

AZƏRBAYCANIN NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNDƏ YÜK DAŞIMALARI STRUKTURUNUN EKONOMETRİK TƏHLİLİ VƏ PERSPEKTİVLƏRİ

DOI: 10.71447/2413-7235-2025-1-70

Ayhan S. Satıcı

Azərbaycan Dövlət İqtisad

Universiteti, doktorant

Email: asatiji2019@gmail.com

ORCID: 0009-0002-8649-8796

Xülasə

Nəqliyyat dəhlizləri müasir iqtisadiyyatın ən vacib elementlərindən biri kimi ölkələr arasında ticarət axınlarının, logistika əlaqələrinin və tranzit imkanlarının formalaşmasında əsas rol oynayır. Xüsusilə coğrafi baxımdan əlverişli mövqedə yerləşən Azərbaycan Respublikası beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişməsində yerləşərək regionlararası yük daşımalarında strateji əhəmiyyət kəsb edir. Ümumilikdə isə, müasir dünyada nəqliyyat-tranzit-logistika imkanlarına malik olmaq əsas üstünlüklərdən hesab edilir. Əslində dünya dövlətləri arasında əlverişli nəqliyyat-tranzit imkanlarına malik olmaq uğrunda bir iqtisadi mübarizə də gedir. Ona görə ki, sürətli inteqrasiya və qloballaşma prosesləri ilə xarakterizə olunan XXI əsrdə xarici bazarlara çıxış, qlobal məkanda cərəyan edən proseslərdə fəal iştirak, rəqabətqabiliyyətli milli istehsalın formalaşdırılması, lazımi bazarlara çevik çıxış və s. kimi məsələlər müasir milli dövlətlərin dayanıqlı inkişafının zəruri şərtinə çevrilib. Bütün bunlar isə nəqliyyat əlaqələri olmadan mümkün deyil. Ölkəmizin Şimal-Cənub, Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizlərinin əhatəsində yerləşməsi müəyyən üstünlüklər yaradır. Tədqiqatın məqsədi Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat dəhlizləri üzrə yük daşımalarının 2023-2025-ci illər üzrə dəyişməsinə ekonometrik yanaşma əsasında təhlil etmək, eləcə də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən daha səmərəli istifadə istiqamətində araşdırmalar aparmaqdır. Bu məqsədlə loqarifmik xətti panel data modeli tətbiq edilmişdir ki, bu da həm zaman üzrə dəyişikliklərini, həm də dəhlizlər arasındakı struktur fərqlərini eyni vaxtda qiymətləndirməyə imkan vermişdir. Bütün bunların əsasında isə nəqliyyat-tranzit imkanlarından daha səmərəli istifadə, beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri, xüsusilə Orta dəhliz ilə daşımaların daha çevik təşkili istiqamətində təklif və tövsiyələr işlənib hazırlanmışdır.

Açar sözlər: nəqliyyat; dəhliz; yükdaşımalar; yük dövriyyəsi; tranzit; daşıma strukturu; model, Orta dəhliz.

ECONOMETRIC ANALYSIS OF THE STRUCTURE OF FREIGHT TRANSPORTATION IN THE TRANSPORT CORRIDORS OF AZERBAIJAN AND ITS PROSPECTS

Ayhan S. Satici

*Azerbaijan State University of
Economics, PhD student*

Email: asatiji2019@gmail.com

ORCID: 0009-0002-8649-8796

Abstract

Transport corridors, as one of the most important elements of the modern economy, play a key role in the formation of trade flows, logistics connections and transit opportunities between countries. The Republic of Azerbaijan, which is located in a particularly favorable geographical position at the intersection of international transport corridors, is of strategic importance in interregional freight transportation. In general, in the modern world, having transport-transit-logistics opportunities is considered one of the main advantages. In fact, there is an economic struggle among the world's countries for having favorable transport-transit opportunities. Because in the 21st century, characterized by rapid integration and globalization processes, issues such as access to foreign markets, active participation in processes taking place in the global space, formation of competitive national production, flexible access to necessary markets, etc. have become a necessary condition for the sustainable development of modern nation-states. All this is impossible without transport connections. The fact that our country is located within the North-South, East-West transport corridors creates certain advantages. The purpose of the study is to analyze the changes in freight transportation along transport corridors in the Republic of Azerbaijan for 2023-2025 based on an econometric approach, as well as to conduct research towards a more efficient use of international transport corridors. For this purpose, a logarithmic linear panel data model was applied, which allowed to simultaneously assess both changes over time and structural differences between corridors. Based on all this, proposals and recommendations have been developed for more efficient use of transport and transit opportunities, more flexible organization of transportation along international transport corridors, especially the Middle Corridor.

Keywords: *transport; corridor; cargo transportation; cargo turnover; transit; transport structure; model, Middle Corridor*

ЭКОНОМЕТРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ СТРУКТУРЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ АЗЕРБАЙДЖАНА И ЕЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Айхан С. Сатыдży

*Азербайджанский государственный
Экономический университет, аспирант*

Э-почта: asatiji2019@gmail.com

ORCID: 0009-0002-8649-8796

Аннотация

Транспортные коридоры, как один из важнейших элементов современной экономики, играют ключевую роль в формировании торговых потоков, логистических связей и транзитных возможностей между странами. Азербайджанская Республика, расположенная в особенно выгодном географическом положении на пересечении международных транспортных коридоров, имеет стратегическое значение в межрегиональных грузоперевозках. В целом, в современном мире наличие транспортно-транзитно-логистических возможностей считается одним из главных преимуществ. Фактически, между странами мира идёт экономическая борьба за благоприятные транспортно-транзитные возможности. Это объясняется тем, что в XXI веке, характеризующемся быстрой интеграцией и глобализацией, такие вопросы, как доступ к зарубежным рынкам, активное участие в процессах, происходящих в глобальном пространстве, формирование конкурентоспособного национального производства, гибкий доступ к необходимым рынкам и т. д., стали необходимым условием устойчивого развития современных национальных государств. Всё это невозможно без транспортных связей. Расположение нашей страны в транспортных коридорах Север-Юг, Восток-Запад создаёт определённые преимущества. Цель исследования – анализ изменений в грузоперевозках по транспортным коридорам Азербайджанской Республики за 2023-2025 годы на основе эконометрического подхода, а также проведение исследований, направленных на более эффективное использование международных транспортных коридоров. Для этого была применена логарифмическая линейная панельная модель данных, которая позволила одновременно оценить как изменения во времени, так и структурные различия между коридорами. На основе всего вышеизложенного были разработаны предложения и рекомендации по более эффективному использованию транспортных и транзитных возможностей, более гибкой организации перевозок вдоль международных транспортных коридоров, особенно Среднего коридора.

Ключевые слова: *транспорт; коридор; грузоперевозки; грузооборот; транзит; транспортная структура; модель, Средний коридор.*

GİRİŞ

Müasir dövrdə Azərbaycanın enerji, nəqliyyat və data dəhlizləri üzrə infrastrukturunun mövcud vəziyyəti iqtisadi təhlükəsizliyin, rəqabət üstünlüyünün və regional inteqrasiya səviyyəsinin müəyyən edilməsində əsas amillərdən biri kimi çıxış edir. Müvafiq dəhlizlər üzrə coğrafi üstünlüyə malik olan ölkəmizin ərazisində infrastrukturun potensial imkanlarının və onlardan istifadənin mövcud səviyyəsinin müqayisəli formada təhlil edilməsi aktual məsələlərdən biri hesab edilir.

Problemin qoyuluşu və tədqiqatın məqsədi. Azərbaycan beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin kəşiməsində yerləşməklə xüsusi üstünlük və əlverişli mövqeyə malikdir. Bu imkan və mövqedən istifadə edərək ölkənin ixrac imkanlarını artırmaq, nəqliyyat-tranzit-logistiika xidmətlərini büdcənin əsas gəlir mənbələrindən birinə çevirmək xüsusi aktuallıq kəsb edir. Bu baxımdan da, tədqiqatın əsas məqsədi nəqliyyat dəhlizlərinin imkanlarını, dəhlizlər üzrə daşımaların strukturunu ekonometrik təhlil etməklə, potensial imkanlardan daha səmərəli istifadə istiqamətində elmi cəhətdən əsaslandırılmış təklif və tövsiyələr işləyib hazırlamaqdan ibarətdir.

