

## ŞƏRQ-QƏRB DƏHLİZİ ÇƏRÇİVƏSİNDƏ AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ ƏMƏKDAŞLIQ PERSPEKTİVLƏRİ

*Daxil olub: 4 sentyabr 2026-cı il*  
*Qəbul olunub: 8 oktyabr 2026-cı il*

*Received: 4 September 2026*  
*Accepted: 8 October 2026*

**Aynur Oruculu**  
Doktorant, UNEC;  
*aynur.oruculu@neconomy.gov.az*  
*<https://orcid.org/0000-0002-5025-037X>*

**DOI: <https://doi.org/10.30546/UNECSR.2026.03.1065>**

### **Xülasə**

Azərbaycanın coğrafi mövqeyi ölkəni Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin əsas qovşaqlarından birinə çevirmişdir. Bu üstünlük 2022-ci ildən sonrakı qlobal geosiyasi dəyişikliklər və yükləşmə axınlarının yenidən konfigurasiyası fonunda əlavə strateji əhəmiyyət kəsb etmişdir.

Tədqiqat 2022–2025-ci illəri əhatə edən empirik zaman sıralı məlumatların təhlilinə, ikitərəfli və çoxtərəfli əməkdaşlıq sazişlərinin müqayisəli hüquqi-institusional qiymətləndirilməsinə, eləcə də tranzit performans göstəricilərinin ölkələr üzrə struktur müqayisəsinə əsaslanır. Tədqiqatın töhfəsi Şərq-Qərb dəhlizinə yalnız fiziki infrastruktur deyil, hüquqi çərçivələr, tarif harmonizasiyası və rəqəmsal koordinasiya kimi institusional komponentlər prizmasından yanaşaraq bu təhlili Azərbaycan kontekstinə tətbiq etməsindədir. Nəticələr əməkdaşlığın üçsəviyyəli arxitekturasını — çoxtərəfli platformalar, ikitərəfli strateji tərəfdaşlıqlar və operasional birgə müəssisələr — müəyyənləşdirir və tarif harmonizasiyası ilə gömrük sistemlərinin qarşılıqlı əməliyyat qabiliyyəti sahəsindəki boşluqları aşkarlayır.

Nəticələr göstərir ki, 2024-cü ildə TITR (Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu) üzrə yükləşmələrin həcmi əvvəlki illə müqayisədə 63% artaraq 4.1 milyon tona çatmışdır. Çin istiqamətində 287 yük qatarı hərəkət etmiş, bu göstərici 86% artımı ifadə edir. Azərbaycan-Çin ikitərəfli ticarət dövriyyəsi 2023-cü ildə 3.1 milyard ABŞ dollarını keçmişdir. Eyni zamanda, Avropa İttifaqının Global Gateway təşəbbüsü çərçivəsində 2024-cü ildə Mərkəzi Asiyada davamlı nəqliyyat əlaqələliyi üçün elan edilmiş 10 milyard avroluq investisiya öhdəliyi Trans-Xəzər dəhlizinə regional marağın artdığını göstərir; bu məbləğ birbaşa Azərbaycana yönəlmiş investisiya deyil.

Yekun olaraq, Azərbaycan TRACECA, BTQ dəmir yolu, ŞƏT və Türk Dövlətləri

Təşkilatı kimi platformalar vasitəsilə çoxvektorlu əməkdaşlıq modelini institusional olaraq diversifikasiya etmişdir. Bu modelin davamlı rəqabət üstünlüyü institusional islahatların sürəti və Zəngəzur dəhlizi kimi struktur layihələrin reallaşma perspektivindən asılıdır. Məqalədə 2030-cu ilədək üç alternativ inkişaf ssenarisi (baza, optimist, pessimist) qiymətləndirilir, əsas institusional risklər və prioritet siyasət istiqamətləri müəyyənləşdirilir.

*Açar sözlər:* Şərq-Qərb dəhlizi, beynəlxalq əməkdaşlıq, Orta Dəhliz, TRACECA, BTQ dəmir yolu.

*JEL Classification:* F15; F13; R40; F55

## AZERBAIJAN'S INTERNATIONAL COOPERATION PROSPECTS WITHIN THE EAST-WEST CORRIDOR

Aynur Oruculu  
PhD Student, UNEC

### Abstract

Azerbaijan's geographical location has made the country one of the main nodes of the East-West international transport corridor. This advantage has gained even greater strategic importance, especially since 2022, against the backdrop of global geopolitical changes and the reshaping of freight flows.

The study is based on the analysis of empirical time-series data covering 2022–2025, a comparative legal and institutional assessment of bilateral and multilateral cooperation agreements, as well as a structural comparison of transit performance indicators by country.

The results show that in 2024, the volume of freight transportation on the TITR (Trans-Caspian International Transport Route) increased by 63% compared to the previous year, reaching 4.1 million tons. 287 freight trains moved in the direction of China, which represents an increase of 86%. Azerbaijan-China bilateral trade turnover exceeded 3.1 billion US dollars in 2023. At the same time, the €10 billion investment commitment announced in 2024 under the EU's Global Gateway initiative for sustainable transport connectivity in Central Asia signals growing regional interest in the Trans-Caspian corridor; this amount does not represent investment directed specifically to Azerbaijan.

Finally, Azerbaijan has institutionally diversified its multi-vector cooperation model through platforms such as TRACECA, the BTK railway, the SCO and the Turkic States Organization. The sustainable competitive advantage of this model

depends on the pace of institutional reforms and the prospects for the implementation of structural projects such as the Zangezur corridor. The paper also assesses three alternative development scenarios up to 2030 (baseline, optimistic and pessimistic) and identifies key institutional risks and priority policy directions.

**Keywords:** *East-West corridor, international cooperation, Middle Corridor, TRACECA, BTK railway.*

## ПЕРСПЕКТИВЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА АЗЕРБАЙДЖАНА В РАМКАХ ВОСТОЧНО-ЗАПАДНОГО КОРИДОРА

*Айнур Оруджлу*  
Докторант, UNEC

### Резюме

Географическое положение Азербайджана сделало страну одним из главных узлов Восточно-Западного международного транспортного коридора. Это преимущество приобрело еще большее стратегическое значение, особенно с 2022 года, на фоне глобальных геополитических изменений и перестройки грузовых потоков.

Исследование основано на анализе эмпирических данных временных рядов за 2022–2025 годы, сравнительной правовой и институциональной оценке двусторонних и многосторонних соглашений о сотрудничестве, а также структурном сравнении показателей эффективности транзита по странам. Научная новизна исследования заключается в рассмотрении Восточно-Западного коридора не только с точки зрения физической инфраструктуры, но и институциональных компонентов — правовых рамок, тарифной гармонизации и цифровой координации. Результаты выявляют трёхуровневую архитектуру сотрудничества: многосторонние платформы, двусторонние стратегические партнёрства и операционные совместные предприятия.

Результаты показывают, что в 2024 году объем грузоперевозок по Транскаспийскому международному транспортному маршруту (ТМТМ) увеличился на 63% по сравнению с предыдущим годом, достигнув 4,1 млн тонн. В направлении Китая было перевезено 287 грузовых поездов, что представляет собой увеличение на 86%. В 2023 году двусторонний товарооборот между Азербайджаном и Китаем превысил 3,1 миллиарда долларов США. Одновременно в рамках инициативы Европейского союза Global Gateway («Глобальные ворота») в 2024 году были объявлены инвестиционные обяза-

тельства в размере 10 миллиардов евро на развитие устойчивой транспортной связанности в Центральной Азии, что свидетельствует о возросшем региональном интересе к Транскаспийскому коридору; данная сумма не является инвестициями, направленными непосредственно в Азербайджан.

