

BEYNƏLXALQ DƏHLİZLƏRİN KONFİQRASIYASININ POTENSİAL FAYDALARI VƏ TRANSREGIONAL İNTEQRASIYA ƏLAQƏLƏRİNİN İNKİŞAFI

DOI: [10.71447/2413-7235-2026-1-60](https://doi.org/10.71447/2413-7235-2026-1-60)

Validə T. Səfərova

i.e.n., dos, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, Biznes və logistika kafedrası

E-mail: validasafarova2023@gmail.com,

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-0729-3615>

Murad M. Axundov

doktorant, Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında

Dövlət İdarəçilik Akademiyası

E-mail: makhundov77@gmail.com,

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-8266-9501>

Gülzarə Ə. Əzizova

i.e.n., dos, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, Biznes və logistika kafedrası

E-mail: gulnara_azizova@unec.edu.az,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0465-0564>

Səkinə Y. Hüseynova

i.ü.f.d., baş müəllim, Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, Biznes və logistika kafedrası

E-mail: sakina_huseynova@unec.edu.az,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5240-3966>

Xülasə

Məqalədə beynəlxalq dəhlizlərin şaxələnməsi, xarici ticarət əlaqələrində və təchizat zəncirlərində logistika strategiyalarının formalaşmasının hüquqi və iqtisadi aspektləri sistemli araşdırılır. Dəhliz sistemini formalaşdıran elementlərin əlaqələndirilməsinin konseptual modeli təqdim olunur. Məqalədə beynəlxalq dəhlizlərin fəaliyyətinin nəzəriyyə və praktikasını ümumiləşdirilir, xarici ticarətdə təchizat marşrutlarının səmərəli fəaliyyəti üç komponentin əlaqələndirilməsi ilə əsaslandırılır: fiziki infrastruktur, hüquqi tənzimləmə çərçivəsi və əlverişli iqtisadi şərait. Beynəlxalq dəhlizlərin müasir vəziyyətinin təhlili göstərir ki, hətta coğrafi cəhətdən ideal marşrut belə sanksiyalarla bağlı məhdudiyyətlər, uyğunlaşdırma siyasətinin olmaması, artan təhlükəsizlik riskləri və digər amillər səbəbindən strateji əhəmiyyəti azala bilər. İqtisadi fəaliyyət mərkəzlərini regiondaxili ərazilərə və qlobal ticarət marşrutlarına birləşdirən keçidlərin sabitliyi, hüquqi çərçivələr və sərhəd keçid məntəqələrində rəsmiləşdirmə sürəti hazırda dəhliz marşrutlarının seçiminin başlıca meyarlarını təşkil edir.

Daha səmərəli nəqliyyat və logistika xidmətləri göstərməklə yanaşı, dəhlizlərin iştirakçı ölkələrində regional ticarətin təşviq edilməsi, dəhlizlərin funksiyalarının genişləndirilməsində və dizaynın inkişaf etdirilməsində diqqəti yalnız fiziki infrastrukturlara deyil, həm də dəhlizlərin fəaliyyətində xidmətlərin keyfiyyətinin və inteqrasiya mühitinin yaxşılaşdırılmasına yönəldilməsi tədqiqatın əsas məqsədlərini təşkil edir. Məqalənin əsas ideyası, oxucuya beynəlxalq dəhlizlər vasitəsilə region

ölkələri arasında malların hərəkətini asanlaşdırmaq, ticarət dövriyyəsinin inkişafı yolu ilə iqtisadi inkişafa və inteqrasiyaya necə nail olmaq olar barədə güclü bir əsaslandırmanın təqdimidir. Nəqliyyat dəhlizlərinin keyfiyyəti, dəhliz boyunca xidmətlərin şaxələndirilməsi və regional inteqrasiyanın inkişafını təmin edə biləcək təkliflərin irəli sürülməsi məqalənin əsas töhvəsi hesab olunur. Məqalədə BMT, DB, OECD, ÜTT və Aİ kimi beynəlxalq təşkilatların müxtəlif mənbələrindən, eləcə də TRACECA, TransXəzər, Şimal Cənub, Bir Kəmər və Bir Yol, CAREC və s. kimi müxtəlif beynəlxalq qurumlar və təşəbbüslər tərəfindən həyata keçirilən dəhliz layihələri təcrübələrindən istifadə olunur.

Açar sözlər: «Sərt bağlantı» (*Hard connectivity*); «Yumşaq bağlantı» (*Soft connectivity*); TRACECA; INSTC; TransCaspian Corridor.

POTENTIAL BENEFITS OF THE CONFIGURATION OF INTERNATIONAL CORRIDORS AND THE DEVELOPMENT OF TRANSREGIONAL INTEGRATION LINKS

Valida T. Safarova

Candidate of Economic Sciences Associate Professor

Azerbaijan State University of Economics (UNEC), Department of "Business and Logistics"

E-mail: validasafarova2023@gmail.com,

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-0729-3615>

Murad M. Akhundov

PhD student, The Academy of Public Administration

under the President of The Republic of Azerbaijan

E-mail: makhundov77@gmail.com,

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-8266-9501>

Gulnara A. Azizova

Phd, Associate professor

Azerbaijan State University of Economics (UNEC), Department of "Business and logistics"

E-mail: gulnara_azizova@unec.edu.az,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0465-0564>

Sakina Y. Huseynova

Phd, Senior lecturer

Azerbaijan State University of Economics (UNEC), Department of "Business and Logistics"

E-mail: sakina_huseynova@unec.edu.az,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5240-3966>

Abstract

The article systematically examines the legal and economic aspects of the diversification of international corridors, the formation of logistics strategies in foreign trade relations and supply chains. A conceptual model of the coordination of elements forming the corridor system is presented. The article summarizes the theory and practice of the operation of international corridors, and the effective operation of supply routes in foreign trade is justified by the coordination of three components: physical infrastructure, legal regulatory framework and favorable economic conditions. An analysis of the current state of international corridors shows that even a geographically ideal route

can lose its strategic importance due to restrictions related to sanctions, lack of a harmonization policy, increased security risks and other factors. The stability of the passages connecting the centers of economic activity to intra-regional territories and global trade routes, legal frameworks and the speed of formalization at border checkpoints are currently the main criteria for choosing corridor routes.

In addition to providing more efficient transport and logistics services, the promotion of regional trade in the countries participating in the corridors, the focus on expanding the functions of the corridors and developing their design, not only on physical infrastructure, but also on improving the quality of services and the integration environment in the operation of the corridors, are the main objectives of the research. The main idea of the article is to present the reader with a strong justification on how to facilitate the movement of goods between the countries of the region through international corridors, achieve economic development and integration through the development of trade turnover. The main contribution of the article is to put forward proposals that can ensure the quality of transport corridors, diversification of services along the corridor and the development of regional integration.