Nəqliyyat dəhlizlərindən istifadənin nəzəri-metodoloji əsasları: Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ölkələr arasında yük və sərnişin daşımalarını təmin edən kompleks nəqliyyat marşrutlarıdır. Bu dəhlizlər müxtəlif nəqliyyat növlərini – dəmir yolu, avtomobil, dəniz və hava nəqliyyatını birləşdirir. Onların əsas məqsədi yükdaşımaların sürətini artırmaq, xərcləri azaltmaq və logistika proseslərini optimallaşdırmaqdır. Nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı iqtisadi inteqrasiyanın dərinləşməsinə, ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə və regionların iqtisadi inkişafına təkan verir. Azərbaycan bir neçə mühüm beynəlxalq nəqliyyat dəhlizində iştirak edir. Şərqi-Qərbi nəqliyyat dəhlizi – Çin və Mərkəzi Asiyayı Avropa ilə birləşdirir. Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizi – Rusiya, Azərbaycan və İran vasitəsilə Hind okeanına çıxışı təmin edir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu – Avropa və Asiya arasında yükdaşımaları sürətləndirən mühüm layihədir. Bu dəhlizlər Azərbaycanın tranzit potensialını artırmaqla yanaşı, ixrac imkanlarını da genişləndirir.

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərindən istifadə və bunun perspektivləri: Ölkənin enerji, nəqliyyat və data dəhlizləri üzrə mövcud infrastrukturun vəziyyəti və onların fəaliyyətinin təhlili diaqnostik yanaşma əsasında, müvafiq dəhlizlər üzrə ötürmə və buraxılış qabiliyyəti, yüklənmə səviyyəsi, tranzit həcmi, iqtisadi səmərəlilik və inkişaf potensialı kimi əsas göstəricilər vasitəsilə araşdırılır. Bununla yanaşı, əldə olunan nəticələr əsasında mövcud imkanlar və məhdudiyətlər müəyyənləşdirilərək növbəti mərhələdə strateji inkişaf istiqamətlərinin formalaşdırılması üçün analitik baza yaradılır.

1. Dayanıqlı iqtisadi ekosistemin formalaşdırılmasında iqtisadi dəhlizlərin rolu

Məlumdur ki, müasir dövrdə infrastrukturun, ticarətin və fiziki cəhətdən bir-biri ilə əlaqəli ərazilər üzrə müxtəlif sektorların ahəngdar inteqrasiyası vasitəsilə iqtisadi dəhlizlər konkret ərazidə iqtisadi artımı stimullaşdırmaq, əlaqəliliyi gücləndirmək və regional əməkdaşlığı təşviq etmək məqsədi daşıyan dinamik inkişaf təşəbbüsləri kimi formalaşmışdır. Dəhlizlər müxtəlif ölkələrdən, regionlardan və hətta qitələrdən keçərək birgə layihələrin icrasına, daha güclü və səmərəli iqtisadi əlaqələrin formalaşmasına səbəb olur. İqtisadi dəhlizlərə dair təşəbbüslər regional inkişafın ümumi mənzərəsinin müəyyən edilməsində mühüm rol oynayır. Ona görə ki, hər bir dəhlizin özünəməxsus xüsusiyyətləri, məqsədləri, çağırışları və nəticələri olur.

Dəhlizlər yalnız coğrafi sərhədləri deyil, həm də siyasi sərhədləri aşaraq kompleks və dayanıqlı iqtisadi ekosistemlərin formalaşdırılmasına xidmət edir, yerli və qlobal səviyyələrdə əhəmiyyətli sosial-iqtisadi təsirlər yaradır. Müasir dövrdə iqtisadi dəhlizlərin fəaliyyətini ümumiləşdirərək belə bir nəticəyə gəlmək olar ki, onların əsas məqsədi iqtisadi potensialın gücləndirilməsi, resursların bölüşdürülməsinin optimallaşdırılması, iş qüvvəsinin, əmtəə və xidmətlərin daha sərbəst hərəkəti üçün coğrafi üstünlüklərin əldə edilməsidir (Asian Development Bank. 2017).

İqtisadi dəhlizlər ticarət əlaqələrinin gücləndirilməsi, iqtisadi inteqrasiyanın təşviqi və təchizat zəncirlərinin dayanıqlılığının artırılması baxımından həyati əhəmiyyətə malikdir. Qlobal ticarət

inkişaf etdikcə, yaxşı inteqrasiya olunmuş dəhlizlər xərclərin azaldılmasına, logistikanın optimallaşdırılmasına və regional inkişafın dəstəklənməsinə kömək edir (Organisation for Economic Co-operation and Development, 2025).

2. Beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri iqtisadi dəhlizlərin əsas elementi kimi

Müasir dünyada nəqliyyat-tranzit-logistika imkanlarına malik olmaq əsas üstünlüklərdən hesab edilir. Əslində dünya dövlətləri arasında əlverişli nəqliyyat-tranzit imkanlarına malik olmaq uğrunda bir iqtisadi mübarizə də gedir. Ona görə ki, sürətli inteqrasiya və qloballaşma prosesləri ilə xarakterizə olunan XXI əsrdə xarici bazarlara çıxış, qlobal məkanda cərəyan edən proseslərdə fəal iştirak, rəqabətqabiliyyətli milli istehsalın formalaşdırılması, lazımi bazarlara çevik çıxış və s. kimi məsələlər müasir milli dövlətlərin dayanıqlı inkişafının zəruri şərtinə çevrilib. Bütün bunlar isə nəqliyyat əlaqələri olmadan mümkün deyil. Məhz, bu baxımdan da, beynəlxalq nəqliyyat əlaqələri iqtisadi dəhlizlərin əsas elementi kimi diqqəti cəlb edir.

Azərbaycan həm “Şimal–Cənub”, həm də “Şərq–Qərb” beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində fəal iştirak edir. Bununla yanaşı, ölkə ərazisindən Şimal–Qərb və Cənub–Qərb istiqamətlərində də yük daşımaları həyata keçirilir. Bu isə göstərir ki, müxtəlif dəhlizlərin imkanları fərqli olsa da, Azərbaycan üzərindən bütün istiqamətlər üzrə daşımalar həm mümkün, həm də iqtisadi baxımdan cəlbedicidir.

Şərq–Qərb dəhlizi (tarixi İpək yolunun müasir forması) Avropa ilə Asiyanı birləşdirən ən qısa marşrutlardan biri olmaqla Çin–Avropa yükdaşımalarında mühüm rol oynayır. Bu dəhlizin şimal, cənub və orta marşrutları mövcuddur. Lakin yüklərin Xəzər dənizi vasitəsilə Azərbaycan–Gürcüstan–Türkiyə–Avropa xətti üzrə, yəni Orta dəhliz vasitəsilə daşınması daha səmərəli hesab olunur (Əsədov və Dadaşov, 2025).

Orta dəhliz və ya Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Cənub–Şərqi Asiya və Çindən başlayaraq Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan və Gürcüstan-dan keçməklə Avropaya uzanır. Bu marşrut üzrə yüklər təxminən 7 min kilometr məsafəni 12 gün ərzində qət edə bilir. Hazırda dəhlizin illik ötürmə gücü 6 milyon ton və 100 min TEU konteyner səviyyəsindədir. Proqnozlara görə, 2030-cu ilə qədər bu göstəricilərin müvafiq olaraq 11 milyon ton və 230 min TEU-ya çatdırılması mümkündür.

“Dəmir İpək Yolu” kimi tanınan Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu xətti Orta dəhlizin imkanlarını daha da genişləndirib. 2017-ci ildə istifadəyə verilən bu xəttə aparılan yenidənqurma işlərindən sonra illik ötürmə qabiliyyəti 5 milyon tona çatdırılıb və gələcəkdə bu göstəricinin 10 milyon tona qədər artırılması planlaşdırılır.