Наконец, Азербайджан институционально диверсифицировал свою многовекторную модель сотрудничества посредством таких платформ, как TRACECA, железная дорога БТК, ШОС и Организация тюркских государств. Устойчивое конкурентное преимущество этой модели зависит от темпов институциональных реформ и перспектив реализации структурных проектов, таких как Зангезурский коридор. В статье также оцениваются три альтернативных сценария развития до 2030 года (базовый, оптимистический и пессимистический), выявляются ключевые институциональные риски и приоритетные направления политики.

**Ключевые слова:** *Восточно-Западный коридор, международное сотрудничество, Средний коридор, TRACECA, железная дорога БТК.*

## Giriş

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin geoiqtisadi əhəmiyyəti post-pandemiya dövrü və 2022-ci ildən sonra formalaşan yeni geopolitik reallıqlar fonunda keyfiyyətcə yeni mərhələyə daxil olmuşdur. Şimal tranzit marşrutları üzərində yaranan sanksiya məhdudiyyətləri Avrasiya yükdaşımalarının alternativ istiqamətlər üzrə yenidən konfigurasiyasını sürətləndirmişdir. Nəticə etibarilə, TITR üzrə tranzit həcmnin 2022-ci ildən sonra ardıcıl artması (aşağıda Cədvəl 1 və 2-də təqdim olunduğu kimi) Azərbaycanın Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi daxilində tranzit qovşağı kimi mövqeyinin gücləndiyini göstərir. Xüsusilə Orta Dəhliz boyunca formalaşan yeni logistika axınları Azərbaycanın nəqliyyat imkanları ilə yanaşı, beynəlxalq diplomatik və iqtisadi əlaqələrinin də genişlənməsinə zəmin yaratmışdır (Avdaliani, 2025).

Müasir elmi ədəbiyyatda Azərbaycanın Şərq-Qərb dəhlizindəki rolu əsasən fiziki infrastruktur və tranzit imkanları kontekstində araşdırılır (Gochitashvili & Mukasheva, 2022; World Bank, 2023). Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı və Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə aparılmış tədqiqatlar infrastruktur modernizasiyasının tranzit potensialına təsirini geniş şəkildə qiymətləndirmişdir. Bununla belə, beynəlxalq əməkdaşlığın institusional komponentləri — hüquqi çərçivələr, tarif harmonizasiyası, rəqəmsal

koordinasiya sistemləri və çoxtərəfli idarəetmə mexanizmləri — akademik ədəbiyyatda hələ kifayət qədər sistemli şəkildə araşdırılmamışdır. Nəqliyyat infrastrukturunun ticarət və tranzit xərclərinə təsiri iqtisadi ədəbiyyatda nəzəri və empirik baxımdan geniş əsaslandırılmışdır: nəqliyyat xərclərinin beynəlxalq ticarətə təsiri (Hummels, 2007), landlokd ölkələrin daşınma xərcləri və iqtisadi artım arasındakı əlaqə (Radelet & Sachs, 1998), infrastruktur çatışmazlığının tranzit xərclərinə təsiri (Limão & Venables, 2001), limanların regionallaşması və hinterland integrasiyası (Notteboom & Rodrigue, 2005), institusional keyfiyyətin iqtisadi nəticələr üzərində üstün rolu (Rodrik, Subramanian, & Trebbi, 2004), habelə yerli kontekstdə (Rzayev & İbrahimov, 2020). Mövcud tədqiqat bu boşluğu qismən doldurmağı hədəfləyir.

Məqalə üç əsas tədqiqat sualına cavab axtarır:

1. Azərbaycanın Şərq-Qərb dəhlizi üzrə formalaşdırdığı beynəlxalq əməkdaşlıq arxitekturası hansı institusional komponentlərdən ibarətdir?
2. İkitərəfli və çoxtərəfli əməkdaşlıq mexanizmlərinin inkişafı ilə tranzit göstəricilərinin dinamikası arasında hansı əlaqə müşahidə olunur?
3. Mövcud əməkdaşlıq boşluqları və koordinasiya problemlərinin aradan qaldırılması üçün hansı siyasət istiqamətləri prioritet hesab oluna bilər və əməkdaşlığın 2030-cu ilədək hansı alternativ inkişaf ssenariləri mümkündür?

#### *Nəzəri çərçivə*

Tədqiqatın konseptual əsasını iki qarşılıqlı tamamlayıcı nəzəri istiqamət təşkil edir. Birincisi, Yeni İnstitusional İqtisadiyyat çərçivəsi (North, 1990; Williamson, 2000) beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri boyunca formalaşan əməkdaşlığı formal qaydaların (müqavilələr, tarif rejimləri, gömrük prosedurları) və qeyri-formal institusional mexanizmlərin qarşılıqlı təsiri kimi izah etməyə imkan verir; bu yanaşmaya görə tranzit xərclərinin azalması təkcə fiziki infraqurulturdan deyil, əməliyyat xərclərini aşağı salan institusional koordinasiyaadan asılıdır. İkincisi, geoiqtisadiyyat nəzəriyyəsi (Luttwak, 1990; Blackwill & Harris, 2016) infraqurulturu və tranzit layihələrinin dövlətlər üçün iqtisadi alətlərlə geosiyasi məqsədlərə nail olma vasitəsinə çevrilməsini konseptuallaşdırır və Azərbaycanın çoxvektorlu əməkdaşlıq strategiyasının təhlili üçün əlverişli baza yaradır.

Tədqiqatın təklif etdiyi üçsəviyyəli institusional arxitektura modeli bu iki nəzəri istiqamətin sintezi əsasında qurulmuşdur: çoxtərəfli platformalar səviyyəsi əsasən institusional-hüquqi tənzimləmə, ikitərəfli strateji tərəfdaşlıqlar səviyyəsi geoiqtisadi balanslaşdırma, operasional birgə müəssisələr səviyyəsi isə əməliyyat institusionallaşması məntiqini əks etdirir. Bununla belə, tədqiqatın nəzəri töhfəsi

mütləq mənada yeni deyil: Kenderdine və Bucskey (2021) artıq TITR-in institusional inkişafını Yeni İnstitusional İqtisadiyyat prizmasından təhlil etmiş, Parpiyev və digərləri (2026) isə "fragmentləşmiş əlaqəlilik" (fragmented connectivity) konsepti çərçivəsində Orta Dəhlizdə tarif harmonizasiyası və gömrük koordinasiyasındakı institusional uyğunsuzluqları ətraflı araşdırmışlar. Hazırkı tədqiqat bu ədəbiyyatı təkzib etmir, əksinə, onun nəticələrini Azərbaycanın çoxvektorlu əməkdaşlıq arxitekturası kontekstində konkretləşdirir və üçsəviyyəli struktur modeli vasitəsilə sistemləşdirir.

Tədqiqatın metodoloji əsasını 2022–2025-ci illər üzrə tranzit və logistika göstəricilərinin zaman sıralı təhlili, beynəlxalq müqavilələrin müqayisəli hüquqi-institusional qiymətləndirilməsi və tərəfdaş ölkələr üzrə tranzit performans indikatorlarının struktur müqayisəsi təşkil edir. Araşdırmanın informasiya bazası transit.gov.az hesabatları, TITR Assosiasiyasının materialları, Avropa Komissiyası və beynəlxalq analitik mərkəzlərin hesabatları əsasında formalaşdırılmışdır.

