

Əsgər Elşən oğlu ZEYNALOV

Azərbaycan Dövlət İqtisad Universitetinin (UNEC) doktorantı

## BEYNƏLXALQ DAŞIMALAR SİSTEMİNDƏ TRANZİT MÖVQEYİN QIYMƏTLƏNDİRİLMƏSİNİN NƏZƏRİ ƏSASLARI: İQTİSADI ASPEKT

### Xülasə

Məqalədə ölkənin beynəlxalq daşımalar sistemində tranzit mövqeyinin gücləndirilməsinin iqtisadi aspektləri təhlil edilir. Qlobal nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin gücləndirilməsi üçün iki mühüm iqtisadi amil fərqləndirilir. Bunlardan biri iqtisadi inkişaf və ya onun ayrı-ayrı aspektləri, o cümlədən infrastrukturun inkişafı, investisiya həcmi və institusional inkişaf, digəri isə beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyidir. Bu iki qrup amilin bir-biri ilə əlaqəsində iki-istiqamətli səbəb-nəticə əlaqəsinin olması gözləniləndir. Ona görə də hər iki qrup amillərin bir-birinə olan təsirlərindən kəmiyyətə qiymətləndirilməsini apararaq, qlobal nəqliyyat sistemində Azərbaycanın tranzit rolunun gücləndirilməsi üçün iqtisadi amillərin təsirini xarakterizə edən simulyasiya modelin qurulması zəruridir.

**Açar sözlər:** nəqliyyat sektoru, tranzit mövqeyi, iqtisadi artım, neoklassik artım nəzəriyyəsi, endogen artım nəzəriyyəsi, institusional artım nəzəriyyəsi

JEL: F 31

DOI: 10/54414/UXQN5970

### Giriş

İstənilən ölkə onun üçün vacib olan bütün növ mal və xidmətləri ölkə daxilində istehsal etmək gücündə deyil. Hətta belə bir imkan olsaydı da istehsal amillərinin, məsələn, əməyin, insan kapitalının, torpağın, texnologiyanın, kapitalın və sair digər istehsal amillərinin ölkələr üzrə qeyri-bərabər paylanması nəticəsində eyni mal və xidmətlərin istehsal xərcləri arasındakı ciddi fərqlər ölkələri bir-biri ilə ticarət etməyə sövq edir. Merkantilistlər belə hesab edirdilər ki, hansı ölkə ixrac edirsə, məhz o, qazanır. İdxal etmək ölkənin inkişafına məhdudiyətlər yaradır. Başqa sözlə desək, bu nəzəriyyənin tərəfdarlarının iddiasına əsasən ticarət edən tərəflərin, yəni idxal və ixrac edənlərin hər ikisi qazana bilməz. Yalnız ixrac edən qazanır.

Klassik iqtisadi artım nəzəriyyəsinin yaratıcılarından biri olan David Rikardo iddia edirdi ki, xarici ticarət əməliyyatında hər iki tərəf qazana bilər. Əgər bir ölkə üçün hər hansı bir məhsulun istehsalı daha baha başa gəlsə, yəni bu ölkədə istehsal amilləri daha bahadırsa, onda həmin ölkə belə məhsulların idxalına üstünlük verməli, ucuz istehsal xərcləri tələb edən məhsullar isə ixrac edilməlidir. Bu halda həm idxaldan, həm də ixracdan qazanmaq mümkün olur. D.Rikardonun bu ideyası əsasən ölkələr arasındakı əmək məhsuldarlığı fərqlərinə əsaslanır.

Beynəlxalq ticarətin Rikardo modeli Heckscher-Ohlin (HO) modeli ilə daha da inkişaf etdirilib. Belə ki, Rikardo modeli müqayisəli üstünlük prinsipinə əsaslandığı halda Heckscher-Ohlin Modeli modeli ölkələr arasındakı istehsal amillərinin bolluğuna əsaslanır. Bu modelə əsasən hansı ölkədə hansı istehsal amili zəngindir, o ölkə həmin istehsal amilinə əsaslanan malı ixrac etməlidir. Məsələn, əmək tutumlu məhsul ixrac edən ölkədə əmək daha bol olmalıdır. Kapital tutumlu məhsul isə kapitalın bol olduğu ölkədən ixrac edilməlidir. Bu halda beynəlxalq ticarətin hər iki tərəfi, yəni idxal və ixrac edən tərəflər qazanmış olur.

Nəzərə almaq lazımdır ki, beynəlxalq ticarət prosesində təkə idxal və ixrac edən tərəflər deyil, həm də bu malların nəqliyyatını həyata keçirən, hətta belə nəqliyyat sistemində tranzit rolu oynayan ölkələr qazanır. Elə bunun nəticəsidir ki, beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit yolların nəzarətdə saxlanması hələ qədimdən mühüm əhəmiyyət kəsb edib.