The article uses various sources from international organizations such as the UN, WB, OECD, WTO and EU, as well as the experience of corridor projects implemented by various international organizations and initiatives such as TRACECA, Trans-Caspian, North-South, One Belt and One Road, CAREC, etc.

Key words: «Hard connectivity»; «Soft connectivity»; TRACECA; INSTC; TransCaspian Corridor.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА КОНФИГУРАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОРИДОРОВ И РАЗВИТИЯ ТРАНСРЕГИОНАЛЬНЫХ ИНТЕГРАЦИОННЫХ СВЯЗЕЙ

Валида Т. Сафарова

к.э.н., доцент кафедры «Бизнес и логистика»

Азербайджанского государственного экономического университета

Э-почта: validasafarova2023@gmail.com,

ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-0729-3615>

Мурад М. Ахундов

докторант,

Академия государственного управления при Президенте Азербайджанской Республики

Э-почта: makhundov77@gmail.com,

ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-8266-9501>

Гульнара А. Азизова

к.э.н., доцент кафедры «Бизнес и логистика»

Азербайджанского государственного экономического университета

Э-почта: gulnara_azizova@unec.edu.az,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0465-0564>

Сакина Я. Гусейнова

к.э.н., ст.преп. кафедры «Бизнес и логистика»

Азербайджанского государственного экономического университета

Э-почта: sakina_huseynova@unec.edu.az,

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5240-3966>

Резюме

В статье систематически рассматриваются правовые и экономические аспекты диверсификации международных коридоров, формирования логистических стратегий во внешнеторговых отношениях и цепочках поставок. Представлена концептуальная модель координации элементов, формирующих коридорную систему. В статье обобщается теория и практика функционирования международных коридоров, а эффективное функционирование маршрутов поставок во внешней торговле обосновывается координацией трех компонентов: физической инфраструктуры, правовой нормативной базы и благоприятных экономических условий. Анализ текущего состояния международных коридоров показывает, что даже географически идеальный маршрут может потерять свою стратегическую значимость из-за ограничений, связанных с санкциями, отсутствия политики гармонизации, повышенных рисков для безопасности и других факторов. В настоящее время основными критериями выбора маршрутов коридоров являются стабильность проходов, соединяющих центры экономической активности с внутрирегиональными территориями и глобальными торговыми маршрутами, правовая база и скорость формализации на пограничных пунктах.

Помимо повышения эффективности транспортных и логистических услуг, основными целями исследования являются содействие региональной торговле в странах-участницах коридоров, расширение функций коридоров и развитие их проектирования не только с точки зрения физической инфраструктуры, но и с точки зрения повышения качества услуг и интеграционной среды в процессе функционирования коридоров. Основная идея статьи заключается в том, чтобы представить читателю убедительное обоснование того, как облегчить перемещение товаров между странами региона по международным коридорам, достичь экономического развития и интеграции за счет развития товарооборота. Главный вклад статьи состоит в выдвижении предложений, которые могут обеспечить качество транспортных коридоров, диверсификацию услуг вдоль коридора и развитие региональной интеграции.

В статье используются различные источники из международных организаций, таких как ООН, Всемирный банк, ОЭСР, ВТО и ЕС, а также опыт реализации проектов коридоров различными международными организациями и инициативами, такими как TRASECA, Транскаспийский коридор, «Север-Юг», «Один пояс и один путь», CAREC и др.

Ключевые слова: «Жесткая связность/инфраструктура», «Мягкая связность/инфраструктура» TRASECA; «Север-Юг», Транскаспийский коридор.

GİRİŞ

Beynəlxalq dəhlizlərdə müasir logistika fəaliyyəti çoxşaxəli prosesdir olub, təkcə ticarət əlaqələrinin intensivliyini təmin edən daşıma sürəti və etibarlılığı kimi iqtisadi amilləri deyil, eləcə də saxələndirilən marşrutların siyasi, ekoloji perspektivlərinin və eləcə də hüquqi tənzimləmənin nəzərə alınmasını tələb edir. Fəaliyyət risklərini azaltmağa imkan verən, həmçinin tədarük zəncirində şəffaflyq və təhlükəsizlik şəraitini təmin edən tənzimləmə aspektləri də əhəmiyyət kəsb edir. Xarici iqtisadi fəaliyyət prosesində təkcə dəhlizlərin mövcud imkanlarını deyil, onların inkişaf perspektivlərini və logistika fəaliyyətinin rəqabət şəraitini, mövcud məhdudyyətləri və geosiyasi amilləri də nəzərə almaq lazımdır.

Dəhlizlərin logistik funksiyası təkcə nəqliyyatla deyil, gömrük rəsmiləşdirilməsi, tranzit icazələri, daşınan yükləri müşayiət edən sığorta, sertifikatlaşdırılma və digər tənzimləyici normalarla təmin olunur. Regionda marşrutun hər bir transsərhəd keçidi müəyyən xərclər, vaxt itkisi və riskləri daşıyır və marşrut seçimi birbaşa mal ehtiyatlarına, əməliyyatların sürətinə və təchizat sistemlərinə təsir göstərir. Son illərdə Şərqi və Qərbi arasında beynəlxalq dəhlizlərin konfigurasiyası və dünyanın logistik mənzərəsi qeyri-müəyyənlik amillərinin təsiri altında əhəmiyyətli dəyişikliklərə məruz qalmışdır. İqtisadi sanksiyalar, tranzit qaydalarının dəyişməsi, hərbi konfliktlər nəticəsində müəyyən istiqamətlərə marağın azalması və artan qeyri-sabitlik situasiyaları ona gətirib çıxarıb ki, ayrı-ayrı ölkələr və dünyanın aparıcı logistik transmilli şirkətləri öz logistik strategiyalarını və regional prioritetləri yenidən nəzərdən keçirilir.

Nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf təkamülünə və perspektivlərinə konseptual yanaşmaların qısa icmal

Nəqliyyat dəhlizləri şəbəkəsinin forma və məzmunu kifayət qədər geniş anlayışdır. Müasir dəhlizlərə yol infrastrukturunu elementlərinin qarşılıqlı əlaqəsinə əsaslanan və müasir texnologiyalarla idarə olunan mürəkkəb sistem kimi baxmaq olar. BMT-nin və digər ixtisaslaşmış beynəlxalq təşkilatların təyinatına əsasən nəqliyyat dəhlizi avtomobil, dəmir yolu, su yolundan (daxili terminallar və sərhəd məntəqələri daxil olmaqla) ibarət nəqliyyat marşrutlarının müəyyən edilmiş şəbəkəsini ifadə edir. Dəhliz adətən tranzit ticarət əməliyyatlarının asanlaşdırılması və yükdaşımaları sürətləndirmək məqsədilə yaradılır. Burada iştirakçı dövlətlərin gömrük və digər tənzimləyici orqanlarının əsas məqsədi müxtəlif maraqlı tərəflərin fəaliyyəti üzərində effektiv nəzarət funksiyalarının həyata keçirə bilmələri və mexanizmlərin yaradılmasıdır.