### **Materiallar və metodlar**

Tədqiqat 2019–2025-ci illər dövrünü əhatə edir, əsas analitik diqqət isə 2022–2025-ci illər üzərində cəmlənmişdir; tam illik məlumatların mövcud olduğu 2025-ci il empirik təhlilin son həddi kimi götürülmüşdür. Bununla belə, məqalənin yazılış prosesi zamanı elan edilmiş bəzi institusional inkişaf (məsələn, TRACECA.ge-nin 2026-cı il aprel ayı yeniləməsi, Avropa Komissiyasının 2026-cı il fevral hesabatı və Topway Shipping-in 2026-cı il may məlumatı) hadisələrin davamlılığını əks etdirmək məqsədilə qeyri-kəmiyyət (kontekstual) məlumat kimi mətnə istinad edilmişdir; bu mənbələr əsas empirik zaman sırasının (2022–2025) tərkib hissəsi deyil.

Araşdırmada üç əsas məlumat mənbəyindən istifadə edilmişdir: (1) rəsmi mənbələr — transit.gov.az (transit.gov.az, 2025a), TITR Assosiasiyasının protokolları (INDEX1520, 2025), president.az (President of the Republic of Azerbaijan, 2024) və Avropa Komissiyasının materialları (European Commission, 2024); (2) beynəlxalq analitik hesabatlar — Central Asia-Caucasus Analyst (Fazl-e-Haider, 2025), Hague Research Institute (Hague Research Institute, 2024) və Jamestown Foundation (Jamestown Foundation, 2025); (3) statistik bazalar — CEIC, ITF və TITR hesabatları (transit.gov.az, 2025b).

Tədqiqat metodologiyası kimi müqayisəli institusional analiz, tranzit göstəricilərinin zaman sıralı təhlili və tərəfdaş ölkələrin əməkdaşlıq modellərinin struktur müqayisəsi tətbiq edilmişdir. İstifadə olunan bütün statistik göstəricilər müxtəlif mənbələr

üzrə qarşılaşdırılmış və daha yüksək etibarlılıq səviyyəsinə malik məlumatlar əsas götürülmüşdür.

Tədqiqatda institusional analiz metodu tətbiq edilmiş, beynəlxalq əməkdaşlığın hüquqi, funksional və strateji ölçüləri kompleks şəkildə qiymətləndirilmişdir. Hüquqi analiz çərçivəsində beynəlxalq müqavilələr və çoxtərəfli əməkdaşlıq mexanizmləri, funksional analizdə tranzit və ticarət axınları, strateji analizdə isə Azərbaycanın regional geoiqtisadi mövqeyi araşdırılmışdır.

Müqayisəli analiz üsulu vasitəsilə Çin, Avropa İttifaqı, Türkiyə, Gürcüstan və Qazaxıstan ilə formalaşdırılmış əməkdaşlıq modelləri tranzit göstəriciləri və institusional effektivlik baxımından müqayisə edilmişdir.

Bundan əlavə, zaman sıralı analiz metodu 2022-ci ildən sonra yaranmış geopolitik dəyişikliklərin və sanksiya faktorunun fonunda Orta Dəhliz üzrə tranzit axınlarının dinamikasını və onları müşayiət edən dəyişiklikləri izləmək məqsədilə tətbiq olunmuşdur.

Əməkdaşlığın perspektivlərini qiymətləndirmək məqsədilə keyfiyyət əsaslı ssenari təhlili (qualitative scenario analysis) tətbiq edilmişdir. Müəyyən edilmiş tranzit tendensiyaları və institusional boşluqlar əsasında üç alternativ inkişaf ssenarisi – baza, optimist və pessimist – qurulmuşdur. Ssenarilər kəmiyyət proqnozu deyil, əsas hərəkətverici amillərin (institusional koordinasiyanın dərinliyi, struktur layihələrin reallaşması və xarici geosiyasi mühit) müxtəlif kombinasiyalarına əsaslanan mümkün inkişaf trayektoriyalarının məntiqi çərçivəsi kimi təqdim olunur.

#### *Metodoloji məhdudiyyət*

Vurğulanmalıdır ki, tədqiqatda tətbiq olunan “zaman sıralı təhlil” ifadəsi illər üzrə deskriptiv müqayisəni bildirir və ekonometrik mənada zaman sıralı modelləşdirməni (reqressiya, VAR, panel data) əhatə etmir; işdə hipotez testi, etibarlılıq intervalı və ya səbəb-nəticə qiymətləndirməsi aparılmamışdır. Bu səbəbdən məqalədə əməkdaşlıq mexanizmləri ilə tranzit göstəriciləri arasındakı münasibət səbəb-nəticə əlaqəsi (təsir) kimi deyil, eyni dövrdə müşahidə olunan əlaqə və müşayiət olunan dəyişikliklər kimi şərh edilir. Bu seçim tədqiqatın ilkin mərhələdə institusional və hüquqi arxitekturanın sistemli təsvirinə yönəlməsi ilə bağlıdır. Tarif harmonizasiyası ilə tranzit həcmələri arasındakı əlaqənin panel data reqressiyası və ya fərqlərin fərqi (difference-in-differences) metodları ilə kəmiyyətcə qiymətləndirilməsi bu tədqiqatın həddlarından kənarda qalır və aşağıda ayrıca qeyd olunduğu kimi gələcək tədqiqatların predmetini təşkil edir.

## Əsas nəticə

### *Azərbaycanın Şərq-Qərb Dəhlizi üzrə Əməkdaşlıq Arxitekturası*

Azərbaycanın Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi üzrə beynəlxalq əməkdaşlıq sistemi üç əsas institusional səviyyədə formalaşır. Birinci səviyyə çoxtərəfli platformalardır. TRACECA və Trans-Caspian International Transport Route Association kimi mexanizmlər tarif siyasəti, tranzit prosedurları və texniki standartların regional harmonizasiyasını təmin edir.

İkinci səviyyəni ikitərəfli strateji tərəfdaşlıqlar təşkil edir. Çin, Avropa İttifaqı, Türkiyə və Qazaxıstan ilə imzalanmış sazişlər dəhlizin müxtəlif seqmentlərinin hüquqi və maliyyə əsaslarını formalaşdırır. Xüsusilə 2024–2025-ci illərdə Azərbaycan–Çin strateji tərəfdaşlığının genişlənməsi Orta Dəhliz üzrə əməkdaşlığın yeni mərhələyə keçdiyini göstərir.

Üçüncü səviyyə isə operasional koordinasiyanı təmin edən birgə müəssisələrdən ibarətdir. BTKİ Railways və Middle Corridor Multimodal kimi mexanizmlər dövlət və özəl sektor əməkdaşlığı əsasında multimodal tranzit idarəetməsini gücləndirir.