Şərq–Qərb və Şimal–Cənub dəhlizlərinin kəsişdiyi Ələt qəsəbəsində yerləşən bərə limanı ölkənin tranzit və logistika imkanlarının inkişafında mühüm rol oynayır. Burada yaradılan Azad İqtisadi Zona və “Silk Way Cargo Village” layihəsi xidmətlərin genişləndirilməsi və daha çevik təşkili baxımından əhəmiyyət-lidir. Əlverişli coğrafi mövqeyi, geniş terminal sahəsi, iri ticarət və logistika obyektlərinə yaxınlığı, həmçinin gəmiqayırma zavodunun fəaliyyəti bu məkanı regional logistika mərkəzinə çevirir (Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, n.d.; Əsədov və Dadaşov, 2025).

Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı da Azərbaycanın nəqliyyat-logistika strategiyasında əsas elementlərdən biridir və regional təchizat zəncirlərində mühüm yer tutur. Bununla yanaşı, Bakı Hövsan və Zirə limanları da konteyner daşımalarının operativ həyata keçirilməsində mühüm rol oynayır.

Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanın tranzit potensialının genişləndirilməsində əlavə imkanlar yarada bilər. Bu marşrutun Orta dəhlizlə inteqrasiyası yeni alternativ xətt formalaşdıraraq yük axınlarının artmasına səbəb ola bilər. Eyni zamanda, dəhliz enerji resurslarının, xüsusilə yaşıl enerjinin Avropa bazarına çıxarılması baxımından da perspektivlidir.

Qars–İğdir–Aralıq–Dilucu dəmir yolu layihəsi isə Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyətini daha da artıraraq Azərbaycan üzərindən Avropaya çıxışı asanlaşdıraraq, daşınma müddəti və xərclərinin azalmasına

töhfə verəcək. Azərbaycanın qoşulduğu digər mühüm layihə olan Şimal–Cənub dəhlizi Hindistan və İran körfəzi regionundan yüklərin Rusiya və Avropa ölkələrinə çatdırılmasını təmin edir. Bu marşrutun əsas üstünlüyü məsafə və vaxt baxımından əhəmiyyətli qənaət yaratmasıdır: dəniz yolu ilə 45–60 gün çəkən daşımalar bu dəhliz vasitəsilə 20–25 günə həyata keçirilə bilər. Gələcəkdə bu dəhliz üzrə yük dövriyyəsinin 15 milyon tona qədər artırılması planlaşdırılır (Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, t.y.).

Lapis Lazuli dəhlizi də Azərbaycanın iştirak etdiyi digər beynəlxalq layihələrdəndir. Bu marşrut Əfqanıstan və Türkmənistan məhsullarının Avropa bazarına çıxarılmasını təmin etməklə Azərbaycan üzərindən daşımaların həcmi artırmağa xidmət edir.

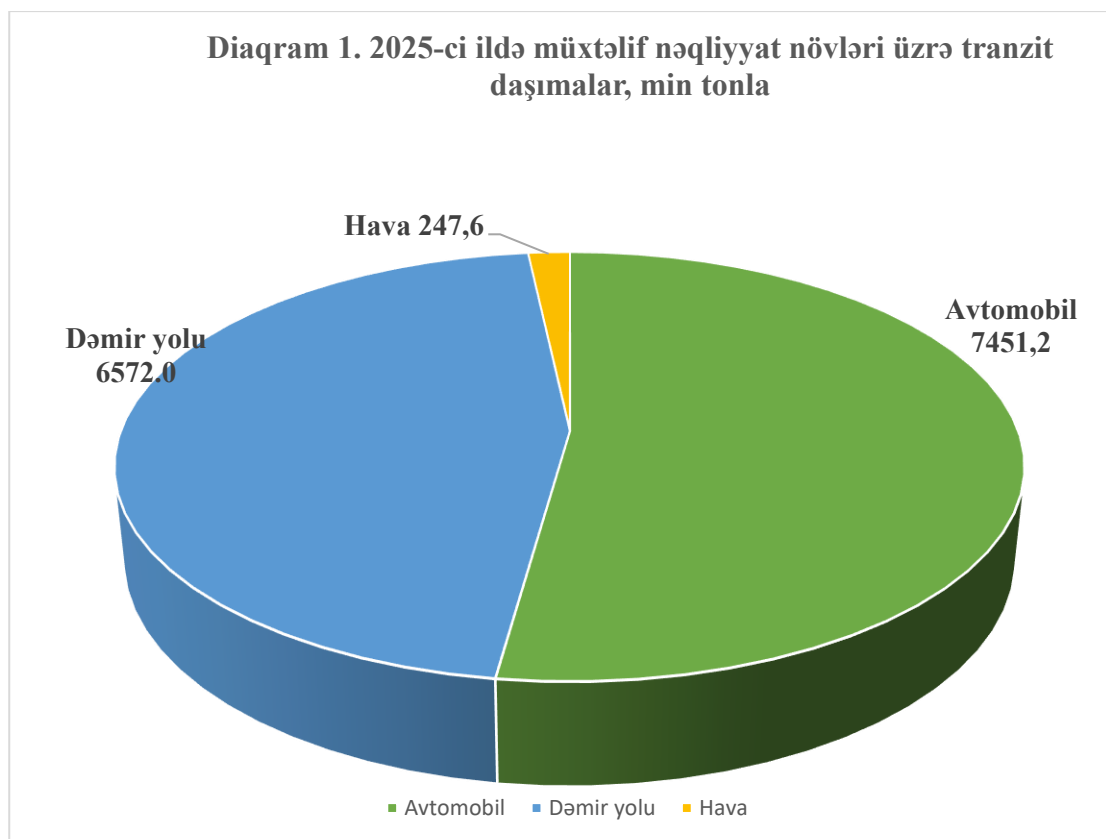
Ümumilikdə, daşıma məsafəsi və müddəti nəqliyyat xərclərinə birbaşa təsir göstərir. Bu səbəbdən daha qısa və səmərəli marşrutların seçilməsi mühüm əhəmiyyət daşıyır. Eyni zamanda, sərhəd və gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi, rəqəmsal texnologiyaların tətbiqi və müasir infrastrukturun qurulması daşımaların sürətini artıraraq xərclərin azalmasına şərait yaradır. Bu istiqamətdə qəbul olunmuş dövlət proqramları və fəaliyyət planları Azərbaycanın nəqliyyat-logistika potensialının daha da gücləndirilməsinə xidmət edir (Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, t.y.; Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi, t.y.; Əsədov və Dadaşov, 2025)

Digər tərəfdən, reallaşdırılmaqda olan “Azərbaycan Respublikasının ərazisin-dən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımaların təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün Fəaliyyət Planı”, “Hava daşımaları üzrə rəsmiyyətin sadələşdirilməsinə dair Dövlət Proqramı”, “Bakı şəhərində və ətraf ərazilərdə nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə dair 2025–2030-cu illər üçün Dövlət Proqramı”, “Avtomobil yollarının layihələndirilməsi, tikintisi, əsaslı təmiri və yenidən qurulması zamanı işlərin əlaqələndirilməsinə dair Vahid Fəaliyyət Planı”, eləcə də dövlət başçısının konkret ərazilərdə yeni yolların çəkilişi və təmiri ilə bağlı davamlı Sərəncamları ölkəmizin nəqliyyat-logistika imkanlarını daha da genişləndirir, bu istiqamətdə əldə edilən nailiyyətlərin dinamikliyinə əsaslı zəmin yaradır (Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, 2024).