Beynəlxalq ticarət genişləndikcə malların bir məntəqədən digər məntəqəyə vaxtında, təhlükəsiz və daha ucuz çatdırılması beynəlxalq nəqliyyat sisteminin yaradılmasını zəruri edib. Belə nəqliyyat sisteminin inkişaf tarixi beynəlxalq ticarətin öz tarixi qədər qədimdir. Hələ eramızdan əvvəl mühüm nəqliyyat sistemi kimi tanınan İpək yolu Çini Aralıq dənizi ilə birləşdirərək, Şərqi və Qərbi arasında

mal, ideya və mədəniyyət mübadiləsini həyata keçirirdi. İpək Yolu nəqliyyat sistemində Asiyadan Yaxın Şərqi, oradan da Avropaya keçən quru yolla yanaşı həm də dəniz yolları daxil idi. Əlbəttə, o zaman nəqliyyat sistemində istifadə edilən nəqliyyat vasitələrinin növləri müasir dövrdə istifadə edilən nəqliyyat vasitələrindən kəskin fərqlənir. Lakin nəqliyyat sisteminin əsas vəzifəsi elə də dəyişməyib: mübadilə üçün nəzərdə tutulan malların vaxtında, təhlükəsiz və daha ucuz qiymətə nəzərdə tutulan məntəqəyə çatdırılması.

### **Qlobal nəqliyyat daşımaları tarixinə qısa baxış**

Hələ qədimdən istifadə edilən belə nəqliyyat sistemləri arasında Trans-Sahara Ticarət Yolları (Qərbi Afrikanı Aralıq dənizi və Yaxın Şərqi regionları ilə birləşdirirdi), Hind okeanı ticarət nəqliyyat sistemi (Şərqi Afrika, Ərəbistan yarımadası, Hindistan, Cənub-Şərqi Asiya və Çini birləşdirirdi) məşhur idi.

Roma İmperiyası dövründə romalıların malların və insanların hərəkətini asanlaşdıraraq öz imperiyaları boyunca geniş yollar və limanlar şəbəkəsini inkişaf etdirdilər. Bəziləri bu gün də istifadə edilən Roma yolları ticarət və hərbi logistika üçün mühüm əhəmiyyət kəsb edirdi. Orta əsrlərdə Şimal-Qərbi və Mərkəzi Avropada tacir gildiyalarının və bazar şəhərlərinin ticarət və müdafiə konfederasiyası Şimali Avropa sahilləri boyunca dəniz ticarətində üstünlük təşkil edərək, Baltik və Şimal dənizləri boyunca əsas ticarət yollarını qurmuşdur. Vikinq Ticarət Yolları Şimali Atlantika boyunca Skandinaviyanı Britaniya Adaları, Qrenlandiya, İslandiya və hətta Şimali Amerika ilə birləşdirirdi. XV-XVII əsrlərə qədər Kristofer Kolumb, Vasko da Qama və Ferdinand Magellan tərəfindən edilən coğrafi kəşflər var. Avropa, Afrika və Amerika arasında yeni dəniz ticarət yollarının yaranmasına səbəb oldu.

Göndərmə texnologiyalarının inkişafı, o cümlədən Portuqal karaveli və İspan qalleonu kimi gəmi dizaynındakı yeniliklər daha uzun və daha səmərəli okean səyahətlərinə imkan verərək ticarətin artmasına və qlobal ticarət şəbəkələrinin qurulmasına səbəb oldu. Maqnit kompasın, astro-labanın və təkmilləşdirilmiş xəritələrin və qrafiklərin inkişafı beynəlxalq ticarət yollarını daha da genişləndirərək daha dəqiq naviqasiyaya şərait yaratdı.

Sənaye İnqilabı Nəqliyyat Sisteminin inkişafında mühüm rol oynayıb. Buxar maşınının inkişafı və geniş dəmir yolu şəbəkələrinin qurulması quru nəqliyyatında inqilab etdi. Dəmir yolları daxili əraziləri limanlarla birləşdirərək malların və insanların sürətli hərəkətini asanlaşdırdı. ABŞ-dəki Transkontinental dəmir yolu və Rusiyadakı Trans-Sibir dəmir yolu mühüm nəqliyyat sistemi idi. 19-cu əsrin əvvəllərində paroxodların tətbiqi dəniz nəqliyyatını dəyişdirərək daha sürətli və daha etibarlı okean keçidlərini təmin etdi. Bu dövrdə gəmilər qlobal ticarətin onurğa sütününə çevrildi. Süveyş kanalının açılması Avropa və Asiya arasında birbaşa dəniz marşrutu təmin edərək, səyahət vaxtını və xərclərini əhəmiyyətli dərəcədə azaltdı. Kanal, xüsusilə Britaniya İmperiyası və Avropa gücləri üçün qlobal ticarətdə həlledici bir əlaqə oldu. Panama kanalının tikintisi Atlantik və Sakit Okeanlar arasında qısa yol təmin edərək, Cənubi Amerika ətrafında naviqasiya ehtiyacını azaltmaqla qlobal ticarətdə daha da inqilab etdi.

Sənaye İnqilabı, xammalların müstəmləkələrdən sənayeləşmiş ölkələrə axması və hazır məhsulların bütün dünyaya ixracı ilə qlobal ticarətin artmasına təkan verdi. Şəhərlərin böyüməsi şəhər nəqliyyat sistemlərinin, o cümlədən atlı tramvayların, buxarla işləyən avtobusların və nəhayət, elektrik tramvaylarının inkişafına səbəb oldu.