**Cədvəl 1. Azərbaycanın ŞQ Dəhlizi Üzrə Əsas Beynəlxalq Əməkdaşlıq Müqavilələri (1993–2025)**

| İl   | Tərəf / Mexanizm                                   | Hüquqi Format                          | Əsas Öhdəlik                                                                                                                               |
|------|----------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1993 | Avropa İttifaqı – TRACECA proqramı                 | Çoxtərəfli müqavilə (14 ölkə)          | E-Q dəhlizinin çoxtərəfli hüquqi çərçivəsinin yaradılması                                                                                  |
| 1999 | Azərbaycan – Avropa İttifaqı                       | Tərəfdaşlıq və Əməkdaşlıq Müqaviləsi   | Siyasi dialoq, ticarət, nəqliyyat əməkdaşlığı                                                                                              |
| 2017 | Azərbaycan – Gürcüstan – Türkiyə                   | BTQ dəmir yolu istismara verilməsi     | E-Q multimodal dəhlizinin əsas quru seqmenti                                                                                               |
| 2022 | AB – Azərbaycan                                    | Enerji üzrə Anlaşma Memorandumu        | Enerji diversifikasiyası; nəqliyyat–enerji sinergiyası                                                                                     |
| 2024 | Azərbaycan – Çin (ŞƏT sammiti, Astana)             | Strateji Tərəfdaşlıq Birgə Bəyannaməsi | Orta Dəhliz üzrə birbaşa əməkdaşlıq; BKİY çərçivəsi; vizasız rejim                                                                         |
| 2024 | TİTR Assosiasiyası (10 ölkə)                       | Çoxtərəfli Koordinasiya Protokolu      | 2025 yük planı; tarif harmonizasiyası; rəqəmsallaşma                                                                                       |
| 2025 | Azərbaycan – Çin (Pekin, aprel)                    | Hərtərəfli Strateji Tərəfdaşlıq        | Dərinləşdirilmiş praktiki əməkdaşlıq; müştərək multimodal müqavilə                                                                         |
| 2025 | AB Global Gateway – Trans-Xəzər İnvestisiya Forumu | Çoxtərəfli maliyyə öhdəlikləri         | 10 mlrd avro (2024 Brüssel forumu; Mərkəzi Asiyanın 5 ölkəsi üzrə regional öhdəlik, birbaşa Azərbaycana aid deyil); 1.5 mlrd AB–ADB paketi |

*Mənbə: (President of the Republic of Azerbaijan, 2024; transit.gov.az, 2025a; TRACECA Organisation, 2025; INDEX1520, 2025). Müəllifin sintezi.*

### *Çin ilə Əməkdaşlığın Dərinləşməsi: BKİY-dən Hərtərəfli Strateji Tərəfdaşlığa*

Çin ilə əməkdaşlıq Azərbaycanın Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi üzrə ən dinamik tərəfdaşlıq istiqamətlərindən biridir. Əməkdaşlığın institusional əsası 2015-ci ildə “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” üzrə memorandumun imzalanması ilə formalaşmış, 2024-cü ildə ŞƏT sammiti çərçivəsində qəbul edilən Strateji Tərəfdaşlıq Bəyannaməsi ilə yeni mərhələyə keçmişdir (President of the Republic of Azerbaijan, 2024). Həmin sənəddə Çinin Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə aktiv iştirak niyyəti rəsmi şəkildə təsbit edilmişdir.

2025-ci ildə Bakı-Pekin görüşləri nəticəsində münasibətlərin hərtərəfli strateji tərəfdaşlıq səviyyəsinə yüksəldilməsi əməkdaşlığın siyasi və iqtisadi dərinliyini artırmışdır (Fazl-e-Haider, 2025). Eyni dövrdə Çin-Azərbaycan marşrutu üzrə yük qatarlarının və konteyner daşımalarının həcmi əhəmiyyətli şəkildə artmış, Orta Dəhliz üzrə tranzit axınlarının genişlənməsi müşahidə olunmuşdur. 2024-cü ildə Çindən Azərbaycana 287 yük qatarı işlədilmiş — bu, bir öncəki ilə nisbətən 86% artım deməkdir — 378,000 ton yük daşınmış, konteyner blok qatarlarının sayı isə son dörd il ərzində 3,200%-dən çox artmışdır (Jamestown Foundation, 2025; Topway Shipping, 2026).

Bundan əlavə, Çin Dəmir Yolları Konteyner Daşıma Şirkəti CRCT-nin 2025-ci ilin avqustunda Middle Corridor Multimodal birgə müəssisəsinə qatılması Çin kapitalının Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturuna birbaşa institusional integrasiyasının ilk nümunəsidir (Jamestown Foundation, 2025). Bu addım əməkdaşlığın siyasi bəyanatlar səviyyəsindən operasional ortaqlıq səviyyəsinə keçidini əks etdirir.

### *Avropa İttifaqı ilə Əməkdaşlıq: TRACECA-dan Global Gateway-ə*

Avropa İttifaqı ilə Azərbaycanın Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi üzrə əməkdaşlığı 1993-cü ildə TRACECA proqramının başlanması ilə institusional xarakter almışdır. TRACECA çərçivəsində nəqliyyat prosedurlarının harmonizasiyası, multimodal daşımaların inkişafı və regional əlaqələndirmə mexanizmləri formalaşdırılmışdır.

2022-ci ildə imzalanmış AB-Azərbaycan Enerji Memorandumu əməkdaşlığın nəqliyyat və enerji təhlükəsizliyi istiqamətlərində daha da genişlənməsinə şərait yaratmışdır. Avropa İttifaqı Azərbaycanın qeyri-neft sektorunda əsas investorlardan biri olaraq qalmaqla iqtisadi diversifikasiya prosesinə dəstək verməyə davam edir (European Commission, 2025).

2022-ci ildən sonra Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə yükdaşımaların

sürətli artımı Avropa İttifaqının Orta Dəhlizə marağının artması ilə müşayiət olunmuşdur. Bu çərçivədə 2024-cü ildə Brüsseldə keçirilən Global Gateway İnvestorlar Forumunda Mərkəzi Asiya ölkələrində davamlı nəqliyyat əlaqələliyinə yönələn ümumilikdə 10 milyard avroluq investisiya öhdəliyi elan edilmişdir (European Commission, 2024). Qeyd etmək lazımdır ki, bu məbləğ beş Mərkəzi Asiya respublikasını (Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan və Özbəkistan) əhatə edən, davam edən və planlaşdırılan layihələrdən ibarət regional öhdəlikdir və birbaşa Azərbaycana yönəlmiş investisiya kimi şərh edilə bilməz. Azərbaycan üçün onun əhəmiyyəti dolayı xarakter daşıyır: dəhlizin Xəzərin şərq sahilindəki seqmentlərinin gücləndirilməsi Bakı limanı və Azərbaycan dəmir yolları vasitəsilə keçən tranzit axınlarının potensial həcmi artırır. Bu investisiyalar dəhlizin infrastruktur modernizasiyası, rəqəmsal integrasiyası və multimodal logistika imkanlarının genişləndirilməsinə yönəldilmişdir. Avropa Komissiyasının 2026-cı il tədqiqatında isə Qafqaz vasitəsilə Avropa ilə Mərkəzi Asiya arasında ticarət marşrutlarının bərpası üçün investisiya ehtiyacları xəritələndirilmişdir (European Commission, 2026).

#### *Regional Çoxtərəfli Platformalar: TITR, TDT, ŞƏT*

Trans-Caspian International Transport Route Association Şərq-Qərb dəhlizinin əsas çoxtərəfli koordinasiya platforması kimi çıxış edir. 2025-ci ildə Bakıda keçirilmiş ümumi yığıncaqda iştirakçı dövlətlər arasında tarif siyasəti, rəqəmsallaşma və multimodal logistika üzrə yeni əməkdaşlıq istiqamətləri razılaşdırılmışdır. Assosiasiya 2025-ci il üçün 1,000 blok qatar məqsədini hədəf olaraq müəyyənləşdirmişdir — bu, 2024-cü ilin 300 qatarlıq nəticəsinin üç dəfəsidir (Caspian News, 2024).