Dəhlizlər anlayışı iqtisadi inkişafda mühüm rol oynayır, çünki iqtisadiyyatlar səmərəli və dayanıqlı logistika sistemləri ilə dəstəklənməlidir. Dünya Bankının yanaşmasına görə, “nəqliyyat dəhlizi” anlayışının dəqiq tərfi yoxdur, lakin onun həm fiziki, həm də funksional ölçüsü var (World Bank, 2005). Fiziki komponentlər baxımından dəhliz iqtisadi fəaliyyət mərkəzlərini birləşdirən bir və ya daha çox marşrutu əhatə edir. Bu marşrutlar nəqliyyat xidmətləri üzrə əlaqələrdən və nəqliyyat xidmətlərini birləşdirən qovşaqlardan ibarətdir.

UNECE yanaşması (UNECE,2025) beynəlxalq nəqliyyat dəhlizini müəyyən coğrafi bölgələr arasında əhəmiyyətli dərəcədə beynəlxalq yük və sərnişin daşınmasını təmin edən və müvafiq marşrutda işləyən bütün nəqliyyat növlərinin hərəkət heyətini və daşınmaz strukturlarını, eləcə də bu cür daşınma üçün bütün texnoloji, təşkilati və hüquqi şərtləri əhatə edən milli və ya beynəlxalq nəqliyyat sisteminin bir hissəsi kimi müəyyən edir.

ESCAP yanaşmasına (UNESCAP,2020,s.10) görə, bu anlayış müxtəlif ölkələrdə mənşə nöqtələri və təyinat nöqtələri arasında sürətli zolaqlar yaratmaq üçün inkişaf konsepsiyası kimi istifadə olunur. Bu anlayış ticarət və nəqliyyatı asanlaşdırmaq və əlaqəni artırmaq üçün istifadə olunur.

Nəqliyyat dəhlizləri nəqliyyat strukturlarına nisbətən daha böyük imkanları yaradır, tətbiq olunan əsas strategiyalar və mexanizmlər ticarətə və regional inkişafa əhəmiyyətli təsir edir. Dəhlizlər nəqliyyat

və logistika xidmətlərini təkmilləşdirir və ticarəti daha rəqabətli edir, çünki bu əlaqələr əyalətləri, ölkələri və regionları birləşdirməyi hədəfləyir. Bununla yanaşı, düzgün idarə olunmazsa, nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı xəstəliklərin yayılması və qanunsuz fəaliyyətlər kimi mənfi xarici təsirlərlə nəticələnə bilər (COMCEC, 2021).

Nəqliyyat dəhlizləri inkişaf etdikcə və ya şaxələndikcə infrastruktur elementlərin inteqrasiyası potensialını da artırır (Cədvəl1). OECD təşkilatının müasir metodikasına əsasən beynəlxalq iqtisadi dəhliz bağlantısını üç əsas meyar əsasında qiymətləndirmək olar (OECD, 2025):

1. «Sərt bağlantı» (*Hard connectivity*), mal və xidmətlərin hərəkətini təmin edən fiziki infrastrukturların fəaliyyətinin vəziyyətini əks etdirir.
2. «Yumşaq bağlantı» (*Soft connectivity*) isə infrastrukturun səmərəliliyini təmin edən siyasətləri və tənzimləyici tədbirləri qiymətləndirir.
3. «Səmərə və nəticələr» (*The performance & outcomes*) ticarət həcmələri, xərclərin səmərəliliyi, vaxt səmərəliliyi və sistemin etibarlılığı kimi nəticə göstəriciləri vasitəsilə dəhlizlərin bağlantısının səmərəliliyini ölçür.

Dünyada transregional lahiyələrin əhatə dairəsi genişləndikcə nəqliyyat dəhlizlərinə konseptual yanaşmalar da inkişaf etməkdədir. Dəhlizlərin inkişafı böyük mega lahiyələrin reallaşdırılmasının ən əsas mexanizmlərindən birinə çevrilmişdir. Strateji araşdırmaların və regional siyasətin ən aktual istiqamətlərini infrastrukturların inkişafı, ticarət və nəqliyyat əməliyyatlarının asanlaşdırılması, nəqliyyat logistikasının monitorinqi, müxtəlif nəqliyyat marşrutları boyunca maraqlı tərəflər üçün potensialın artırılması və tənzimlənmə siyasətinin koordinasiyası təşkil edir.

Təsadüfi deyil ki, BMT -nin müxtəlif regional qurumları dənizə çıxışa malik olmayan çox sayda inkişaf etməkdə olan bölgələr üçün (UNECA, UNECE və ESCAP) nəqliyyat dəhlizlərinin potensialının strateji əhəmiyyətini qeyd edirlər. Regional inkişaf bankları (Afrika İnkişaf Bankı və Asiya İnkişaf Bankı) investisiya resursları ilə tranzit ölkələrinə dəhlizlərə çıxışı optimallaşdırmaq üçün infrastruktur layihələrinin hazırlanmasını, maliyyələşdirilməsini və istismarını təşviq etməkdədirlər. İnkişaf etməkdə olan ölkələrin inkişafında əhəmiyyətli rol oynayan regional dəhlizlərin təkamül mərhələlərini infrastruktur, investisiya və qaydaların uyğunlaşdırılması əsasında aşağıdakı kimi xarakterizə etmək olar.

Cədvəl 1. Beynəlxalq dəhlizlərin inkişaf təkamülü və əsas formaları

Beynəlxalq dəhlizin inkişafının mərhələ və səviyyələri
Mərhələ 1 Nəqliyyat dəhlizi
Mərhələ 2 İnteqrasiya olunmuş multi modal dəhliz
Mərhələ 3 Logistika Dəhlizi
Mərhələ 4 İqtisadi Dəhliz

Mənbə: Müəlliflər tərəfindən tərtib olunub

Müasir təsnifatlarda dəhlizlər fəaliyyəti, funksiyaları və modeli müxtəlif inkişaf səviyyələri ilə fərqləndirilir. Onları müxtəlif növ axınların və infrastrukturların məcmusu kimi müəyyən etmək olar, oxşar və fərqli cəhətlərinin əsasında isə onların fəaliyyətində iqtisadi, infrastruktur və texnoloji proseslərin əlaqələndirilməsinin spesifikasiyası dayanır. Bu baxımdan dünyadakı bütün dəhlizlər əlbəttə vahid təkamül yoluna malik deyil və özünəməxsus cəhətləri vardır.