XX əsrin nəqliyyat sistemi avtomobillərin kütləvi istehsalı, magistral yolların və avtomobil yollarının inkişafı, aviasiya sənayesinin inkişafı, qlobal dəniz yükdaşımaları şəbəkələrinin yaradılması, konteynerləşdirmə ilə xarakterizə olunur. Belə ki, XX əsrin əvvəllərində kommersiya aviasiyasının inkişafı sürətli, uzun məsafələrə səyahətə və yüksək qiymətli malların sürətli daşınmasına imkan verən qlobal nəqliyyatda inqilab etdi. Reaktiv mühərriklərin tətbiqi aviasiya sənayesinin böyüməsini daha da sürətləndirdi, hava səyahətini daha səmərəli və sərfəli etdi. Standartlaşdırılmış yükdaşıma konteynerlərinin tətbiqi yüklərin yüklənməsi və boşaldılması vaxtını və xərclərini kəskin şəkildə azaltdı. Konteynerləşdirmə qlobal təchizat zəncirlərinin böyüməsini və beynəlxalq ticarətin genişlənməsini asanlaşdırdı. Sinqapur, Rotterdam və Şanxay kimi böyük liman mərkəzlərinin inkişafı yüksək səmərəli qlobal gəmiçilik şəbəkəsi yaratdı.

Qloballaşmanın dərinləşməsi və rəqəmsal transformasiya qlobal təchizat zəncirlərinin yaradılmasına, elektron ticarətin və ağıllı nəqliyyatın inkişafına təkan verdi. E-ticarət malların sürətli çatdırılmasını yerinə yetirərək nəqliyyat sistemini xeyli dəyişdirdi. GPS, IoT və blokçeyn kimi rəqəmsal texnologiyaların inteqrasiyası qlobal nəqliyyat sistemlərinin səmərəliliyini, şəffaflığını və təhlükəsizliyini artırmışdır.

Beynəlxalq nəqliyyat sisteminin inkişafına beynəlxalq ticarətin genişlənməsi stimula verdiyi kimi, sonuncunun həcmının artması da beynəlxalq nəqliyyat sisteminin daha da təkmilləşdirilməsinə və inkişafına stimula verir. Bir ölkədən, regiondan və hətta qitədən digərinə malların nəqli ölkələrin tranzit xidmətini də tələb edir. Hər bir ölkə üçün beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit rolunu oynamağı mühüm geosiyasi və iqtisadi əhəmiyyət daşıyır. Belə ki, beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit rolunu oynamaq a) ölkənin gəlirlərinin artmasına; b) yeni iş yerlərinin yaranmasına; c) ölkəyə investisiyaların cəlb edilməsinə; d) iqtisadi diversifikasiyanın reallaşmasına səbəb olur. Tranzit fəaliyyətləri nəticəsində ölkə tranzit haqları, gömrük rüsumları və xidmət haqları alır. Bu gəlir, xüsusən təbii resursları məhdud olan ölkələr üçün ölkənin ÜDM-inə əhəmiyyətli töhfə verə bilər. Tranzitlə bağlı infrastrukturun və xidmətlərin, məsələn, logistika, anbar təsərrüfatı və nəqliyyatın inkişafı çoxsaylı iş yerləri yaradır. Bu, işsizliyin azaldılmasına və həyat səviyyəsinin yaxşılaşmasına kömək edə bilər. Yaxşı qurulmuş tranzit sistemi infrastruktur, logistika və əlaqəli sənayelərə birbaşa xarici investisiyaları (BXİ) cəlb edir. Çoxmillətli şirkətlər tez-tez malların daşınması üçün səmərəli tranzit marşrutları təklif edən ölkələrə investisiya etməyi seçirlər. Bir sektordan (məsələn, neft və ya kənd təsərrüfatı) çox asılı olan ölkələr üçün tranzit qovşağına çevrilmək iqtisadiyyatı şaxələndirərək, onu sektora xas şoklara daha davamlı edir.

Beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit rolunu oynamaq ölkəyə geosiyasi və strateji üstünlüklər verir. Məsələn, əsas tranzit mərkəzləri kimi xidmət edən ölkələr regional və beynəlxalq müqavilələrdə əlverişli şərtlərlə danışıqlar aparmaq və tranzit marşrutlarından asılı olaraq qonşu ölkələrə təsir göstərmək üçün öz mövqelərindən istifadə edə bilərlər. Güclü tranzit mövqeyi qonşu

ölkələr və qlobal güclərlə daha sıx əlaqələri gücləndirməklə milli təhlükəsizliyə töhfə verə bilər. Beynəlxalq ticarət yollarında həlledici əlaqəyə çevrilməklə, ölkə daha çox diplomatik və hərbi dəstəkdən də faydalana bilər. Tranzit mərkəzi olmaq sanksiyalar və ya ticarətin pozulması kimi geosiyasi risklərə qarşı həssaslığı azaldır. Qlobal ticarət yolları üçün vacib olan ölkələr xarici təzyiqlərə tab gətirmək üçün daha yaxşı mövqedə ola bilər. Tranzit qovşağı kimi xidmət göstərmək ölkəni qlobal ticarət şəbəkələri ilə əlaqələndirir. Bu, ölkənin qlobal iqtisadiyyata inteqrasiyasını gücləndirərək onu beynəlxalq ticarətdə əsas oyunçuya çevirə bilər.