3. Azərbaycanla beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri ilə daşımaların müasir vəziyyəti

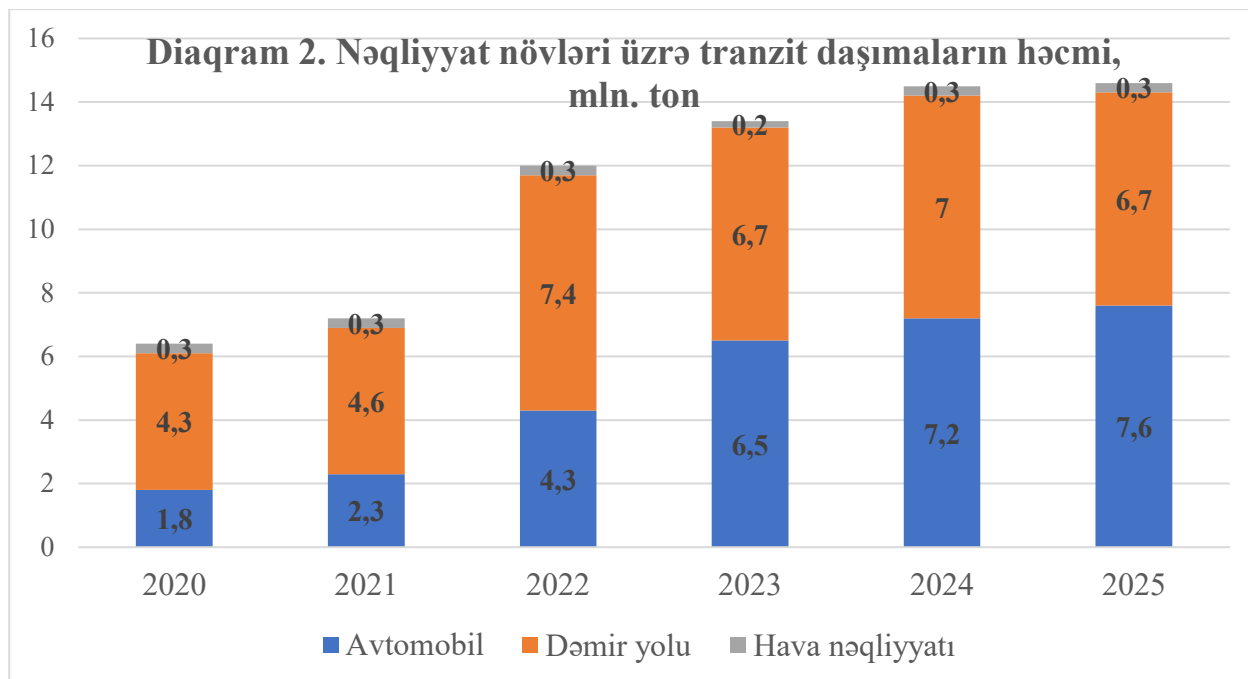
Araşdırmalar göstərir ki, 2025-ci ildə Azərbaycan üzərindən keçən tranzit dəhlizlərlə 14270.8 min ton yük daşınmışdır ki, bu da 2024-cü ilə nisbətən 278.0 min ton və ya 1.9% azalma deməkdir. 2025-ci ilin nəticələrinə görə tranzit daşımaların həcmində avtomobil nəqliyyatı üzrə 3.4% artım, dəmir yolu və hava nəqliyyatı üzrə isə, uyğun olaraq, 6.6% və 18.6% azalma müşahidə edilmişdir (Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, 2024; Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, t.y., Qasımlı və Əsədov, 2025).

Konkret rəqəmlərə müraciət etsək, 2025-ci ildə müxtəlif nəqliyyat növləri üzrə daşınmaların həcmi avtomobil nəqliyyatında 7451.2 min ton, dəmir yolunda 6572.0 min ton, hava nəqliyyatında isə 247.6 min ton təşkil etmişdir (Diaqram 1). Bu isə o deməkdir ki, ötən il üzrə Azərbaycandan keçən nəqliyyat dəhlizləri ilə tranzit daşınmaların 52.2%-i avtomobilin, 46.1%-i dəmir yolunun, 1.7%-i isə hava nəqliyyatının payına düşür. Mövcud mənzərədən də göründüyü kimi, daxili daşınmalarda olduğu kimi, tranzit və beynəlxalq daşınmalarda da aparıcı mövqe avtomobil nəqliyyatına məxsusdur. Ölkə daxilində yük daşınmalarında 60%, sərnişin daşınmalarında 83-85% xüsusi çəkiyə malik olan avtomobil nəqliyyatı tranzit daşınmaların da əsas vasitəsidir. Ona görə də gələcək həyata keçiriləcək layihələrdə, infrastruktur təminatı, sığorta mənasibətləri və s. bütün hallarda avtomobil nəqliyyatının üstünlüyünün nəzərə alınması vacibdir (Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, t.y.; Əsədov və Dadaşov, 2025).



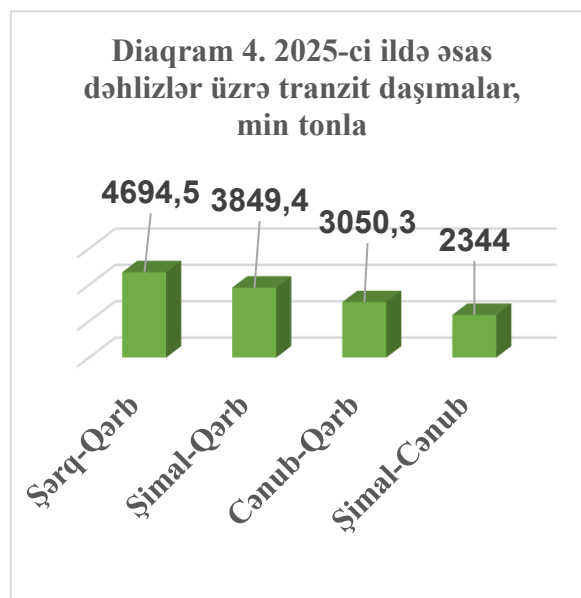
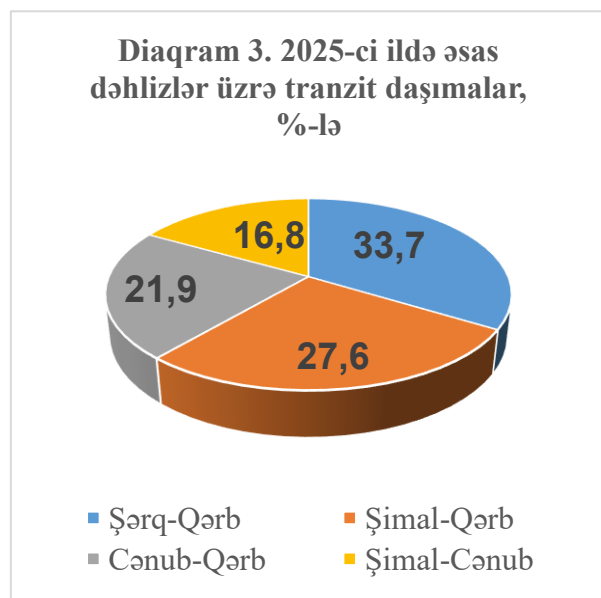
Mənbə: Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası (<https://transit.gov.az>)

Yuxarıda qeyd olunanları, son illərin dinamikası da bir daha təsdiq edir. Belə ki, 2020-2025-ci illərdə ayrı-ayrı nəqliyyat növləri üzrə tranzit daşımaların statistik mənzərəsinə nəzər saldıqda ən böyük xüsusi çəkinin avtomobilə məxsus olduğu, eləcə də bu nəqliyyat növü üzrə müsbət dinamikanın müşahidə edildiyi aydın olur (Diaqram 2). Ümumiyyətlə, qapıdan-qapıya çatdırma, müxtəlif iqlim şəraitində və mürəkkəb relyeflərdə işləmə imkanları və s. xüsusiyyətləri ilə avtomobil nəqliyyatı müasir iqtisadiyyatın və gündəlik həyatın ən vacib elementlərindən biridir. Daşıma proseslərini tamamlayan və bitirən nəqliyyat növü kimi avtomobil nəqliyyatı istehsal və istehlak arasında əlaqəni təmin edir. Xammalın müəssisələrə, hazır məhsulların isə bazarlara çatdırılması əsasən bu nəqliyyat növü vasitəsilə həyata keçirilir. Bu da ticarətin genişlənməsinə və ümumi iqtisadi artıma təkan verir. Avtomobil nəqliyyatı qısa və orta məsafələr üçün ən sürətli və operativ nəqliyyat vasitəsidir. Yüklərin və sərnişinlərin vaxtında çatdırılması biznes proseslərinin səmərəliliyini artırır, çevikliyi və rəqabət qabiliyyətliliyi təmin edir.