Məsələn, Avropada yeni nəqliyyat dəhlizi NSRM (The North Sea – Rhine – Mediterranean European transport corridor) yeddi ölkəni - Hollandiya, Belçika, Lüksemburq, Fransa, Almaniya, İsveçrə və İtaliyanı əhatə edir və sərhədlərarası koordinasiyanın gücləndirməsi, investisiya planlaşdırmasının sadələşdirilməsi və dəmir yolu əməliyyatlarında innovasiyanın təşviq edilməsində mühüm rola malikdir. Avropanın keçmiş Reyn-Alp və Şimal Dənizi-Aralıq dənizi dəmir yolu yük dəhlizləri 2024-ci ildə Avropa Nəqliyyat Dəhlizi (ETC- European Transport Corridor) çərçivəsinə uyğun olaraq yeni yaradılmış Şimal Dənizi-Reyn-Aralıq dənizi çərçivəsində rəsmi şəkildə birləşdirildi (EU, 2025). Bu

strateji konsolidasiya Avropa dəmir yolu yük daşımalarının təkamülündə əhəmiyyətli bir mərhələ hesab olunur və qitədə daha yüksək inteqrasiya olunmuş, səmərəli və dayanıqlı nəqliyyat şəbəkəsinə olan ehtiyacı təmin edir. Göründüyü kimi bu birləşmə sadəcə struktur dəyişikliyi deyil; dəhlizlərin idarə olunması, qarşılıqlı fəaliyyət və bazarın cavabdehliyi üçün yenilənmiş bir yanaşmanı təmsil edir. NSRM dəhlizi 2050-ci ilə qədər yüksək keyfiyyətli Aİ nəqliyyat şəbəkəsinə tamamlamağı hədəfləyən TEN-T ((Trans-European Transport Network) tənzimləməsinin strateji məqsədlərinə cavab vermək üçün hazırlanmışdır.

Dəhlizlərin inkişaf mərhələlərini təsnif edilməsinə nəzəri yanaşmanın digər misalını, Qalvez-Nogalesin beş fazalı modeli (Gálvez -Nogales ,2014) əsasında nəzərdən keçirmək olar. Bu modeldə əsas infrastrukturdan tam inteqrasiya olunmuş, davamlı artım dəhlizlərinə doğru irəliləyən dəhliz inkişafının BMT təsnifatına beşinci faza əlavə edilir («nəqliyyat, logistika, ticarət, iqtisadi dəhlizləri» və «artım dəhlizi») təqdim edilir:

-İlkin mərhələ əsas iqtisadi mərkəzləri birləşdirən nəqliyyat infrastrukturunun yaradılmasına yönəlib. Dəhliz yetkinləşdikcə, yük daşınmasında koordinasiyanı və səmərəliliyi artıraraq logistika dəhlizinə çevrilir;

-Ticarət dəhlizi mərhələsi beynəlxalq ticarəti daha da asanlaşdırır və regional bazarları qlobal bazarlarla əlaqələndirir;

- İqtisadi dəhliz mərhələsində dəhliz daha geniş regional iqtisadi şaxələndirməni təmin edir, investisiyaları cəlb edir və yerli sənayenin artımını təşviq edir;

- Nəhayət, daha yüksək hesab olunan koordinasiya nəticəsində dəhliz boyunca davamlı inkişafa yönəlmiş sosial və ekoloji nəticələri birləşdirir.

Zənnimizcə, bu gün regional iqtisadi əlaqələrin inkişafına nəzər saldıqda, bir sıra inkişaf etməkdə olan ölkələrdə, o cümlədən Mərkəzi Asiya regionunda ticarət və nəqliyyat prosedurlarının tənzimlənməsi üçün ciddi harmonizasiya müşahidə edilmədiyini qeyd etmək olar. Başqa sözlə bu regionda logistika strategiyalarına daim yenilənən baxışlar daha çox milli maraqlarla əlaqəlidir.

Yük infrastrukturunun məkan inkişafı ilə bağlı araşdırmalarda daxili terminallarla əlaqəli olaraq intermodal dəhlizlərin inkişafına diqqət çəkən alternativ konseptual modellərə də təsadüf olunur. Misal üçün, Wilmsmeier və digərləri yük infrastrukturunun inkişaf prosesinin şaquli idarə olunmasının iki konsepsiyası təklif edir (Wilmsmeier et al. 2011): "Daxildən-Xaricə" (Inside-Out) ilə başlayır, burada daxili intermodal terminallar dəniz limanları ilə daha çox inteqrasiyaya yönəlir və bu da çox vaxt dövlət orqanlarının müdaxiləsi ilə idarə olunur. Bunun əksinə olaraq, "Xaricdən-Daxilə" (Outside-In) inkişaf konsepsiyası dəniz limanı iştirakçıları (liman strukturu və ya terminal operatorları) üçün daxili ərazilərini genişləndirmək və müqavilə öhdəliklərindən fərqli olaraq diskresion yüklər (discretionary cargo) üçün daxili qovşağın bir vasitə kimi məqsədyönlü istifadəsi ilə nümayiş olunur. Beləliklə, alternativ dəhliz inkişaf modelində dəniz limanlarının nəqliyyat dəhlizlərinin daxili terminallarla əlaqəli inkişafına diqqət yetirilir. Təklif olunan "Xaricdən-Daxilə" (Outside-In) konsepsiyasında daxili qovşaqlar dəniz limanı tərəfindən daxili ərazilərini genişləndirmək üçün istifadə olunur. Digər tərəfdən, "Daxildən-Xaricə" (Inside-Out) konsepsiyasında dəhlizlərin inkişafı və dəniz limanı ilə daha geniş inteqrasiya daxili intermodal terminallar tərəfindən fəal şəkildə idarə olunur.