Tranzit rolunu oynayan ölkələrin beynəlxalq bazarlara daha yaxşı çıxışı var, bu da yerli istehsalçılara mallarını daha səmərəli və daha az xərclə ixrac etməyə imkan verir. Bu, yerli sənayeləri inkişaf etdirir və ixracı təşviq edə bilər. Tranzit ölkəsinin qonşu ölkələrlə əməkdaşlığı genişləndirir və regionda ölkələrarası münasibətlərin və sabitliyin yaxşılaşmasına gətirib çıxarır. Bu əməkdaşlıq həm də regionun iqtisadi potensialını daha da artıraraq birgə infrastruktur layihələri və inteqrasiya olunmuş nəqliyyat şəbəkələri ilə nəticələnə bilər.

Beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit olan ölkədə infrastrukturun inkişafı və yeni texnologiyaların, xüsusilə innovasiyalı texnologiyaların tətbiqi geniş tətbiq edilir. Bu ölkənin tranzit kimi cəlb ediciliyini artırır. Güclü tranzit mövqeyi səmərəli təchizat zəncirlərinin yaradılmasını asanlaşdırır, nəqliyyat vaxtını və biznes üçün xərcləri azaldır. Bu səmərəlilik ölkənin iqtisadi fəallığı artırır. Tranzit ölkə ölkədən keçən malların dəyərini artıran yenidən qablaşdırma, yığma və anbar kimi əlavə dəyərli xidmətləri inkişaf etdirə bilər. Bu da əlaqəli sənaye sahələrinin inkişafına səbəb ola bilər. Tranzit ölkə elektrik nəqliyyat vasitələrinin istifadəsi, emissiyaların azaldılması üçün logistikanın optimallaşdırılması və ekoloji cəhətdən təmiz infrastrukturun inkişafı kimi davamlı və yaşıl nəqliyyat təcrübələrinin təşviqində liderlik edə bilər. Tranzit mərkəzlərində turizmin inkişafı üçün geniş imkanlar yaranır. Bu, əlavə gəlir və mədəni faydalar təmin edərək yerli turizm və qonaqpərvərlik sənayesini inkişaf etdirə bilər.

Yuxarıda qeyd etdiyimiz iqtisadi, geosiyasi və strateji üstünlüklər hər bir ölkənin beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit rolu oynamağı üçün mühüm əsaslardır. Sadaladığımız üstünlüklər və

digər üstünlüklər hər bir ölkənin beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin möhkəmləndirilməsi və rəqabət üstünlüyü qazanması üçün söylərinə əsas verir.

Elə buna görə də beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin gücləndirilməsinin elmi tədqiqat predmeti kimi öyrənilməsinin hər bir ölkə üçün mühüm elmi və praktiki əhəmiyyəti vardır. Belə tədqiqatların aparılması üçün, hər şeydən əvvəl, problemin nəzəri əsaslarına müqayisəli baxış keçirilməsi vacibdir.

Qeyd edək ki, beynəlxalq nəqliyyat sistemində ölkənin tranzit mövqeyinin tədqiqinin nəzəri və metodoloji əsasları ölkənin tranzit qovşağı kimi rolunu başa düşməyə, təhlil etməyə və təkmilləşdirməyə imkan verir. Bu məqsədlə müvafiq nəzəri yanaşmalardan, modellərdən və tədqiqat metodlarından istifadə olunur. Belə nəzəri yanaşmalardan bəzilərinə, məsələn, a) nəqliyyat coğrafiyası nəzəri yanaşmalarda; b) institusional nəzəri yanaşmalarda; c) iqtisadi inkişaf nəzəriyyəsi yanaşmasında; d) Şəbəkə yanaşmasında; e) sistem dinamikası yanaşmasında beynəlxalq nəqliyyat sistemi və bu sistemdə tranzit rolun gücləndirilməsi aspektinə müqayisəli nəzər yetirək.

Nəqliyyat Coğrafiyası nəqliyyat sistemlərinin və onların coğrafi məkanlarla əlaqələrinin öyrənilməsinə yönəlmiş nəzəriyyədir. Bu nəzəriyyə insan coğrafiyası nəzəriyyəsinin bir sahəsidir. O, insanların, malların və məlumatların hərəkətinə regionların məkan təşkili, mövcud infrastruktur və müxtəlif iqtisadi, sosial və ekoloji amillərin necə təsir etdiyini araşdırır.