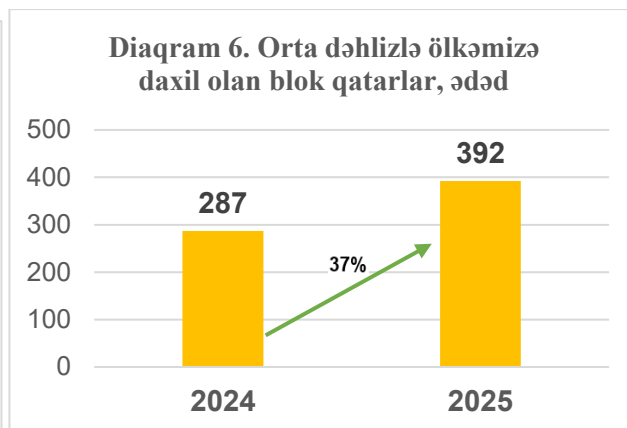
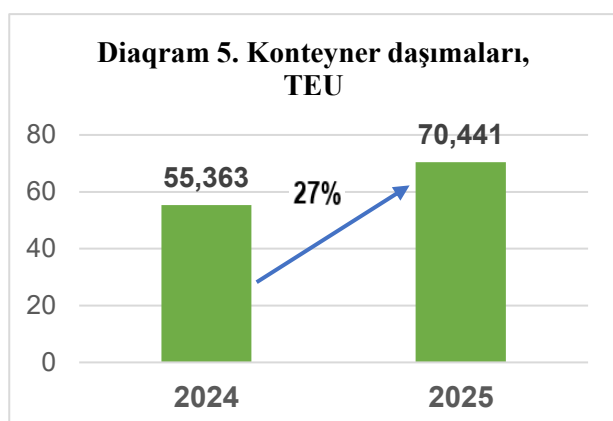
Mənbə: Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdəşimələr üzrə Koordinasiya Şurası (<https://transit.gov.az>)

Ayrı-ayrı dəhlizlər üzrə daşımalara gəldikdə 2025-ci ildə Şərqi-Qərbi istiqamətində 10.6%, Şimal-Cənub istiqamətində 12.3% artım, Cənub-Qərbi və Şimal-Qərbi istiqamətlərində isə, uyğun olaraq, 5.3% və 16.0% azalma müşahidə edilmişdir.



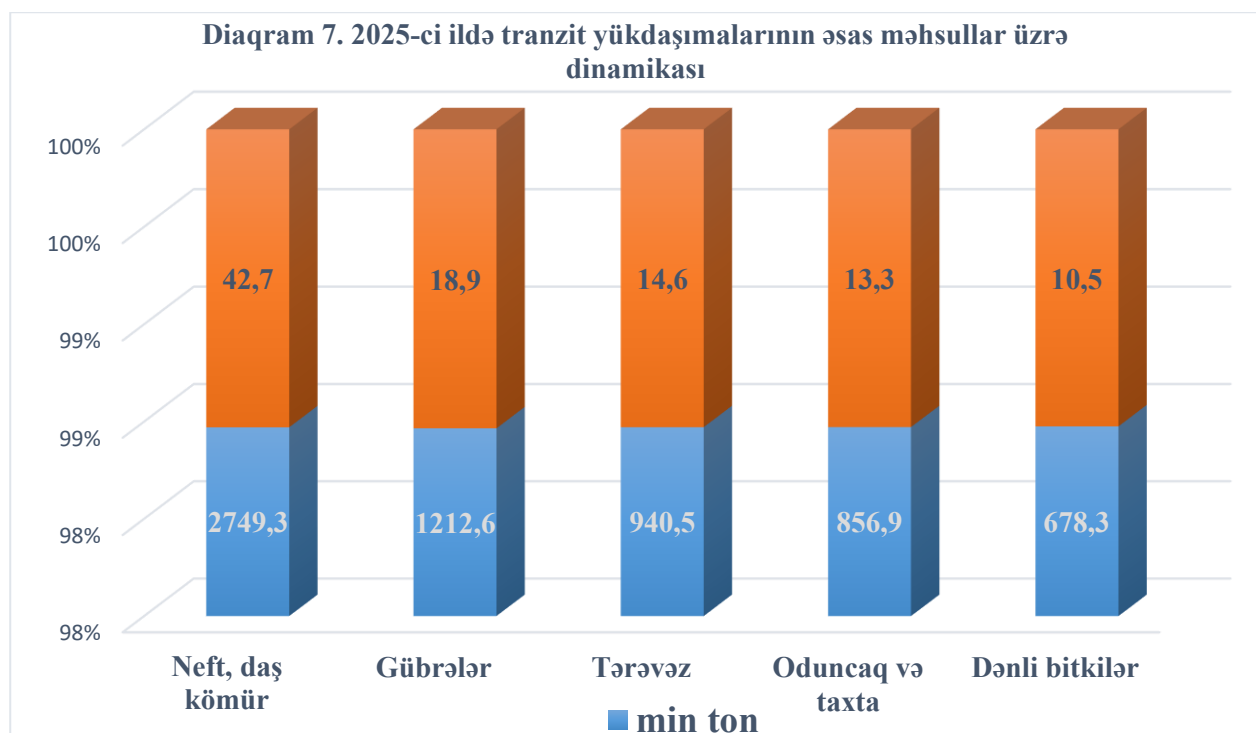
Mənbə: Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdəşimələr üzrə Koordinasiya Şurası (<https://transit.gov.az>)

2025-ci ildə tranzit rejimdə konteyner daşımalarının sayı 70,441 TEU təşkil edib ki, bu da ötən ilin göstəricisindən (55,363 TEU) 27% çox deməkdir. Eyni zamanda, Orta dəhlizlə göndərilən blok qatarların sayı 392 ədəd təşkil etmişdir ki, bu da ötən ildən (287 ədəd) 37% çoxdur.



Mənbə: Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası (<https://transit.gov.az>)

Azərbaycan Respublikası dinamik inkişaf edərək, xarici ticarət struk-turunu və tranzit imkanlarının ilbəl zənginləşdirməkdədir. Bununla belə, 2025-ci ildə tranzit yükdaşımaların strukturunda ilk beşliyi 2749.3 min ton və ya 42.7%-lə neft-daş kömür, 1212.6 min ton və ya 18.9%-lə gübrələr, 940.5 min ton və ya 14.6%-lə tərəvəz, 856.9 min ton və ya 13.3%-lə oduncaq və taxta, 678.3 min ton və ya 10.5%-lə dənli bitkilər tutur.



Mənbə: Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası (<https://transit.gov.az>)

Mövcud vəziyyətin təhlilindən aydın olur ki, ötən ilə nisbətən neft və daş kömür 20.6%, gübrələr isə 4.2% azalmış, tərəvəz 31.4%, oduncaq və taxta 26.8%, dənli bitkilər isə 265.3% artmışdır. 2025-ci ilin statistik mənzərəsi, həyata keçiril-məkdə olan layihələr logistika-tranzit imkanlarının daha da genişləndirilməsi, artmaqda olan yük həcmlərinin çevik və səmərəli şəkildə qarşılınması və yola

salınması üçün bir sıra məsələlərin də nəzərə alınmasını zəruri edir. Bu məqsədlə, mövcud mənzərənin əsasında müvafiq ekonometrik təhlillərin aparılması, təklif və tövsiyələrin hazırlanması məqsəduyğun olardı.

Region üzrə mövcud layihələrin müqayisəli təhlili, eyni zamanda müvafiq nəqliyyat növləri və dəhlizlər üzrə yükdaşımalarda vəziyyətinin araşdırılmasını tələb edir. Eyni zamanda, 2023-2024-cü ildə tranzit daşınmalarda, qismən azalma olduğu üçün, 2023-2024-cü illərin təhlili daha uyğun nəticələr əldə etməyə imkan verir. Azərbaycan Respublikasının Tranzit Yükdaşımaları üzrə Koordinasiya Şurasının (t.y.) məlumatlarına əsasən, bütün nəqliyyat növləri üzrə tranzit yükdaşımalarının həcmi 2023-cü ilə nisbətən 2024-cü ildə 9 faiz artaraq 19.1 milyon tona çatmışdır. O cümlədən, boru kəməri ilə 14.5 milyon ton (8 faiz artım), dəmir yolu ilə 7.0 milyon ton (6 faiz), avtomobil yolu ilə 7.2 milyon ton (11 faiz), hava nəqliyyatı ilə 304 min ton (26 faiz), konteyner daşımaları isə 55 671 TEU (19 faiz artım) təşkil etmişdir. Avtomobil yolları ilə daşımaların həcmində təşviq-edici tədbirlərin həyata keçirilməsi mühüm rol oynamışdır. Məsələn, təhlükəli yüklərlə əlaqədar xüsusi yol vergisinin ləğv edilməsi və yük avtonəqliyyatı vasitələrinin çəkisinə görə vergidən azad olunan həddin 38 tondan 41 tona yüksəldilməsi bu artımı stimullaşdıran amillərdən biri kimi çıxış edir (Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası, 2024).