Bununla yanaşı, Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində nəqliyyat əməkdaşlığının genişlənməsi Azərbaycanın regional logistika sistemində rolunun artması ilə paralel baş vermişdir. e-TIR, vahid nəqliyyat sənədləri və tarif harmonizasiyası istiqamətində aparılan işlər Azərbaycanın tranzit standartlarının formalaşdırılmasında daha aktiv mövqe tutması ilə müşayiət olunmuşdur.

Eyni zamanda Şanxay Əməkdaşlıq Təşkilatı ilə əməkdaşlığın genişlənməsi də Orta Dəhlizin geosiyasi əhəmiyyətinin artdığı dövrə təsadüf edir. 2024-cü ildən sonra Azərbaycan-Çin əməkdaşlığının dərinləşməsi ŞƏT çərçivəsində nəqliyyat və logistika əlaqələrinin yeni mərhələyə keçdiyini nümayiş etdirir (Caspian-Alpine Society, 2025).

**Cədvəl 2. Azərbaycanın Əsas Tərəfdaşları üzrə Əməkdaşlıq Mexanizmləri və Müşayiət Olunan Göstəricilər (2024–2025)**

| Tərəfdaş                  | Mexanizm                                           | Dövr      | Müşayiət olunan göstəricilər (2024–2025)                                                                                                |
|---------------------------|----------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Çin                       | BKİY / TITR birgə müəssisəsi (CRCT qatıldı)        | 2015→2025 | AZ-Çin ticarəti: 3.1 mlrd USD (2023, +43%); 2024-də 287 yük qatarı (+86%); 378,000 ton yük                                              |
| Avropa İttifaqı           | TRACECA, Global Gateway, AB-AZ TKM (2022)          | 1993→cari | 1.5 mlrd AB+ADB paketi; 10 mlrd avro regional investor öhdəliyi (Mərkəzi Asiya üzrə; Azərbaycana birbaşa aid deyil); 2026 meta-tədqiqat |
| Gürcüstan                 | BTK birgə müəssisəsi (BTKİ Railways)               | 2007→cari | BTQ tutumu: 1→5 mln ton/il (2024 modernizasiya); 184 km GE bölməsi yeniləndi                                                            |
| Türkiyə                   | BTK / TITR çərçivəsi                               | 2017→cari | Poti–Samsun–Karasu bərə xətti; konteyner yönləndirilməsi; 17 mln ton/il hədəf (2034)                                                    |
| Qazaxıstan                | TITR Assosiasiyası; Middle Corridor Multimodal LLC | 2014→cari | Aktau/Quryq–Ələt bərə inteqrasiyası; 4.1 mln ton (2024, +63%)                                                                           |
| Türk Dövlətləri Təşkilatı | Nəqliyyat Fəaliyyət Planı                          | 2021→cari | Tarif harmonizasiyası; e-TIR tətbiqi; vahid nəqliyyat sənəd sistemi                                                                     |

*Mənbə: (Fazl-e-Haider, 2025; Hague Research Institute, 2024; TrasportoEuropa, 2025; Caspian News, 2024; TRACECA.ge, 2026; Topway Shipping, 2026); müəllifin sintezi.*

Tədqiqatın empirik nəticələri Azərbaycanın Şərq-Qərb dəhlizi üzrə əməkdaşlığının ölçülə bilən göstəricilərini aşağıdakı kimi ümumiləşdirir. Birincisi, 2024-cü ildə TITR üzrə yükdaşımaların həcmi əvvəlki illə müqayisədə 63% artaraq 4,1 milyon tona çatmışdır (Cədvəl 2). İkincisi, Çin istiqamətində işlədilmiş yük qatarlarının sayı 287-yə çatmış, bu 86% artımı ifadə edir, konteyner blok qatarlarının sayı isə son dörd il ərzində 3.200%-dən çox artmışdır. Üçüncüsü, Azərbaycan-Çin ikitərəfli ticarət dövriyyəsi 2023-cü ildə 3,1 milyard ABŞ dollarını keçmişdir. Dördüncüsü, Avropa İttifaqının Global Gateway təşəbbüsü çərçivəsində Mərkəzi Asiya ölkələri üzrə 10 milyard avro regional investisiya öhdəliyi elan edilmişdir; bu göstərici Azərbaycana birbaşa investisiyanı deyil, Trans-Xəzər dəhlizinə regional marağın səviyyəsini əks etdirir. Nəhayət, Cədvəl 1 və Cədvəl 2-də təqdim olunan müqavilə xronologiyası və institusional göstəricilər Azərbaycanın əməkdaşlıq arxitekturasının üç səviyyəli (çoxtərəfli, ikitərəfli, operasional) struktura malik olduğunu təsdiqləyir. Qeyd edilməlidir ki, yuxarıdakı göstəricilər əməkdaşlıq mexanizmlərinin birbaşa nəticəsi deyil, onların inkişafını müşayiət edən fəaliyyət (output) indikatorlarıdır və iqtisadi səmərənin birbaşa ölçüsü kimi şərh edilməməlidir. Bu nəticələrin iqtisadi və

geosiyasi mənası aşağıdakı Müzakirə bölməsində şərh olunur.

## **Müzakirə**

### *Çoxvektorlu Tərəfdaşlıq Modelinin Geoiqtisadi Məntiqi*

Azərbaycanın beynəlxalq əməkdaşlıq siyasəti çoxtərəfli və balanslaşdırılmış xarakter daşıyır. Çinin BKİY təşəbbüsü, Avropa İttifaqının Global Gateway proqramı, Şanxay Əməkdaşlıq Təşkilatı və Türk Dövlətləri Təşkilatı platformaları ilə paralel əməkdaşlıq Azərbaycanın geoiqtisadi manevr imkanlarını genişləndirir. Bu yanaşma kiçik dövlətlərin coğrafi mövqeyini diplomatik və iqtisadi üstünlüyə çevirməsini nəzərdə tutan “strateji kiçik dövlət diplomatiyası” modeli ilə uyğunluq təşkil edir (Vinokurov, 2018).

Xüsusilə 2024-cü ildə həm AB-nin Trans-Xəzər investisiya təşəbbüslərinin, həm də Çin–Azərbaycan strateji tərəfdaşlığının paralel inkişafı Azərbaycanın müxtəlif güc mərkəzləri arasında balans siyasəti yürütməsini nümayiş etdirir. Bu siyasət ölkəyə əlavə investisiya və tranzit üstünlükləri qazandırır (Caspian Policy Center, 2025).

Lakin çoxvektorlu əməkdaşlıq modeli müəyyən risklər də yaradır. AB açıq şəkildə Çin–Azərbaycan yaxınlaşmasını coğrafi baxımdan AB-nin əlaqə marşrutlarına potensial rəqib kimi qiymətləndirir (Brantly & Gerner, 2024). Bu qiymətləndirmə Azərbaycana diplomatik kapital yaratsa da hər iki tərəfin maraq göstərdiyi ölkə olaraq eyni zamanda öhdəliklərin çatışmazlıq riskini artırır və tərəflərdən biri güzəştlər tələb etdikdə çoxtərəfli balans çətin olur.