Liman fəaliyyətinin coğrafi səviyyədə məşğulluğa təsirini qiymətləndirən ilk tədqiqatlar da yer almaqdadır. Avropa İttifaqı və OECD tərəfindən təşviq edilən bu kimi konsepsiyalar şəhərlərin beynəlxalq müqayisəsinə imkan verir. Bu konsepsiyalar, yalnız sıxlıq və əhali sayını nəzərə almadan, şəhərlərin funksional və iqtisadi miqyasını nəzərdən keçirir. Daxili limanların məkan, iqtisadi və institusional aspektlərinin əhəmiyyətini vurğulayan digər nəzəri tədqiqatlara təsadüf olunur. Liman fəaliyyəti ilə yerli inkişaf arasındakı əlaqə Hidalgo-Gallego və Núñez-Sánchez tərəfindən daha ətraflı araşdırılır (Hidalgo-Gallego & Núñez-Sánchez, 2023). İspaniyada liman fəaliyyətinin yerli məşğulluğa təsiri ilə bağlı araşdırmada şəhərlərin funksional və iqtisadi miqyasını nəzərə alaraq,

funksional şəhər əraziləri səviyyəsində liman fəaliyyətinin yerli məşğulluğa təsirini qiymətləndirərkən müsbət korrelyasiya aşkar edirlər. Liman olmayan ərazilərlə nəzərdən keçirildikdə nəticələrin əhəmiyyətli müəyyən etmişlər. Sənaye məşğulluğunun ümumi və ya xidmət məşğulluğundan daha çox liman əməliyyatlarının həcmindəki dəyişikliklərə daha həssas olduğunu aşkar etmişlər.

Liman infrastrukturalarının iqtisadi inkişafda rolunu Çinin təcrübəsində görmək olar. Məlum olduğu kimi, Çin hökumətinin logistika infrastrukturuna siyasi dəstəyinin Çin logistikasının dünyada getdikcə daha vacib rolunu artırdığını göstərir. Dünya Bankı tərəfindən açıqlanan Logistika Performans İndeksinə (LPI) görə, Çinin LPI reytingi 2007-ci ildəki 30-cu yerdən 2018-ci ildə 26-cı yerə yüksəlib. Əsas töhfə verən amil olaraq Çinin logistika infrastrukturunu 22-ci yerdədir (Worldbank, 2023). 2026-cı ilin əvvəlinə olan məlumata görə, Dünya Bankının ən son əhatəli Logistika Performans İndeksi (LPI) hesabatı 2023-cü ilə aiddir və Çinin qlobal miqyasda 27-ci yerdə olduğunu göstərir.

Dövlətlər uzun müddətdir ki, geosiyasi gücünü nümayiş etdirmək üçün nəqliyyatdan — qitələrarası dəmir yolundan magistral yollara və kanallara qədər — istifadə edirlər (Knowles, 2006). Lakin müasir tədqiqatlar bu gücün necə ifadə edildiyi və sonradan müəyyən nəqliyyat vizyonları və təxəyyülləri vasitəsilə necə əldə edildiyini də müxtəlif meyillərlə özünü göstərməsini qeyd edirlər. Qi və digərləri Çində logistika infrastrukturunun məkana təsirini araşdıran tədqiqatda logistika infrastrukturuna investisiyaların, xüsusən də BRI boyunca inkişaf etməkdə olan ölkələrdə regional iqtisadi inkişafı təşviq edə biləcəyini aşkar edirlər (Qi et al. 2020). BRI-nin görkəmli nəqliyyat investisiya proqramına çevrilməsi məhz bu cür vizyonlaşdırma işlərinin və qədim İpək Yolları xəyallarının Çinin simvollarına strateji şəkildə yenidən çevrilməsinin nəticəsidir.

Çinli tədqiqatçı Lin öz əsərində funksional infrastruktur üçün əsas ehtiyacdan əlavə, nəqliyyat coğrafiyası və geosiyasəti birgə təhlil etmək üçün bir çərçivə təklif edir. Burada üç geniş geosiyasi istiqamət üzrə daha davamlı tədqiqatların aparılmasının zəruriliyini vurğulayır (Lin, 2019): nəqliyyat strategiyası, nəqliyyatda qayda yaratma və nəqliyyatda militarizm. BRI nümunəsindən istifadə edərək, o, geosiyasətin sadəcə nəqliyyata təsir edən "xarici" bir fon faktı deyil, əksinə nəqliyyatın istehsalının, təşkilinin və aktivliyinin ayrılmaz bir hissəsi olduğunu iddia edir. Beləliklə, bir çox müasir Çin tədqiqatçıları geosiyasi çərçivələrin və strateji tədbirlərin yalnız dövlətlər arasında nəqliyyat qərarlarına normativ səviyyədə təsir etmədiyini, həm də nəqliyyatın məkan imkanlarına və konfigurasiyalarına təsir etməsini vurğulayırlar.

Dünya ticarəti tarixən iqtisadi inkişafda və beynəlxalq münasibətlərdə əsas amil olmuşdur. Bütün dövrlərdə regional münaqişələr, pandemiyalar, ticarət bloklarının yaranması nəticəsində yaranan dəyişikliklər dünya bazarında mal axınına əhəmiyyətli təsir göstərmişdir. Nuzzolo A. və digərləri bu kimi amillərin kombinasiyasının təsirini nəzərdən keçirmiş və yanaşma metodikasına coğrafi, iqtisadi, siyasi və texnoloji aspektlər daxil olmaqla bir çox amilləri daxil edilmişdir (Nuzzolo et al., 2013). Kabashkin və Sansyzbayeva öz yanaşmalarında malların müxtəlif nəqliyyat növləri vasitəsilə hərəkəti üçün istifadə olunan dəhliz marşrutlarının qiymətləndirilmə metodikasının təkmilləşdirilməsinin zəruriliyini qeyd edir, makro modelləşdirmə istiqamətlərini təklif edir (Kabashkin & Sansyzbayeva, 2024).