Son illərdə global ticarət axınlarında baş verən dəyişikliklər, logistika marşrutlarının diversifikasiyası və yeni geoiqtisadi reallıqlar nəqliyyat dəhlizləri üzrə yük axınlarının strukturuna da təsir etmişdir. Bu baxımdan, Şərqi-Qərb, Şimal-Cənub, Şimal-Qərb və Cənub-Qərb kimi əsas nəqliyyat dəhlizləri üzrə yükdaşımaların struktur təhlili mühüm elmi və praktiki əhəmiyyət kəsb edir.

METODOLOGİYA

Tədqiqat prosesində Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat dəhlizləri üzrə yükdaşımaların strukturu loqarifmik xətti panel modelindən istifadə olunmaqla təhlil edilmişdir. Modelin tətbiqi müqayisənin aparıldığı 2023 və 2024-cü illərdə dinamikanın, eyni zamanda müxtəlif nəqliyyat dəhlizləri arasında struktur fərqlərinin təhlilinə imkan verir.

Panel data ekonometrikasında ən məşhur nəticələrdən biri Mundlak (1978) tərəfindən irəli sürülmüşdür və bu nəticəyə görə, fərdi effektlərin izahlı dəyişənlərin zaman üzrə orta qiymətləri ilə korrelyasiyası mövcud olduqda təsadüfi və sabit effektlərin qiymətləri bir-birinə bərabər olur (Imbens & Wooldridge, 2008).

Modelin ümumi forması aşağıdakı kimidir:

$$\ln(Y_{it}) = \alpha_i + \beta X_{it} + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

Burada, Y_{it} i -ci nəqliyyat dəhlizi üzrə t dövründə yük həcmi, tranzit və ya yük dövriyyəsinə, i müxtəlif nəqliyyat dəhlizlərini, α_i hər bir dəhlizə xas olan sabit effektləri (struktur fərqlərini), β zaman üzrə ümumi dəyişmə meylini, ε_{it} isə təsadüfi faktorları ifadə edir.

Model nəqliyyat dəhlizlərində yük dövriyyəsinin müqayisə olunan illərdə necə dəyişdiyini və konkret nəqliyyat növləri üzrə dinamik artma və ya azalma xarakteri daşdığını müəyyən etməyə imkan verən ekonometrik yanaşmadır.

Nəqliyyat dəhlizləri üzrə yük daşımalarının ekonometrik təhlili

Qeyd edək ki, β (loqarifmik dəyişmə) əmsalının hesablanması üçün ilk olaraq hər bir nəqliyyat dəhlizi üzrə 2023 və 2024-cü illər üzrə yükdaşımaların həcmi götürülmüş, daha sonra bu göstəricilər natural loqarifma formasına çevrilmişdir. Növbəti mərhələdə 2024-cü ilin loqarifmik göstəricisindən 2023-cü ilin loqarifmik göstəricisi çıxılmış və alınan fərq β əmsalı kimi qəbul edilmişdir. Bu fərq dəhliz üzrə dəyişməni ifadə etməklə, zaman ərzində nisbi artım və ya azalma səviyyəsini göstərir. Əldə olunan nəticə müsbət olduqda artım, mənfi olduqda azalma, sıfıra yaxın olduqda isə sabitlik kimi interpretasiya edilir.

Respublikamızın ərazisində nəqliyyat dəhlizləri üzrə yükdaşımalарın dinamikası və onun loqarifmik xətti panel data modelindən istifadə edilməklə hesablanmış dəyişmə meyli aşağıdakı cədvəldə öz əksini tapmışdır. (Cədvəl 1.).

Cədvəl 1. Azərbaycan Respublikasında nəqliyyat dəhlizləri üzrə yük daşımaları

	2023	2024	2023-cü ilə nisbətən, 2024-cü ildə faizlə	β (log dəyişmə)
Daşınmış yükün həcmi, min ton				
Şərq-Qərb	17383,3	16982,4	97,7	-0.023
ondan:				
Avropa Qafqaz-Asiya	9342,7	8322,3	89,1	-0.115
Şimal-Cənub	9 271,1	9 896,5	106,7	0.065
Şimal-Qərb	5 898,6	5 984,9	101,5	0.015
Cənub-Qərb	252,9	394,2	155,9	0.443
Dəhlizlər üzrə tranzit yük daşınmışdır				
Şərq-Qərb	10 668,4	10 220,9	95,8	-0.043
ondan:				
Avropa-Qafqaz-Asiya	6 459,9	5 891,9	91,2	-0.089
Şimal-Cənub	1 829,7	2 240,1	122,4	0.201
Şimal-Qərb	5 889,4	5 984,9	101,6	0.016
Cənub-Qərb	252,9	394,2	155,9	0.443
Yük dövriyyəsi milyon ton-km				
Şərq-Qərb	6 648,0	6 942,4	104,4	0.043
ondan:				
Avropa-Qafqaz-Asiya	4 241,8	3 723,7	87,8	-0.131
Şimal-Cənub	2 494,7	2 809,3	112,6	0.119
Şimal-Qərb	3 390,7	3 326,6	98,1	-0.019
Cənub-Qərb	340,2	120,0	35,3	-1.131

Mənbə: Cədvəl "Azərbaycanda nəqliyyat" statistik məcmuə, Bakı, DSK, 2025-in məlumatları əsasında müəllif tərəfindən tərtib olunmuşdur.

Cədvəl məlumatlarının təhlilindən göründüyü kimi, 2023-cü ilə nisbətən 2024-cü ildə Şərq-Qərb nəqliyyat dəhlizi vasitəsilə daşınmış yükün həcmi 2,3 faiz azalmışdır. Avropa-Qafqaz-Asiya istiqamətində 10,9 faiz azalma baş versə də, Şimal-Cənub istiqamətində 6,7 faiz, Şimal-Qərb üzrə 1,5 faiz, Cənub-Qərb üzrə isə 55,9 faiz artım qeydə alınmışdır. Dəhlizlər üzrə tranzit yükdaşımaları Şərq-Qərb dəhlizində müvafiq olaraq 4,2 və 8,8 faiz azalmış, Şimal-Cənub, Şimal-Qərb və Cənub-Qərb istiqamətlərində isə 22,4, 1,6 və 55,9 faiz artmışdır.

Ekonometrik nəticələrin təhlili göstərir ki, ümumilikdə nəqliyyat dəhlizləri üzrə dəyişmə homogen deyil və dəhlizlər arasında ciddi struktur heterogenlik mövcuddur. Ümumi meyl baxımından bəzi dəhlizlərdə artma, bəzilərinə isə azalma dinamika müşahidə olunur ki, bu da modeldə β əmsalının orta səviyyədə və qarışıq təsirli olduğunu göstərir.

Şərqi-Qərbi dəhlizi üzrə yük dövriyyəsinin təhlili göstərir ki, burada ümumi və tranzit yükdaşımalarda nisbətən azalma müşahidə olunmuşdur. Ekonometrik baxımdan bu, mənfi və ya sıfıra yaxın β effekti ilə izah olunur. Şimal-Cənub dəhlizində isə əks tendensiya müşahidə olunur. Burada həm yük həcmi, həm tranzit, həm də yük dövriyyəsində müsbət artım var. Ekonometrik model baxımından bu, müsbət β əmsalına uyğun gəlir və bu dəhlizin statistik olaraq müsbət dinamika müşayiət olunan dəhliz kimi çıxış etdiyini göstərir. Bu nəticə Şimal-Cənub dəhlizinin strateji və tranzit əhəmiyyətinin artdığını təsdiqləyir.