### *İnstitusional boşluqlar və koordinasiya problemləri*

Şərq–Qərb dəhlizi üzrə əməkdaşlıqda mühüm irəliləyişlərə baxmayaraq, bir sıra institusional problemlər qalmaqdadır. İlk növbədə, Trans-Caspian International Transport Route Association çərçivəsində vahid tarif sisteminin tam formalaşmaması tranzit marşrutları üzrə qiymət sabitliyini və yük axınlarının proqnozlaşdırılmasını çətinləşdirir.

İkinci mühüm problem rəqəmsal gömrük sistemlərinin tam qarşılıqlı əməliyyat qabiliyyətinin (interoperabilliyin) təmin edilməməsidir. e-TIR, e-CMR və vahid pəncərə mexanizmləri bəzi iştirakçı ölkələrdə məhdud tətbiq olunduğundan, Azərbaycanın gömrük optimallaşdırılması sahəsində əldə etdiyi nailiyyətlərin regional miqyasda vahid standart kimi tətbiqi ləngiyir.

Digər strateji boşluq isə Zəngəzur dəhlizi ilə bağlıdır. Dəhlizin tam fəaliyyətə başlamaması Azərbaycan ilə Türkiyə arasında birbaşa dəmir yolu bağlantısının

formalaşmasını gecikdirir və ümumi tranzit müddətinin azalması potensialını məhdudlaşdırır. Bu amil Orta Dəhlizin rəqabət qabiliyyətinə birbaşa təsir edən əsas struktur problemlərdən biri olaraq qalır.

#### *Əvvəlki Tədqiqatlarla Müqayisə*

World Bank-nın 2023-cü il üzrə “Orta Dəhliz” hesabatında (2023) 2030-cu ilə qədər tranzit yük həcminin əhəmiyyətli dərəcədə artacağı proqnozlaşdırılmışdır. 2022–2024-cü illərdə Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə yük axınlarının sürətli yüksəlişi bu proqnozun real əsaslara söykəndiyini göstərir.

Lakin Gochitashvili & Mukasheva-nın (2022) infrastruktur çatışmazlıqlarına etdiyi vurğu öz aktuallığını saxlayır. Xüsusilə Xəzər dənizi bərə seqmentindəki texniki və logistik darboğazlar dəhlizin ümumi səmərəliliyini məhdudlaşdıran əsas amillərdən biri olaraq qalır (Jamestown Foundation, 2025). Bu problem multimodal daşımaların davamlılığını və tranzit müddətlərinin optimallaşdırılmasını çətinləşdirir.

Hazırkı tədqiqat mövcud ədəbiyyatı tamamlayaraq məsələyə yalnız fiziki infrastruktur deyil, həm də institusional əməkdaşlıq prizmasından yanaşır. Araşdırma göstərir ki, Orta Dəhlizin uzunmüddətli rəqabət qabiliyyəti təkcə nəqliyyat infrastrukturunun genişləndirilməsindən deyil, eyni zamanda çoxtərəfli koordinasiya, tarif harmonizasiyası və rəqəmsal integrasiyanın dərinləşdirilməsindən asılıdır.

#### *Əməkdaşlığın Perspektivləri: Alternativ Ssenarilər, Risklər və Prioritet İstiqamətlər*

Əvvəlki bölmələrdə müəyyən edilmiş tranzit dinamikası (Cədvəl 2) və institusional boşluqlar əsasında Azərbaycanın Şərq-Qərb dəhlizi üzrə əməkdaşlığının 2030-cu ilədək mümkün inkişaf trayektoriyaları üç alternativ ssenari şəklində qiymətləndirilmişdir.

Baza (ətalət) ssenarisi mövcud tendensiyaların davam etdiyini və institusional islahatların indiki tempdə irəlilədiyini nəzərdə tutur. Bu halda TITR üzrə yükdaşımaların artımı davam etsə də, vahid tarif sisteminin tam formalaşmaması, rəqəmsal gömrük sistemlərinin məhdud interoperabilliyi və Xəzər bərə seqmentindəki tutum məhdudiyyətləri artım tempini tədricən zəiflədəcəkdir. Azərbaycan əsasən tranzit qovşağı funksiyasını saxlayacaq, tranzitdən əldə olunan gəlirlər isə daha çox daşıma və liman xidmətləri ilə məhdudlaşacaqdır.

Optimist (institusional integrasiya) ssenarisi TITR çərçivəsində vahid tarif və ucdan-uca (through-rate) qiymətləndirmə mexanizminin tətbiqini, e-TIR, e-CMR və “vahid pəncərə” sistemlərinin bütün iştirakçı ölkələrdə qarşılıqlı əlaqələndirilməsini, Xəzər

donanmasının və liman tutumlarının genişləndirilməsini, habelə Zəngəzur dəhlizinin istismara verilməsini nəzərdə tutur. Bu şəraitdə Dünya Bankının 2030-cu ilədək dəhliz üzrə yük həcmnin üç dəfə artırılması və səyahət müddətinin yarıya endirilməsi hədəfi (World Bank, 2023) reallaşa bilən hesab olunur, Azərbaycan isə tranzit qovşağından Ələt Azad İqtisadi Zonası kimi platformalar vasitəsilə əlavə dəyər yaradan regional logistika mərkəzinə çevrilmək imkanı əldə edir.

Pessimist (geosiyasi fraqmentasiya) ssenarisi xarici mühitin əlverişsiz dəyişməsinə əks etdirir: Şimal marşrutları üzrə məhdudiyyətlərin yumşalması və ya dəniz marşrutlarının (Süveyş kanalı) sabitləşməsi nəticəsində yüklərin bir hissəsinin ənənəvi marşrutlara qayıtması, AB ilə Çin arasında rəqabətin kəskinləşməsi fonunda Azərbaycanın balans siyasətinin çətinləşməsi və regional təhlükəsizlik risklərinin artması. Bu ssenaridə dəhlizin rəqabət üstünlüyü qısamüddətli geosiyasi konyunktura-radan asılı qalır, elan olunmuş investisiya öhdəliklərinin reallaşma tempi isə aşağı düşə bilər.

Ssenari təhlili əməkdaşlığın perspektivləri üçün dörd əsas institusional riski önə çıxarır. Birincisi, koordinasiya riski: çoxsaylı iştirakçı ölkəni birləşdirən TITR çərçivəsində dəhlizin ümumi səmərəliliyi ən zəif segmentin göstəriciləri ilə məhdudlaşır, milli maraqların regional integrasiyadan üstün tutulması isə “fraqmentləşmiş əlaqəlilik” problemini dərinləşdirə bilər (Parpiyev və digərləri, 2026). İkincisi, öhdəliklərin icrası riski: elan olunmuş investisiya paketləri əsasən davam edən və planlaşdırılan layihələrin məcmusu olduğundan, onların faktiki maliyyələşməyə çevrilmə dərəcəsi qeyri-müəyyən qalır. Üçüncüsü, asılılıq riski: tranzit yük bazasının əhəmiyyətli hissəsinin Çin mənşəli yüklərlə formalaşması dəhlizi bir tərəfdaşın ticarət siyasətinə həssas edir. Dördüncüsü, geosiyasi balans riski: çoxvektorlu modelin üstünlüyü güc mərkəzləri arasında rəqabətin kəskinləşdiyi şəraitdə məhdudlaşdırıcı amilə çevrilə bilər (Brantly & Gerner, 2024).