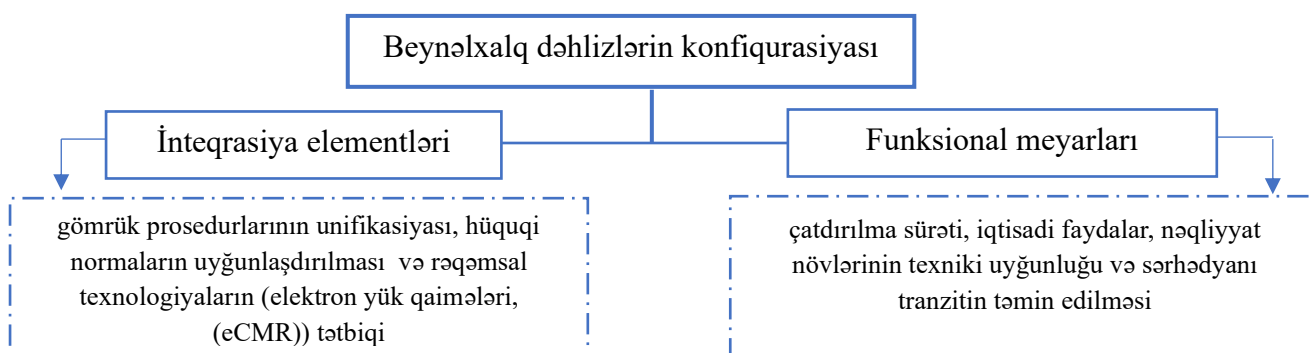
Bugünkü beynəlxalq nəqliyyat mənzərəsində qlobal təchizat zəncirlərinin artan mürəkkəbliyi də logistika strategiyalarında aktuallaşan proseslərdir. Pompigna A. və Raffaele M. dəhlizlərin makromodelləşdirilməsinə dair əsərində bu proseslərə diqqət yetirir (Pompigna & Raffaele, 2020). Beləliklə, müasir elmi tədqiqatların yeni istiqamətlərini ifadə edən və son illərdə elmi dövriyyəni zənginləşdirən metodikalar dəhlizlərin funksiyalarını və iqtisadi sahələrə töhfəsini qiymətləndirir. Zənnimizcə, müasir təhlillərdə dəhlizlərin funksionallığına yanaşmada əsas məqsədlər dəyişməmişdir (malların daha effektiv, daha aşağı xərclərlə, daha yüksək etibarlılıqla və minimal ətraf mühitə təsirlə daşınması). Yaşadığımız dövrdə hərbi münaqişələr, sanksiyalar, iqlim dəyişiklikləri mövcud

beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə bağlı yeni seçimləri aktuallaşdırır. Dəhlizlərin tənzimlənməsinin mürəkkəbliyinə təsir edən digər məsələlər, xüsusilə elektron ticarət və çatdırılma modelləri, strateji planlaşdırılma beynəlxalq dəhlizlərin fəaliyyətinin optimallaşdırılmasına tələbatı artmış və təhlil metodikasına bu kimi yeni elementlərin daxil edilməsini zəruri etmişdir.

Beynəlxalq dəhlizlərin inteqrasiyasının əsas elementləri və beynəlxalq logistika strategiyası üçün hüquqi mexanizmlər

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri yüklərin çatdırılmasını sürətləndirmək üçün fəaliyyət göstərir. Struktur cəhətdən dəhlizlər nəqliyyat infrastrukturunu və informasiya axınlarını birləşdirən mürəkkəb multimodal sistemlərin konfigurasiyasıdır. Bu sistemi aşağıdakı kimi nəzərdən keçirmək olar (Şəkil 1):

Şəkil 1. Beynəlxalq dəhlizlərin fəaliyyətinin inteqrasiyası və funksional meyarları



Mənbə: Şəkil müəlliflər tərəfindən tərtib olunub

Nəqliyyat dəhlizlərinin yaradılması adətən müqavilələr, sazişlər, anlaşma memorandumları və ya digər məcburi beynəlxalq sənədlər kimi çoxtərəfli və ya ikitərəfli sənədlər vasitəsilə həyata keçirilir. Sənədlər adətən dəhliz üzv dövlətləri tərəfindən danışıqlar yolu ilə bağlanır və təsdiqlənir, sonra isə ratifikasiya üçün milli qanunlar vasitəsilə emal olunur.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri hazırkı formalarında, tranzit və sərhədyanı ticarəti və insanların ölkələr arasında hərəkətini asanlaşdırmaq üçün zamanla hazırlanmış müxtəlif beynəlxalq sənədləri fərdiləşdirmək səylərinin nəticəsi kimi qəbul edilə bilər. Sahilyanı və dənizə çıxışı olmayan dövlətlər arasında əməkdaşlıq, müxtəlif ölkələrdə fəaliyyət göstərmək üçün ümumi qaydaların, standartların və prosedurların hazırlanması və qəbul edilməsi üçün vacib hesab edilmişdir. Tranzit nəqliyyatında əməkdaşlıq, iştirak edən dövlətlərin sayından və yerləşməsindən, eləcə də onları birləşdirən nəqliyyat növlərindən asılı olaraq müxtəlif səviyyələrdə ola bilər. Aşağıda tranzit nəqliyyatı ilə bağlı məsələlərdə əməkdaşlığı təmin etmək üçün razılaşmaların bağlana biləcəyi dörd səviyyənin xülasəsi verilmişdir: Qlobal Sazişlər, Regional çərçivələr çərçivəsində Sazişlər, İştirakçı Dəhliz Ölkələri tərəfindən Çoxtərəfli Sazişlər və İkitərəfli Sazişlər. Buraya digər V qrup kimi adlandırılacaq biləcəyimiz sazişləri əlavə etmək olar. Onlardan biri kimi 2026-cı ildə imzalanmış, infrastruktur diplomatiyaya keçid yaradan və Azərbaycanın daxili ərazilərini birləşdirən strateji Zəngəzur dəhlizinin formalaşdırıcı TRIPP layihəsini (“Trampın Yolu – beynəlxalq sülh və rifah naminə”) əlavə etmək olar. Lakin tərəflər bu marşrutu tənzimləyən hüquqi rejimlə bağlı razılığı davam etdirməlidirlər (Sayan, 2026). Əlbəttə TRIPP klassik beynəlxalq konvensiya və ya saziş olmasa da, bu mexanizmin işə düşməsi ABŞ, Türkiyə, Azərbaycan, Ermənistan, Rusiya və Çin arasında formalaşmış beynəlxalq balanslar sisteminə təsirə malikdir (Baku Network, 2026).

Asiyada zəif inkişaf etmiş ölkələr Avropa İttifaqı tərəfindən dəstəklənir. Bəlkə də bu səbəbdən hərtərəfli çoxtərəfli sazişlər və anlaşma memorandumlarının bağlanması yolu ilə xeyli sayda dəhliz yaradılmışdır. Dəhlizlərin yaradılması üçün regionda müxtəlif sazişlər və strategiyalar mövcuddur və hər biri müqavilə bağlayan tərəflərdən və həmin tərəflərin daxil olmaq niyyətində olduqları əməkdaşlıq sahələrinin əhatə dairəsindən asılıdır. Cədvəl 2 Azərbaycanın iştirak etdiyi çoxtərəfli Sazişlər vasitəsilə yaradılan əsas dəhlizləri göstərir.