Nəqliyyat Coğrafiyası nəzəri yanaşmalarda nəqliyyatın məkan aspektlərinə və onun iqtisadi fəaliyyətlərlə əlaqəsinə diqqət yetirilir. O, ölkənin yerləşdiyi yerin, ölkə infrastrukturunun qlobal ticarətdə tranzit roluna necə təsir etdiyini araşdırır. Bu nəzəri yanaşma nəqliyyat şəbəkələrinin məkan dinamikasını və ölkənin coğrafi üstünlüklərini və ya çatışmazlıqlarını başa düşmək və onun tranzit mövqeyini təhlil etmək üçün vacibdir.

### **Ədəbiyyata baxış**

Nəqliyyat coğrafiyası yanaşmasına həsr edilən tədqiqatların, məsələn, Rodrigue (2020) [1], Ducruet (2020) [2], Rokicki və Stępnia (2018) [3], MacKinnon və Cumbers (2018) [4], Vasigh və digərləri (2018) [5], Brancaccio və digərləri (2020) [6], Preston (2018) [7] və başqalarının tədqiqat nəticələrinin müqayisəli təhlili əsasında belə

nəticəyə gəlməyə olar ki, nəqliyyat coğrafiyası yanaşması ölkə üzrə malların, insanların və məlumatların hərəkətini xəritələşdirmək və təhlil etmək üçün tətbiq olunur. Ölkənin limanlarından, dəmir yollarından və avtomobil yollarından daşınan malların həcmi təhlil edərək və bu axınların beynəlxalq bazarları necə birləşdirdiyini qiymətləndirmək olar.

Nəqliyyat coğrafiyası yanaşması ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun, o cümlədən avtomobil yolları, dəmir yolları, limanlar və hava limanlarının əlçatanlığını və əlaqəsini qiymətləndirir. Məsələn, GIS alətindən istifadə edərək nəqliyyat şəbəkələrini xəritələşdirmək və ölkənin tranzit potensialına mane ola biləcək darboğazları və ya zəif əlaqəli regionları müəyyən etmək mümkündür. Belə təhlil kritik infrastruktur boşluqlarını vurğulaya və ölkənin tranzit mərkəzi kimi səmərəliliyini artırmaq üçün investisiya sahələrini təklif edə bilər.

Qlobal Təchizat Zənciri Nəzəriyyəsi malların istehsalçılardan istehlakçılara beynəlxalq sərhədlərdən keçərək çatdırılması məsələlərini təhlil edir. Bu nəzəriyyə rəqabətli təchizat zəncirlərinin saxlanması sərəməli, etibarlı və sərfəli tranzit marşrutlarının vacibliyini vurğulayır. Bu nəzəriyyə ölkənin tranzit mövqeyinin qlobal təchizat zəncirlərinə necə təsir edə biləcəyini və tranzit infrastrukturunu və siyasətindəki təkmilləşdirmələrin daha çox tranzit trafiki cəlb edə biləcəyini anlamağa kömək edir.

Qlobal təchizat zəncirinə həsr edilən çoxlu sayda tədqiqatların, o cümlədən Koberg və Longoni (2019) [8], Baldwin və Freeman (2022) [9], Snyder və Shen (2019) [10], Tien və digərləri (2019) [11], Coyle və digərləri (2021) [12], Frazelle (2020) [13] və sair çoxlu tədqiqatın müqayisəli təhlili deməyə əsas verir ki, qlobal nəqliyyat sisteminin inkişafında təchizat zənciri yanaşması mühüm rol oynayır.

Malların, xidmətlərin və məlumatların mənşə nöqtəsindən istehlak nöqtəsinə qədər səmərəli hərəkətinə diqqət yetirən Təchizat Zənciri yanaşması ölkənin beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyini qiymətləndirmək və gücləndirmək üçün effektiv şəkildə tətbiq olunur. Bu yanaşma qlobal təchizat zəncirlərində ölkənin oynadığı rolu araşdıraraq, onun səmərəliliyini, rəqabət qabiliyyətini və tranzit mərkəzi kimi strateji əhəmiyyətini artırmaq imkanlarını müəyyən

etməyə kömək edir. Təchizat Zənciri yanaşması a) Təchizat Zənciri Şəbəkələrinin təhlilini, b) Əsas nəqliyyat qovşaqlarının identifikasiyasının aparılmasını; c) təchizat zəncirində nəqliyyat xərclərinin və vaxt effektivliyinin qiymətləndirilməsini; d) təchizat zəncirində risklərin müəyyən edilməsi, idarə olunması və davamlılığının müəyyən edilməsini; e) təchizat zəncirində inteqrasiya və Əməkdaşlıq səviyyəsini; f) strateji mövqeləşdirmə və rəqabət üstünlüyünü; g) texnologiya və innovasiyadan istifadə imkanlarını; h) təchizat zənciri ilə bağlı siyasət və tənzimləyici mühiti; j) iqtisadi və bazar təhlilini aparmağı nəzərdə tutur.