Şimal-Qərbi dəhlizi üzrə göstəricilər demək olar ki, sabitdir və bu, $\beta \approx 0$ vəziyyətinə uyğun gəlir.

Cənub-Qərbi dəhlizində isə çox yüksək dəyişkənlik müşahidə olunur. Xüsusilə yük dövriyyəsində kəskin azalma və bəzi göstəricilərdə yüksək artım fərqli xarakter daşıyır.

Təhlil göstərir ki, 2024-cü ildə dəhlizlər üzrə yükdaşımaların strukturu Şərqi-Qərbi Dəhlizində 51 faizə, Şimal-Cənub Dəhlizində 30 faizə, Şimal-Qərbi Dəhlizində 18 faizə, Cənub-Qərbi Dəhlizində isə 1 faizə bərabər olmuşdur. Əlbəttə ki, dəhlizlər inkişaf etdikcə yük daşımalarının strukturu da dəyişir.

NƏTİCƏ VƏ TƏKLİFLƏR

Aparılan təhlillər göstərir ki, Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat dəhlizləri üzrə yük daşımalarının strukturu 2023–2024-cü illər ərzində qeyri-bərabər və heterogen dinamikaya malik olmuşdur. Ekonometrik (loqarifmik xətti panel) model nəticələri də bu dəyişikliklərin dəhlizlər üzrə fərqli inkişaf trayektoriyası ilə müşayiət olunduğunu təsdiqləyir.

Şərqi-Qərbi dəhlizində ümumi və tranzit yük axınlarında azalma müşahidə olunsada, bu dəhliz hələ də əsas paya malik olmaqla sistemdə dominant mövqeyini qoruyur. Lakin mənfi və zəif β göstəriciləri bu istiqamətdə artım potensialının zəiflədiyini göstərir.

Şimal-Cənub dəhlizi isə həm yük həcmi, həm də tranzit baxımından müsbət dinamika nümayiş etdirərək “artım generatoru” rolunu gücləndirir. Bu, regionlararası ticarət axınlarının yenidən yönləndirilməsi və alternativ marşrutların aktuallaşması ilə izah oluna bilər.

Şimal-Qərbi dəhlizində isə göstəricilər sabit qalaraq struktur baxımından balanslı, lakin zəif dəyişən sistem xarakteri formalaşdırır. Cənub-Qərbi dəhlizində isə yüksək volatillik və kəskin dəyişmələr müşahidə olunur ki, bu da onun ya yeni formalaşan, ya da qeyri-sabit tranzit xətti olduğunu göstərir. Ümumilikdə nəticələr onu deməyə əsas verir ki, Azərbaycan nəqliyyat dəhlizlərində struktur dəyişikliklər getdikcə dərinləşir və yük axınları daha çox Şimal-Cənub istiqamətinə doğru diversifikasiya olunur. Bu isə ölkənin tranzit potensialının artması və regional logistika xəritəsində rolunun güclənməsi baxımından mühüm əhəmiyyət daşıyır. Tranzit daşımaların əsas istiqaməti, müasir iqtisadi və deosiyasi durumunda, Orta dəhlizin üzərinə düşür. Azərbaycan dövlətinin uğurlu daxili və xarici siyasəti, regionda baş verən proseslər Orta dəhlizi nəinki region ölkələrinin, Avropanın və dünyanın marağında olan bir marşruta çevirib. Həm Orta dəhlizin, həm də ümumilikdə ölkəmi-zin nəqliyyat-tranzit-logistika imkanlarından daha yaxşı yararlanmaq üçün aşağıda qeyd edilən təkliflərin nəzərə alınması məqsədəuyğun hesab edilir:

➤ Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin, o cümlədən Orta dəhlizin potensial imkanlarının tam və səmərəli reallaşdırılması üçün nəqliyyat sənədlərinin (eTIR, eCMR, elektron imzalar da daxil olmaqla) rəqəmsallaşdırılması və kağızsız ticarətin tətbiqi zəruridir. Bununla yanaşı, uyğunlaşdırılmış texniki standartların müəyyən edilməsi, uzlaşdırılmış sərhəd nəzarəti, bir pəncərə prinsipi əsasında fəaliyyət göstərən sərhəd məntəqələrinin yaradılması və sadələşdirilmiş gömrük prosedurları ilə ticarətin asanlaşdırılması tədbirləri vacibdir. Eyni zamanda, şəffaf tarif müəyyənləşmə

mexanizmlərinin və əlaqələndirilmiş qiymət siyasətinin forma-laşdırılması mühüm əhəmiyyət kəsb edir;

- Avropa dövlətləri 15 milyon avro dəyərində proqram çərçivəsində ticarət prosedurlarını təkmilləşdirməyi, gömrük səmərəliliyini artırmağı, nəqliyyat qaydalarını uzlaşdırmağı və multimodal logistikanı inkişaf etdirməyi hədəfləyir. Dövlət-özəl tərəfdaşlığı, uzlaşdırılmış tarif sistemləri və aktivlərin idarə edilməsi, ümumilikdə nəqliyyat dəhlizlərinin modernləşdirilməsini və aşağı karbonlu nəqliyyat infrastrukturuna keçidi sürətləndirmək kimi məsələlər də diqqət mərkəzində olmalıdır;
- Müşahidələrdən aydın olur ki, Avropa ilə Asiyanı Cənubi Qafqaz və Türkiyə vasitəsilə birləşdirən ticarət yollarında yük daşımaları sürətlə artır və bu, hələ uzun illər davam edəcəkdir. Lakin infrastrukturun böyük hissəsi köhnə olduğu, müasir tələblərə cavab vermədiyi üçün investisiyaya ciddi ehtiyac yaranır. Xüsusilə, dəmir yolu, liman, sərhəd prosedurları, enerji əlaqələri və rəqəmsal bağlantıların təkmilləşdirilməsi zəruridir. Malların daha sürətli hərəkətini təmin etmək üçün daha uyğun sərhəd qaydalarına ehtiyac var. Investisiya ehtiyacları yalnız dövlət büdcələri üçün çox böyük olduğundan, dəhliz boyunca infrastrukturun modernləşdirilməsi üçün dövlət-özəl tərəfdaşlığının inkişafı zəruridir;
- Orta dəhlizin perspektivləri və Zəngəzur dəhlizinin açılacağı nəzərə alınaraq, Azərbaycan, Türkiyə və Ermənistan arasında əlaqələndirilmiş dəhliz planlaşdırması həyata keçirilə bilər. Bu çərçivədə Azərbaycan-Ermənistan-Türkiyə sərhəd keçid məntəqələrində ticarətin asanlaşdırılmasını dəstəkləyən addımların atılması, müvafiq beynəlxalq təcrübədən (məsələn, Qərbi Balkanların təcrübəsi) istifadə etməklə "yaşıl zolaqların" tətbiqi üçün texniki-iqtisadi qiymətləndirmələrin aparılması, həmçinin emal səmərəliliyi və çevikliyin artırılması üçün gömrük məlumat mübadiləsinin rəqəmsallaşdırılması nəzərdən keçirilə bilər;
- Transxəzər Nəqliyyat Dəhlizi müzakirə edilərkən, Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə Çindən Avropaya gedən marşurt üzrə əsas iştirakçılar kimi ortaya çıxır. Bununla belə Özbəkistan, Qırğızıstan, Ermənistan kimi ölkələr də dəhlizin gələcək perspektivlərində mühüm rol oynaya bilər;
- Avropa Birliyi nümayəndələri dəfələrlə Orta dəhlizi Avropa İttifaqının "Global Gateway" strategiyasının flaqmanı adlandırıblar. Bu mənada, Avropa sözügedən strategiya çərçivəsində Orta Dəhlizə investisiya yatırmaq marağındadır və bu istiqamətdə artıq, Qazaxıstanda konkret layihələr icra olunmaqdadır. Dəhliz boyunca bu layihələrin uzlaşdırılması "butulka effekti"ni aradan qaldıraraq dəhlizin daha çevik və səmərəli fəaliyyətinə imkan verər;
- Qeyd etmək vacibdir ki, müəyyən edilmiş mövcud Transxəzər nəqliyyat dəhlizi qarşılıqlı ticarətin artırılması faydalarını tam əks etdirmir və uzunmüddətli perspektivdə bağlantı təkmilləşdirmələri üçün əlavə imkanlar müəyyən edilə bilər. Bəzi hallarda, birbaşa marşrutdan kənarında yerləşən resurslarla zəngin ölkələri birləşdirən qidalandırıcı xətlərə əlavə investisiyalar vacib xammal və bazarlara çıxışı əhəmiyyətli dərəcədə artır bilər. Azərbaycan Respublikasında da bunların nəzərə alınaraq ticarət münasibətlərinin inkişaf etdirilməsi məqsədəuyğun olardı;
- Dövlət-özəl tərəfdaşlığının prioritetliyini nəzərə alaraq, özəl operatorlar və logistika təminatçılarının ədalətli çıxışı üçün bazarın liberallaşdırılması zəruridir. Nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı və dəhlizin uzunmüddətli dayanıqlığının təmin edilməsi üçün özəl investisiyaların cəlb edilməsi vacibdir. Özəl subyektlər kapital təmin etməklə yanaşı, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətini və etibarlılığını əhəmiyyətli dərəcədə artırma, səmərəlilik, innovasiya və əməliyyat intizamına töhfə verə bilər. Xüsusilə, Avropa və digər beynəlxalq bizneslərin iştirakı inkişaf etmiş bazar nümunəsi,