Bu risklər nəzərə alınmaqla Azərbaycan üçün prioritet siyasət istiqamətləri aşağıdakı kimi müəyyənləşdirilə bilər: (1) TITR çərçivəsində vahid və proqnozlaşdırıla bilən tarif sisteminin formalaşdırılmasında təşəbbüskar rolun gücləndirilməsi; (2) rəqəmsal gömrük sistemlərinin (e-TIR, e-CMR, “vahid pəncərə”) tərəfdaş ölkələrlə qarşılıqlı əlaqələndirilməsi; (3) Xəzər bərə və liman tutumlarının artırılması, habelə Ələt Azad İqtisadi Zonası vasitəsilə tranzit axınlarından əlavə dəyər yaradılması; (4) Zəngəzur dəhlizi daxil olmaqla marşrut diversifikasiyasının sürətləndirilməsi; (5) tranzit müddəti, bir konteynerə (TEU) düşən daşıma xərci və tranzit gəlirləri üzrə müntəzəm monitoring sisteminin yaradılması. Sonuncu istiqamət əməkdaşlığın iqtisadi səmərəsinin gələcəkdə birbaşa ölçülməsi üçün zəruri informasiya bazasını təmin edəcəkdir.

### *Gələcək tədqiqat istiqamətləri*

Mövcud araşdırma gələcək tədqiqatlar üçün bir neçə mühüm istiqamət müəyyən edir. İlk olaraq, Trans-Caspian International Transport Route Association çərçivəsində tarif harmonizasiyasının tranzit və ticarət həcmələrinə təsirinin ekonometrik modellərlə ölçülməsi vacibdir. Bu yanaşma tarif siyasətinin dəhlizin rəqabət qabiliyyətinə real təsirini daha dəqiq qiymətləndirməyə imkan verə bilər.

İkinci istiqamət Çin kapitalının Azərbaycanın nəqliyyat və logistika infrastrukturundakı rolunun uzunmüddətli geoiqtisadi nəticələrinin araşdırılmasıdır. Xüsusilə BKİY çərçivəsində artan investisiyaların regional güc balansına və tranzit siyasətinə təsiri ayrıca təhlil tələb edir.

Üçüncü istiqamət isə Zəngəzur dəhlizi layihəsinin reallaşmasının regional nəqliyyat marşrutları və tranzit axınları üzərində yaradacağı potensial təsirlərin modelləşdirilməsidir. Bu tədqiqatlar Orta Dəhlizin gələcək inkişaf ssenarilərinin daha obyektiv qiymətləndirilməsinə şərait yarada bilər.

### **Nəticə**

Aparılmış tədqiqat göstərir ki, Azərbaycan Şərq-Qərb dəhlizi üzrə əməkdaşlığını üç səviyyəli institusional arxitektura (çoxtərəfli platformalar, ikitərəfli strateji tərəfdaşlıqlar, operasional birgə müəssisələr) əsasında qurmuşdur; bu model TRACECA, BTQ dəmir yolu, TITR, ŞƏT və Türk Dövlətləri Təşkilatı kimi platformalar vasitəsilə institusional cəhətdən diversifikasiya olunmuşdur. Bu arxitekturanın formalaşması tranzit və ticarət göstəricilərinin artımı ilə eyni dövrə təsadüf edir; lakin bu göstəricilər səbəb-nəticə əlaqəsini deyil, müşayiət olunan dəyişiklikləri əks etdirir və iqtisadi səmərənin birbaşa ölçüsü deyil. Bununla belə, modelin davamlı rəqabət üstünlüyü institusional islahatların sürətindən, tarif harmonizasiyası və gömrük sistemlərinin qarşılıqlı əməliyyat qabiliyyəti sahəsindəki boşluqların aradan qaldırılmasından, habelə Zəngəzur dəhlizi kimi struktur layihələrin reallaşma perspektivindən asılıdır. Ssenari təhlili göstərir ki, Azərbaycanın tranzit qovşağından regional logistika mərkəzinə çevrilməsi (optimist ssenari) ilk növbədə vahid tarif sisteminin, rəqəmsal gömrük interoperabilliyinin və Xəzər bərə tutumunun genişləndirilməsindən asılıdır, xarici geosiyasi şərtlərin pisləşməsi ehtimalı (pessimist ssenari) isə bu islahatların təxirəsalınmazlığını daha da artırır.

İşin elmi yeniliyi. Tədqiqat Şərq-Qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizini ənənəvi infrastruktur yanaşmasından fərqli olaraq institusional əməkdaşlıq prizmasından

təhlil edir və hüquqi çərçivələr, tarif harmonizasiyası, rəqəmsal gömrük koordinasiyası və çoxtərəfli idarəetmə mexanizmlərini vahid analitik model daxilində birləşdirir. Mövcud institusional təhlil ədəbiyyatını əvəz etmədən, tədqiqatın konkret töhfəsi bu yanaşmanı Azərbaycan kontekstinə tətbiq etməkdə, əməkdaşlıq arxitekturasını üç səviyyəli struktur model şəklində sistemləşdirməkdə və onun 2030-cu ilədək alternativ inkişaf ssenarilərini, institusional risklərini və prioritet istiqamətlərini müəyyənləşdirməkdədir.

Tətbiqi əhəmiyyəti. Tədqiqatın nəticələri Azərbaycanın tranzit siyasətinin formalaşdırılmasında, TITR çərçivəsində tarif harmonizasiyasının dərinləşdirilməsində, e-TIR və e-CMR kimi rəqəmsal gömrük sistemlərinin qarşılıqlı əməliyyat qabiliyyətinin təmin edilməsində və çoxvektorlu diplomatiya modelinin idarə olunmasında praktiki istinad kəsb edə bilər. Əldə edilən nəticələr həm dövlət qurumları, həm də logistika operatorları üçün koordinasiya sahəsində qərar verməyə dəstək verə bilər.

Gözlənilən iqtisadi təsirlər. Əsas hissədə təqdim olunan yükləşmə həcmi, qatarların sayı, ticarət dövriyyəsi və investisiya öhdəlikləri iqtisadi səmərənin birbaşa hesablanması deyil, əməkdaşlığın fəaliyyət göstəriciləridir və yalnız potensial iqtisadi təsirin istiqamətini göstərir. Bu təsir əsasən üç kanal üzrə gözlənilir: (1) tranzit xidmətlərindən (dəmir yolu, liman və bərə tarifləri) daxilolmaların artması; (2) logistika, anbar və emal xidmətləri vasitəsilə ölkədə əlavə dəyərin yaradılması; (3) tranzit müddətinin qısalması hesabına ixracçılar üçün nəqliyyat xərclərinin azalması. Bu effektlərin kəmiyyətə qiymətləndirilməsi tranzit gəlirləri, bir TEU-ya düşən daşıma xərci və tranzit müddəti üzrə ardıcıl məlumat bazası tələb edir və gələcək tədqiqatların predmetini təşkil edir. Zəngəzur dəhlizi kimi struktur layihələrin reallaşması isə hər üç kanal üzrə təsiri gücləndirə bilər.