### **Qlobal nəqliyyat daşımaları sistemində tranzit mövqeyə yanaşmalar**

Beynəlxalq nəqliyyat sistemində ölkənin tranzit mövqeyini araşdırmaq üçün Təchizat Zənciri nəzəri yanaşmasının tətbiqi ölkənin qlobal ticarət şəbəkələrinə necə uyğunlaşması və tranzit qovşağı kimi öz rolunu necə təkmilləşdirə biləcəyi barədə hərtərəfli anlayışı təmin edir. Təchizat zəncirinin səmərəliliyinə, dəyərinə, dayanıqlığına, inteqrasiyasına və rəqabət qabiliyyətinə diqqət yetirməklə, siyasətçilər və planlaşdırıcılar ölkənin tranzit mövqeyini artırmaq, daha çox ticarəti cəlb etmək və iqtisadi artıma töhfə vermək üçün strateji imkanları müəyyən edə bilirlər. Bu yanaşma ölkənin infrastrukturunu, siyasətlərini təmin edir.

İqtisadi artım nəzəriyyələrindən biri olan institusional nəzəriyyə beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi üçün də tətbiq edilə bilər. İqtisadi fəaliyyət növü kimi nəqliyyat iqtisadiyyatına tətbiq edilən institusional nəzəriyyə nəqliyyat da daxil olmaqla iqtisadi fəaliyyətlərin formalaşdırılmasında institutların, qaydaların və idarəetmə strukturlarının rolunu araşdırır. O, hüquqi çərçivələrin, siyasətlərin və beynəlxalq müqavilələrin ölkənin tranzit mövqeyinə necə təsir etdiyini araşdırır. Bu nəzəriyyə tənzimləyici və siyasət çərçivələrinin tranzit səmərəliliyinə təsirini və ölkənin tranzit rolunu artırmaq üçün institusional islahatların potensialını anlamaq üçün çox vacibdir.

Müxtəlif ölkələrin iqtisadi cəhətdən inkişafı və əhalinin rifah səviyyəsinin müxtəlifliyi ilə bağlı müzakirələrdə institusional nəzəriyyə getdikcə daha çox diqqəti cəlb edir. İqtisadi nəzəriyyə insan davranışını formalaşdıran qaydalar, normalar, siyasətlər və idarəetmə strukturları kimi müəyyən edilən institutların iqtisadi və sosial nəticələrə təsir

etmə roluna xüsusi önəm verir. Beynəlxalq nəqliyyat sistemində ölkənin tranzit mövqeyini gücləndirilməsində də dövlət institutlarının rolu dərhal hiss edilir. Bu elə bir iqtisadi fəaliyyət sahəsidir ki, daha çox kapital tələb edir. Digər tərəfdən, ölkənin qlobal bazarlarla əlaqəsinin olmasından, digər ölkələrlə siyasi əlaqəsinin normallığından çox şeylər asılı olur. Odur ki, qlobal nəqliyyat sistemində ölkənin tranzit rolu ölkədə dövlət institutlarının nə dərəcədə səmərəli fəaliyyət göstərməsindən çox asılıdır. İnstitusional nəzəriyyənin beynəlxalq nəqliyyat sistemində tətbiq edilməsi a) nəqliyyat sistemi, o cümlədən qlobal nəqliyyat sistemi ilə bağlı formal institutların fəaliyyətinin təhlilini; b) hökumətin beynəlxalq nəqliyyat sistemi ilə bağlı siyasət və strategiyasının təhlilini; c) nəqliyyat sistemi ilə bu və ya digər dərəcədə əlaqəsi olan qeyri-rəsmi institutların, məsələn yerli mədəniyyətin, adət-ənənənin və sair rolunun müəyyən edilməsini; d) institusional bacarıq və idarəetmə səviyyəsinin qiymətləndirilməsini; e) hökumət institutları arasındakı koordinasiyanın səviyyəsinin müəyyən edilməsini; f) ölkənin beynəlxalq təşkilatlarla əlaqəsinin səviyyəsinin müəyyən edilməsini nəzərdə tutur.

Beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi üçün tətbiq edilən nəzəriyyələrdən biri də iqtisadi inkişaf nəzəriyyəsidir. İqtisadi inkişaf nəzəriyyəsi infrastruktur, ticarət və investisiyaların ölkənin iqtisadi artımına təsirini qiymətləndirir. Bu nəzəriyyənin beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsinə tətbiqi zamanı əsas diqqət ticarətin asanlaşdırılmasında və birbaşa xarici investisiyaların (BXİ) cəlb edilməsində nəqliyyat infrastrukturunun rolunun qiymətləndirilməsi ilə bağlıdır.

Ölkənin iqtisadi artımına və struktur transformasiyasına təsir edən prosesləri və siyasətləri araşdıran iqtisadi inkişaf nəzəriyyələri, o cümlədən, neoklassik, keynisçi, endogen və institusionalizm nəzəriyyələri beynəlxalq nəqliyyat sistemində ölkənin tranzit mövqeyini araşdırmaq və gücləndirmək üçün effektiv şəkildə tətbiq oluna bilər. İqtisadi inkişaf nəzəriyyələrinin hər biri iqtisadi inkişafda infrastrukturun və birbaşa xarici investisiyaların vacibliyini qeyd edirlər. yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, institusional nəzəriyyə isə ölkədə rəsmi və qeyri-rəsmi institutların fəaliyyətinin səmərəliliyinə önəm verirlər.