Cədvəl 2. Rəsmi müqavilələr çərçivəsində qurulan və Azərbaycanın iştirak etdiyi əsas əməliyyat dəhlizləri

Dəhlizin Adı	Sazişin növü	Sazişi razılaşdıran tərəflər
Transport Corridor EuropeCaucasus-Asia (TRACECA)	Çoxtərəfli Saziş	Azərbaycan, Bolqarıstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Ermənistan, Gürcüstan, İran, Moldova, Rumıniya, Tacikistan, Türkiyə, Ukrayna və Özbəkistan
International North-South Transport Corridor (INSTC)	Çoxtərəfli Saziş	İran, Azərbaycan, Belarus, Bolqarıstan, Rusiya Federasiyası, Ermənistan, Qırğızıstan, Oman, Suriya, Tacikistan, Türkiyə və Ukrayna
Trans-Caspian East-West Middle Corridor (TransCaspian Corridor)	Çoxtərəfli Saziş	Azərbaycan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Əfqanıstan, Çin, Gürcüstan, Türkiyə və Türkmənistan

Mənbə: (UN, 2020)

Sadalanən dəhlizlərin siyahısı, xüsusən də Afrika və Asiyada yeni limanlar inkişaf etdirilməyə davam etdiyi və dənizə daha qısa və daha səmərəli çıxış təmin etmək üçün daha az xidmət göstərilən əraziləri açmaq məqsədilə yerüstü nəqliyyat infrastrukturunun tətbiq olunduğu yeni dəhlizlər yaranmağa davam etdiyi üçün tam deyil.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə regional ticarət arasında çox sıx qarşılıqlı əlaqələr mövcuddur bir-birini qarşılıqlı surətdə dəstəkləyir. Onların milli iqtisadiyyat və infrastruktur inkişaf arasındakı əlaqə kimi əhəmiyyətli dərəcədə bağlılığı aşkar olundu. Nəqliyyat dəhlizlərinin milli iqtisadiyyata gətirdiyi fayda və təsirlər adi nəqliyyat infrastrukturunun faydalarından daha böyükdür. Nəqliyyat infrastrukturunu bölgələr və ya şəhərlər arasında əsas əlaqələri təmin edir və ticarətin yeni dəyər yaratdığı sahələrdə məşğulluğun artması, təhsil, səhiyyə xidmətlərinə çıxış və s. kimi digər sosial əhəmiyyətli sahələrin inkişafına nail olur.

Nəzərdən keçirilən üç fərqli bölgə - Qafqaz, Xəzər və Mərkəzi Asiya nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafında fərqli çətinliklərlə üzləşirlər. Dəhlizlər öz növbəsində müxtəlif ölkələrin iqtisadi artımına müxtəlif səviyyələrdə təsir göstərir. Bu fərqlər müxtəlif coğrafiya, eləcə də regional tarix və ticarətin inkişafı hər bir bölgədə nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı üçün fərqli strateji məqsədlər və səbəblər yaratması ilə əlaqədardır.

Beləliklə, səmərəli əlaqələndirilmiş dəhlizlərin potensial faydalarına aşağıdakılar daxildir:

- Bazara çıxışın artırılması: nəqliyyat xərclərini azaltmaqla ticarəti asanlaşdırır.
- Dərin regional inteqrasiya: ölkələr ortaq infrastruktur vasitəsilə regional əməkdaşlığı inkişaf etdirir.
- Dayanıqlılıq və şaxələndirmə: alternativ ticarət yolları yaratmaqla iqtisadi dəhlizlər geosiyasi risklərə qarşı dayanıqlığı artırır.

NƏTİCƏ VƏ TÖVSİYYƏLƏR

Nəqliyyat dəhlizlərinin təkamülünə və inkişaf perspektivlərinə konseptual yanaşmaların icmalının nəticələrini aşağıdakılarıyla ümumiləşdirmək olar:

-Müxtəlif mərhələlər arasında keçid müxtəlif yollarla və fərqli templərlə baş verə bilər.

- Bu dəhliz təşəbbüsləri ölkələrə fiziki əlaqəni yaxşılaşdırmağa və seçilmiş sektorlarda miqyas iqtisadiyyatı yaratmağa, eyni zamanda əlverişli mühitin təkmilləşdirilməsi yolu ilə daxili bazarları gücləndirməyə imkan verə bilər.

- ümumiləşdirmələrimiz göstərir ki, sərt və yumşaq investisiyalar əsasında inteqrasiya iqtisadi dəhlizlərin əsas xüsusiyyətidir. Dəhliz proqramları iştirakçıları bu iki növ investisiyanın bir-birini tamamlamasını təmin etməyə, aralarında tarazlığı qorumağa və yüksək sinerji yaratmaq üçün düzgün ardıcılığı tapmağa çalışmalıdır.

- yumşaq və sərt siyasəti müdaxilələrinin fərqli maliyyə öhdəlikləri ilə əlaqələndirildiyini nəzərə alaraq, infrastrukturun təkmilləşdirilməsi maliyyə öhdəliklərini səmərəliləşdirilməsini tələb edir. Bunun üçün siyasət tədbirləri olaraq kapitalın tətbiqi üçün çevik ixtisaslaşmış texniki potensial və əlverişli mühit və institusional çərçivələri irəli sürmək olar. Zənnimizcə inteqrasiya məqsədli proqramlar uyğunlaşdırılmadığı üçün, əhəmiyyətli iqtisadi nəticə və təsirlərə malik deyil.

Tədqiqat beynəlxalq dəhlizlərin fəaliyyəti və inkişafına dair sistemli təsəvvür yaradır və «sərt bağlantı» və «yumşaq bağlantı» məsələlərdə, yəni sərhəd keçidlərində infrastruktur və tənzimləyici hüquqi bazada boşluqların olduğunu göstərir.

Hökumətlər dəhliz modelində öz resurslarını yüksək artım potensialına malik sahələrə daha yaxşı yönəltmək üçün texnoloji platformaları inkişaf etdirməlidirlər. Dəhlizlərin inkişafı üçün klasterlər və onların daxilindəki azad iqtisadi zonaların yaradılması məqsədəuyğundur. Platformalar, eyni zamanda əlverişli mühit, tənzimləmə mexanizmi, idarəetmə və nəzarət proqramı arasında sinerji yarada bilər.

-Dövlət sektorunun (maliyyə, nəqliyyat və ictimai işlər, gömrük və immiqrasiya portfellerindən tutmuş və kənd təsərrüfatına qədər) və mərkəzləşdirilməmiş strukturların işlərini dəhlizin inkişafı üçün ortaq bir yol xəritəsi ətrafında uyğunlaşdırmağı daha önəmli hesab edilir. Bundan əlavə, milli planlara və strategiyalara uyğunlaşdırılmış dəhliz yol xəritəsi donorlar və digər inkişaf tərəfdaşları ilə danışıqlar aparmaq və onları cəlb etmək, eləcə də onların iştirakını əlaqələndirmək üçün koordinasiya vasitələrini məqsədəuyğun hesab edirik.