## Ədəbiyyat

1. Avdaliani, E. (2025, May 22). Europe's big bet on the Trans-Caspian Transport Corridor. The Diplomatic Courier. <https://www.diplomaticcourier.com/posts/europes-big-bet-on-the-trans-caspian-transport-corridor>
2. Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). War by other means: Geoeconomics and statecraft. Belknap Press of Harvard University Press.
3. Brantly, N., & Gerner, J. (2024, October 3). The Azerbaijan-China strategic partnership: Opportunities and challenges for the EU. China Observers in Central and Eastern Europe. <https://chinaobservers.eu/the-azerbaijan-china-strategic-partnership-opportunities-and-challenges-for-the-eu/>
4. Caspian News. (2024, December 18). Trans-Caspian International Transport Route sets new record in 2024. <https://caspiannews.com/news-detail/trans-caspian-international-transport-route-sets-new-record-in-2024-2024-12-18-27/>

5. Caspian Policy Center. (2025). How will Central Asia benefit from the extension of Trans-Caspian transport routes? <https://www.caspianpolicy.org/research/commentary/how-will-central-asia-benefit-from-the-extension-of-trans-caspian-transport-routes>
6. Caspian-Alpine Society. (2025, September 2). SCO Tianjin Summit 2025: Azerbaijan's expanding role in Eurasian cooperation. <https://caspian-alpine.org/sco-tianjin-summit-2025-azerbaijans-expanding-role-in-eurasian-cooperation/>
7. European Commission. (2024, January 30). Global Gateway: EU and Central Asian countries agree on building blocks to develop the Trans-Caspian Transport Corridor. [https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-and-central-asian-countries-agree-building-blocks-develop-trans-caspian-transport-2024-01-30\\_en](https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-and-central-asian-countries-agree-building-blocks-develop-trans-caspian-transport-2024-01-30_en)
8. European Commission. (2025, September). The European Union and Azerbaijan [Factsheet]. Enlargement DG. [https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/2c6527b7-198e-42ce-b72f-202355afba4d\\_en](https://enlargement.ec.europa.eu/document/download/2c6527b7-198e-42ce-b72f-202355afba4d_en)
9. European Commission. (2026, February 6). EU study maps investment needs to rebuild trade routes between Europe and Central Asia via the Caucasus. Enlargement and Eastern Neighbourhood. [https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-study-maps-investment-needs-rebuild-trade-routes-between-europe-and-central-asia-caucasus-2026-02-06\\_en](https://enlargement.ec.europa.eu/news/eu-study-maps-investment-needs-rebuild-trade-routes-between-europe-and-central-asia-caucasus-2026-02-06_en)
10. Fazl-e-Haider, S. (2025, September 4). China's road to Europe passes through Azerbaijan. Central Asia-Caucasus Analyst, Central Asia-Caucasus Institute. <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13891-chinas-road-to-europe-passes-through-azerbaijan.html>
11. Gochitashvili, T., & Mukasheva, A. (2022). Trans-Caspian International Transport Route: Opportunities and challenges. Central Asian Survey, 41(2), 215–234. <https://doi.org/10.1080/02634937.2021.2013891>
12. Hague Research Institute. (2024). Bridging Eurasia: China-Azerbaijan relations, the Middle Corridor, and the Belt and Road Initiative. <https://hagueresearch.org/bridging-eurasia-china-azerbaijan-relations-the-middle-corridor-and-the-belt-and-road-initiative/>
13. Hummels, D. (2007). Transportation costs and international trade in the second era of globalization. Journal of Economic Perspectives, 21(3), 131–154. <https://doi.org/10.1257/jep.21.3.131>
14. INDEX1520. (2025, January). The Trans-Caspian International Transport Route: Report. [https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125\\_T ITR.pdf](https://index1520.com/upload/medialibrary/c1a/h914jj1ibcbwxh7n7a9iix89eilcb8ta/en310125_T ITR.pdf)
15. Jamestown Foundation. (2025). Middle Corridor makes progress toward operational reality. Eurasia Daily Monitor. <https://jamestown.org/middle-corridor-makes-progress-toward-operational-reality/>
16. Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). Middle Corridor—policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route (ADB Working Paper No. 1268). Asian Development Bank Institute. <https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>
17. Limão, N., & Venables, A. J. (2001). Infrastructure, geographical disadvantage, transport costs, and trade. World Bank Economic Review, 15(3), 451–479. <https://doi.org/10.1093/wber/15.3.451>
18. Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of

- commerce. *The National Interest*, 20, 17–23.
19. North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.
20. Notteboom, T., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313.  
<https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
21. Parpiyev, S., Jakubayeva, S., Kaliyeva, A., Nurov, M., Yermekbayev, A., & Farnir, F. (2026). Fragmented connectivity in the Middle Corridor: National interests vs. regional integration. *Journal of Social Studies Education Research*, 17(2).  
<https://jsser.org/index.php/jsser/article/view/7432>
22. President of the Republic of Azerbaijan. (2024, July 3). Joint Declaration of the Republic of Azerbaijan and the People's Republic of China on the establishment of a strategic partnership. <https://president.az/en/articles/view/66389>
23. Radelet, S., & Sachs, J. D. (1998). Shipping costs, manufactured exports, and economic growth [Working paper]. Harvard Institute for International Development, Harvard University.
24. Rodrik, D., Subramanian, A., & Trebbi, F. (2004). Institutions rule: The primacy of institutions over geography and integration in economic development. *Journal of Economic Growth*, 9(2), 131–165. <https://doi.org/10.1023/B:JOEG.0000031425.72248.85>
25. Rzayev, A., & İbrahimov, M. (2020). *Beynəlxalq nəqliyyat əməliyyatları*. İqtisad Universiteti Nəşriyyatı.
26. Topway Shipping. (2026, May 19). Forget the Suez. Rail freight from China to Turkey is having its moment. Shenzhen Topway International Forwarding Co.  
<https://www.topwayshipping.com/forget-the-suez-rail-freight-from-china-to-turkey-is-having-its-moment/>
27. TRACECA Organisation. (2025, December 2). TRACECA at the EU Global Gateway International Platform: Participation in the Investment Forum in Tashkent. [https://traceca-org.org/en/news/single-news/n/traceca\\_at\\_the\\_eu\\_global\\_gateway\\_international\\_platform\\_participation\\_in\\_the\\_investment\\_forum\\_in\\_ta/](https://traceca-org.org/en/news/single-news/n/traceca_at_the_eu_global_gateway_international_platform_participation_in_the_investment_forum_in_ta/)
28. TRACECA.ge. (2026, April 7). Institutional mechanisms of the Trans-Caspian International Transport Route. <https://traceca.ge/en/route/silk-road/institutionalmechanismsofthetrans-caspianinternationaltransportroute>
29. transit.gov.az. (2025a). East-West Corridor. Council of the Trans-Caspian International Transport Route. <https://transit.gov.az/en/corridors/east-west-corridor>
30. transit.gov.az. (2025b). Transit Freight Transportation Quarterly Report Q2 2025. <https://transit.gov.az/storage/Website-Report-2025-Q2-ENG.pdf>
31. TrasportoEuropa. (2025, March 7). Freight traffic rises in 2024 along the Middle Corridor. <https://www.trasporto.europa.it/english/freight-traffic-rises-in-2024-along-the-middle-corridor/>
32. Vinokurov, E. (2018). *Introduction to the Eurasian Economic Union*. Palgrave Macmillan. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-92825-8>
33. Williamson, O. E. (2000). The new institutional economics: Taking stock, looking ahead. *Journal of Economic Literature*, 38(3), 595–613. <https://doi.org/10.1257/jel.38.3.595>
34. World Bank. (2023). *The Middle Trade and Transport Corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030*. World Bank Group. <https://doi.org/10.1596/40084>