İqtisadi inkişaf nəzəriyyələrinin hər hansı birinin və ya bir neçəsinin qlobal nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin gücləndirilməsinin qiymətləndirilməsinə tətbiqi a) tranzit infrastrukturunun iqtisadi təsirinin təhlilini; b) infrastrukturun və tranzit fəaliyyətindən daxil olan gəlirlərin mutiplikativ effektlərinin qiymətləndirilməsini; c) qlobal nəqliyyat sistemində tranzit kimi qoşulmaq üçün Birbaşa Xarici İnvestisiyaların (BXİ) cəlb edilməsini; d) iqtisadi zonalar və sənaye klasterlərinin əhəmiyyətini; e) məhsuldarlığın və rəqabət qabiliyyətinin artırılmasını; f) təchizat zəncirinin səmərəliliyinin təkmilləşdirilməsini; g) regional inkişafı; h) urbanizasiya və iqtisadi transformasiyanı; j) davamlı inkişaf və ətraf mühit mühafizəsinin qiymətləndirilməsini nəzərdə tutur. Beynəlxalq nəqliyyat sistemində ölkənin tranzit mövqeyini araşdırmaq üçün iqtisadi inkişaf nəzəriyyəsinin tətbiqi tranzit infrastrukturunun və əlaqəli fəaliyyətlərin iqtisadi artıma, ticarətin asanlaşdırılmasına, investisiyaların cəlb edilməsinə və regional inkişafa necə töhfə verdiyini başa düşməyə imkan verir.

Beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi üçün tətbiq edilən nəzəri yanaşmalardan biri də Şəbəkə nəzəriyyəsidir. Bu yanaşma nəqliyyat şəbəkəsi daxilində qovşaqların (məsələn, şəhərlər, limanlar) bir-birinə bağlılığına və bu şəbəkələr vasitəsilə malların axınına diqqət yetirir. Bu yanaşma daha çox nəqliyyat şəbəkələrinin səmərəliliyini, dayanıqlığını və tutumunu təhlil edir. Şəbəkə yanaşması ölkənin fəaliyyət göstərdiyi nəqliyyat şəbəkəsinin strukturunu və dinamikasını, o cümlədən onun qlobal ticarət marşrutlarına nə dərəcədə inteqrasiya olunduğunu anlamağa kömək edir.

Bir-birinə bağlı sistemlərin strukturunu, dinamikasını və davranışını öyrənən şəbəkə yanaşması beynəlxalq nəqliyyat sistemində ölkənin tranzit mövqeyini araşdırmaq üçün effektiv şəkildə tətbiq oluna bilər. Şəbəkə yanaşması nəqliyyat şəbəkələri daxilində əlaqələrə və qarşılıqlı təsirlərə diqqət yetirməklə, ölkənin tranzit marşrutlarının nə qədər səmərəli fəaliyyət göstərdiyini, qlobal ticarət şəbəkələri ilə nə dərəcədə yaxşı əlaqə qurduğunu və strateji təkmilləşdirmələrin onun tranzit qovşağı kimi rolunu necə artırma biləcəyi barədə məlumat verir. Şəbəkə yanaşmasının qlobal nəqliyyat sistemində tətbiqi a) Nəqliyyat Şəbəkəsi-

nin Xəritəsinin çəkməsini; b) əsas nəqliyyat qovşaqlarının identifikasiyasının aparılmasını; c) şəbəkə mərkəzliyinin təhlilini; d) şəbəkə effektivliyini və optimallaşdırılmasını; e) şəbəkənin dayanıqlığını; f) alternativ nəqliyyat marşrutlarını; g) sərhədlərarası nəqliyyat əlaqələrini; h) strateji planlaşdırma və investisiyaların prioritetləşdirilməsini; j) sektorlararası əməkdaşlığı; k) qlobal trendlərə uyğunlaşmanı və sair məsələlərin həllini nəzərdə tutur.

Beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi üçün tətbiq edilən nəzəriyyələrdən biri də Sistem dinamikası nəzəriyyəsidir. Sistem Dinamikası zamanla mürəkkəb sistemləri başa düşmək üçün əks əlaqə dövrlərindən, ehtiyat və axın modellərindən, həmçinin vaxt gecikmələrindən istifadə edən metodoloji çərçivədir. Xüsusilə sistemin müxtəlif komponentləri arasında dinamik qarşılıqlı əlaqənin modelləşdirilməsi üçün faydalıdır. Bu nəzəriyyə infrastruktur, ticarət axınları, tənzimləyici mühitlər və beynəlxalq əməkdaşlıq arasında dinamik əlaqələrin modelləşdirilməsi üçün çərçivə təqdim etməklə yanaşı, həm də müxtəlif ssenarilər və onların ölkənin tranzit mövqeyinə təsirlərini simulyasiya etməyə imkan verir.

