükdaşımaların dinamikası.....	46

## Diaqramların siyahısı

<b>Diaqram 1:</b>	Şərqi-Qərbi dəhlizi üzrə yükdaşımaların bölgüsü.....	40
<b>Diaqram 2:</b>	Şimal-Cənub dəhlizi üzrə yükdaşımaların bölgüsü.....	41
<b>Diaqram 3:</b>	Azərbaycanın beynəlxalq ticarət üçün potensial logistika və ticarət mərkəzləri.....	62

## Şəkillərin siyahısı

<b>Şəkil 1:</b>	İqtisadi inteqrasiya konsepsiyalarının təsnifatı.....	12
<b>Şəkil 2:</b>	İqtisadi inteqrasiyanın təsnifatı.....	16
<b>Şəkil 3:</b>	Beynəlxalq ticarətdə baş verən tendensiyalar və perspektivlər.....	28
<b>Şəkil 4:</b>	Azərbaycanı əhatə edən iki əsas dəhliz.....	39
<b>Şəkil 5:</b>	Tarixi Böyük İpəkYolu.....	42
<b>Şəkil 6:</b>	TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) layihəsi.....	45
<b>Şəkil 7:</b>	Bir Kəmərlər Bir Yol Layihəsinin quru yolu və dəniz yolu.....	49
<b>Şəkil 8:</b>	Zəngəzur Dəhlizinin infoqrafiki.....	59