-Regional iqtisadi dəhlizlər güclü ölkə səviyyəsində siyasi dəstəyin yaratdığı impulsu davam etdirmək üçün regional təşkilatlardan təkan və yardım tələb edir və əksinə. Ölkələrin, razılaşmaların və iştirakçıların çoxluğu koordinasiya çətinliyi yaratmasının da şahidi oluruq.

- Dəhliz proqramları müxtəlif formalarda və ölçülərdə əlaqələndirilə bilər. Birgə fəaliyyət üçün xüsusi təşəbbüslər regional inteqrasiya məqsədlərinin inkişafına və siyasi məqsədlərin yaxınlaşmasından asılıdır. Yəni hər bir yanaşma fərqli nəticə verə bilər, lakin əhəmiyyətli dərəcədə müsbət təsir göstərmək potensialına malikdir. Bu gələcək tədqiqat istiqaməti kimi ayrıca tədqiq oluna bilər.

"Orta Dəhliz" kimi də tanınan Trans-Xəzər Nəqliyyat Dəhlizi (TCTC) geosiyasi dəyişikliklər və alternativ ticarət marşrutlarına artan tələbat səbəbindən diqqət çəkib. Nəqliyyat infrastrukturuna qoyulan investisiyalar tutumu artırsa da, multimodal inteqrasiya məhdud olaraq qalır ki, bu da yüksək xərclərə və bəzən logistika səmərəsizliyinə səbəb olur. Rəqəmsal infrastruktur inkişaf etməmişdir və yaşıl infraqurata məhdud investisiya karbon tutumlu nəqliyyata və iqlim dəyişikliyinə qarşı həssaslığın artmasına səbəb olur.

Ticarətin asanlaşdırılması, rəqəmsallaşdırma, və tənzimləyici uyğunlaşdırma sahəsində irəliləyişlər əldə edilsə də, ticarətlə bağlı məlumatların məhdud əlçatanlığı, xarici sərhəd əməkdaşlığının məhdudluğu çətinliklər yaratmağa davam edir. Bəzi qonşu ölkələrdə vaxt aparıcı kağız əsaslı sənədlərə əsaslanma səmərəsizlik yaradır.

Sığorta və yük daşımaları da daxil olmaqla nəqliyyat xərcləri, liman gecikmələri və logistikanın vaxtında aparılmasında uyğunsuzluqlar əhəmiyyətli problemlər olaraq qalır. Bu çətinliklərin həlli səmərəliliyi və rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün balanslı bir yanaşma tələb edir.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Baku Network. (2026). Zəngəzur: qaydaları dəyişən dəhliz, 19 yanvar 2026, <https://www.bakunetwork.org/az>
2. COMCEC. (2021). A study of international transport corridors in oic member countries <https://www.comcec.org/wp-content/uploads/2021/07/IDB-TransportCorridors-Study.pdf> , p.3-4
3. EU. (2025), Impending Merger, 16.07.2025, <https://www.corridor-rhine-alpine.eu/home.html>
4. Gálvez Nogales, E. (2014). Making economic corridors work for the agricultural sector. Agribusiness and Food Industries Series No. 4. FAO, Rome. p 9-11, <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/8bab6e41-f54e-4133-9c73-2a108450f30f/content>
5. Hidalgo-Gallego, S., Núñez-Sánchez, R. (2023). The effect of port activity on urban employment: An analysis for the Spanish functional urban areas, Journal of Transport Geography, Volume 108, April 2023, 103570, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103570>
6. Kabashkin, I., Sansyzbayeva, Z. (2024), Methodology for International Transport Corridor Macro-Modeling Using Petri Nets at the Early Stages of Corridor Development with Limited Input Data, Modelling 2024, 5(1), 238-264; <https://doi.org/10.3390/modelling5010013>
7. Knowles R. D. (2006), Transport shaping space: differential collapse in time–space, Journal of Transport Geography Volume 14, Issue 6, November 2006, Pages 407-425, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.07.001>
8. Lin, W. (2019). Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond, Journal of Transport Geography Volume 81, December 2019, 102436, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.05.001>
9. Nuzzolo, A., Coppola, P., Comi, A. (2013). Freight Transport Modeling: Review and Future Challenges. *Int. J. Transp. Econ.* 2013, 40, 151–181. <http://www.jstor.org/stable/42748308> .
10. OECD. (2025). Developing a Scoreboard to Measure Economic Corridors' Connectivity: The case of the Trans-Caspian Transport Corridor, [file:///C:/Users/User/Downloads/Panel%20202_OECD%20EMF%20Background%20Note%20%20Developing%20a%20Scoreboard%20to%20Measure%20Economic%20Corridors%20Connectivity%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/User/Downloads/Panel%20202_OECD%20EMF%20Background%20Note%20%20Developing%20a%20Scoreboard%20to%20Measure%20Economic%20Corridors%20Connectivity%20(2).pdf)
11. Pompigna, A., Raffaele, M. (2020). Input/Output Models for Freight Transport Demand: A Macro Approach to Traffic Analysis for a Freight Corridor. *Arch. Transp.* 2020, 54, 21–42.
12. Qi, G., Shi, W., Lin, K.C., Yuen, K.F., Xiao, Y. (2020), Spatial spillover effects of logistics infrastructure on regional development: Evidence from China, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 135, May 2020, Pages 96-114, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.02.022>
13. Sayan, P. (2026). Can the “Trump route” bring peace to Armenia and Azerbaijan, LSE European Politics, <https://blogs.lse.ac.uk/europpblog/2026/01/21/armenia-azerbaijan-peace-tripp-connectivity-corridor/>
14. UN. (2020). Report On Best Practices For Effective Transit Transport Corridor Development And Management, https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/lldcs_publications/corridor-report-final_un-ohrlls_28_may_2020.pdf, p.14- 32
15. UNECE. (2025). Transport, November 18, 2025, <https://unece.org/transport>

16. UNESCAP. (2020). Learning Materials on Transport Corridors, October 2020 Version 1.0, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, p.10, <https://www.unescap.org>
17. Wilmsmeier, G., Monios J., Lambert B. (2011). The directional development of intermodal freight corridors in relation to inland terminals, Journal of Transport Geography Volume 19, Issue 6, November 2011, Pages 1379-1386, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.07.010>
18. World Bank. (2005). Best practices in corridor management (English). Washington, DC: <http://documents.worldbank.org/curated/en/591711468314986040>, <https://documents1.worldbank.org>
19. World Bank. (2023). Connecting to Compete 2023, Trade Logistics in an Uncertain Global Economy, The Logistics Performance Index and Its Indicators, https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-04/LPI_2023_report_with_layout.pdf