zəngin innovasiya potensialı və davamlı logistika, yaşıl texnologiyalar və rəqəmsallaşdırma sahəsində ən yaxşı təcrübələrin tətbiqinə imkan yaradar;

- Orta Dəhlizin uzunmüddətli, səmərəli və etibarlı fəaliyyətinin təmin edil-məsi, zamanla uzlaşan birgə təkmilləşdirici addımların atılması məqsədilə dəhliz üzərində yerləşən ölkələrin ortaq tədqiqat laboratoriyalarının və innovasiya mərkəzlərinin formalaşdırılması, birgə tədqiqatlar üçün qabaqcıl hesablama və bulud platformalarına çıxış imkanlarının yaradılması əhəmiyyətli hesab edilir.
- Enerji və nəqliyyat layihələri ilə yanaşı, fiber-optik layihələr, yeni internet mübadilə nöqtələrinin yaradılması, peyk əlaqələrinin genişləndirilməsi, etibarlı texnoloji tərəfdaşlıq, kibertəhlükəsizliyin yaxşılaşdırılması, standartlara riayət edilməsi, süni intellekt və yerli startaplar kimi inkişaf etməkdə olan texnologi-yalara üstünlük verilməsi tövsiyə olunur;
- Orta dəhliz boyunca real vaxt rejimində yük izləmə sistemlərinə keçid, inteqrasiya olunmuş İT platformalarının tətbiqi, qarşılıqlı fəaliyyətin və məlumat mübadiləsinin gücləndirilməsi məqsədilə ümumi qarşılıqlı fəaliyyət göstərən dəmir yolu və gömrük texnologiyalarının (ERTMS (European Rail Traffic Management System), DAC (Digital Automatic Coupling), eTIR, NCTS (New Computerised Transit System), SEED (System for Exchange of Excise Data)) tətbiqi səmərəli ola bilər.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Ağayev, E. (2023). Azərbaycanın nəqliyyat-tranzit imkanları və beynəlxalq dəhlizlərdə rolu. *İqtisadiyyat və İdarəetmə*, 3(75), 45–53.
2. Asian Development Bank. (2017). *Economic corridor development: From conceptual framework to practical implementation* [Guidance note].
3. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/913256/economic-corridor-development-guidance-note.pdf>
4. Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsi. (t.y.).
5. <https://customs.gov.az/>
6. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. (2025). *Azərbaycanda nəqliyyat*. Dövlət Statistika Komitəsi.
7. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. (t.y.). *Statistik məlumatlar*. <https://stat.gov.az/>
8. Azərbaycan Respublikası Rəqəmsal İnkişaf və Nəqliyyat Nazirliyi. (t.y.). *Rəsmi sayt*. <https://mincom.gov.az/az>
9. Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası. (2024). *2024-cü il üzrə tranzit yükdaşımalar*.
10. <https://transit.gov.az/storage/2024-c-il-Tranzit-Ykda-malar-YENI.pdf>
11. Azərbaycan Respublikasında Tranzit Yükdaşımalar üzrə Koordinasiya Şurası. (t.y.). *Tranzit portalı*.
12. <https://www.transit.gov.az>
13. Balbaa, M. E. (2022). *International transport corridors*. Yangi Nashr.
14. CAREC & Asian Development Bank. (2024, December). *Transit trade facilitation in Azerbaijan, Kazakhstan and Uzbekistan*. Asian Development Bank.
15. David, L. (2022). *Dictionary of transport and logistics*. Kogan Page.
16. Əliyeva, S. (2022). "Orta Dəhliz" in üstünlükləri və qlobal ticarətə təsiri. *Regionların İnkişafı*, 4, 31–40.

17. Əsədov, A. (2013). *Azərbaycan Respublikasında yeni nəqliyyat sisteminin formalaşması və davamlı inkişafı: Elmi-nəzəri əsasları və perspektivləri*. Avropa.
18. Əsədov, A., & Dadaşov, Ə. (2025). Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri: Milli və qlobal çağırışlar. *İqtisadi İslahatlar*, 1(12), 25–39.
19. Gasimli, V., Aliyev, F., et al. (2024). *The Middle Corridor: Navigating current realities and embracing future prospects*. University Press Târgu Mureş.
20. Gasimli, V., Asadov, A., & Suleymanov, A. (2025). Digital logistics platform: Efficiency of transport-transit services. *Development Prospects for Sustainable Transport Symposium 2025*, 327–351. ISBN 978-3-032-20205-5.
21. Imbens, G. W., & Wooldridge, J. M. (2008). *Applied microeconometrics workshop: Lecture notes 3 & 4*. Institute for Research on Poverty, University of Wisconsin–Madison. https://www.irp.wisc.edu/newsevents/workshops/appliedmicroeconometrics/participants/notes/rev_lect_3&4_J.pdf
22. Kazhymurat, B. (2022). *Middle Corridor and Kazakhstan's transit strategy*. Institute of World Economy and Politics.
23. Mərkəzi Bank of Azerbaijan Republic. (t.y.). *Xarici sektorun statistikas*. <https://www.cbar.az/page-43/external-sector-statistics>
24. Organisation for Economic Co-operation and Development. (2025). *Developing a scoreboard to measure economic corridors' connectivity: Background note* [Panel 2, OECD Emerging Markets Forum].
25. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/events/2025/04/oecd-emerging-markets-forum/Panel%20_OECD%20EMF%20Background%20Note%20-%20Developing%20a%20Scoreboard%20to%20Measure%20Economic%20Corridors%20Connectivity.pdf
26. Panos, M. (2019). *Transport systems analysis*.
27. Qasımlı, V., & Əsədov, A. (2025). *Tranzit icmalı*. İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi
28. <https://ereforms.gov.az/files/review/pdf/az/ee0bffe92be2f3ad94e98da0987b717c.pdf>
29. Report.az. (t.y.). *Orta dəhlizlə yük daşımalarının həcmi 63% artıb*. <https://report.az/infrastruktur/orta-dehlizle-yuk-dasimalarinin-hecmi-63-artib/>
30. Rodrigue, J. P. (2024). *The geography of transport systems* (6th ed.). Routledge.
31. TRACECA. (2024). *Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia: Strategic development plan 2022–2026*. TRACECA.
32. Trend.az. (t.y.). *Transport news*. <https://en.trend.az/business/transport/3642640.html>
33. UNCTAD. (2023). *Review of maritime transport 2023*. United Nations Conference on Trade and Development.
34. Vəliyev, D., et al. (2012). *Beynəlxalq iqtisadiyyat*. Avropa.
35. World Bank. (2023). *Middle trade and transport corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030*. World Bank.
36. World Economic Forum. (2021). *Global risks report 2021: Supply chain and transport disruption*. WEF.
37. World Trade Organization. (2023). *World trade report: Re-globalization for a resilient, inclusive and sustainable future*. WTO.