Yuxarıda müqayisəli nəzər yetirdiyimiz yanaşmaların hər biri ölkənin beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin qiymətləndirilməsi üçün müxtəlif aspektləri əhatə edir. Ona görə də bu və yaxud digər yanaşmaların üstünlüyü haqqında deyil, hansı aspekti nəzəri olaraq daha yaxşı qiymətləndirməyə imkan verməsi haqqında fikir bildirmək olar.

Biz öz tədqiqatımızda qlobal nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin gücləndirilməsi üçün iqtisadi amillərin üzərində dayanacağıq. Burada iki müxtəlif amilin bir-birinə təsirinin qiymətləndirilməsi bizim tədqiqat predmetimizdir. Bu amillərdən biri iqtisadi inkişaf və ya onun ayrı-ayrı aspektləri, məsələn, infrastrukturun inkişafı, investisiya həcmi və institusional inkişaf ola bilər. Bu amillərə təsir edən və həm də bu amillərin təsirinə məruz qalan digər amil beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyidir. Birinci qrup amillərin kəmiyyətcə qiymətləndirilməsi ilə bağlı məlumatları rəsmi statistika idarələrindən əldə etmək mümkündür. Lakin tranzit mövqeyi ilə bağlı məsələ bir qədər fərqlidir. Belə ki, tranzit mövqeyinin nə dərəcədə güclü olmasını qiymətləndirmək üçün

müvafiq göstəricilərin (proksi) müəyyən edilməsinə ehtiyac var. Belə göstəricilər sistemi olaraq, a) tranzit vaxtı, o cümlədən orta tranzit vaxtı (malların ölkə ərazisindən giriş-çıxış məntəqələrinə keçməsi üçün lazım olan orta vaxt), gömrük rəsmiləşdirilməsi vaxtı (giriş və çıxış məntəqələrində gömrük rəsmiləşdirilməsi üçün tələb olunan orta vaxt); b) daha sürətli gömrük rəsmiləşdirilməsi; c) nəqliyyat infrastrukturunun keyfiyyəti, o cümlədən infrastruktur keyfiyyət indeksi, yolların tutumundan istifadə dərəcəsi; d) bağlantı və əlçatanlıq, o cümlədən logistika performans indeksi (LPI), qlobal bağlantı indeksi; e) ticarətin həcmi və axını, o cümlədən, tranzitdə olan malların həcmi, tranzitdə malların dəyəri; f) xərc effektivliyi, o cümlədən nəqliyyat və logistika xərcləri, yanacaq və enerji xərcləri; g) ticarətin asanlaşdırılması və tənzimləmə effektivliyi, o cümlədən biznesin asanlıq indeksi (sərhədlər arası ticarət alt indeksi), gömrük performans göstəricisi; h) infrastruktura investisiya həcmi, o cümlədən, infrastruktur investisiyalarının üdm-ə nisbəti, nəqliyyat və logistika sahəsində xbi; j) texnoloji qəbul və innovasiya, o cümlədən, gömrük və ticarət proseslərinin rəqəmsallaşdırılması, logistika qabaqcıl texnologiyaların istifadəsi; k) insan kapitalı və işçi qüvvəsinin səmərəliliyi, o cümlədən, bacarıqlı işçi qüvvəsinin mövcudluğu, təlim və inkişaf proqramları; l) ekoloji davamlılıq, o cümlədən ton-kilometr başına karbon emissiyalarının həcmi, yaşıl logistika təcrübələrinin qəbulu; m) təhlükəsizlik və risklərin idarə edilməsi, o cümlədən, infrastruktur təhlükəsizliyi indeksi, risk idarəetmə bacarıqları; n) regional və qlobal inteqrasiya səviyyəsi, o cümlədən, qloballaşma indeksi, regional ticarət sazişlərində iştirak, sərhədlərarası əməkdaşlıq indeksi; o) tranzit fəaliyyətlərdən gəlir, o cümlədən, tranzit rüsumları və tariflərindən gəlir, tranzit mallardan gömrük gəlirləri götürülə bilər. Sadaladığımız bu göstəricilərin bəziləri daha çox institusional fəaliyyətlə bağlı göstəricilərdir. Buna baxmayaraq, tədqiqat zamanı kəmiyyət göstəricisinə transformasiya olunan keyfiyyət göstəricilərindən də istifadə etmək olar.

#### Nəticə

Qlobal nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyinin gücləndirilməsi üçün iki mühüm iqtisadi amil fərqləndirilir. Bunlardan biri iqtisadi inkişaf və ya

onun ayrı-ayrı aspektləri, o cümlədən infrastrukturun inkişafı, investisiya həcmi və institusional inkişaf, digəri isə beynəlxalq nəqliyyat sistemində tranzit mövqeyidir. Bu iki qrup amilin bir-biri ilə əlaqəsində iki-istiqamətli səbəb-nəticə əlaqəsinin olması gözləniləndir. Belə ki, ölkənin iqtisadi inkişaf səviyyəsi onun qlobal nəqliyyat sistemində tranzit olması imkanını artırır. Belə bir statusun qazanılması isə ölkədə iqtisadi inkişafa əlavə stimulyat verir. Ona görə də hər iki qrup amillərin bir-birinə olan təsirlərindən kəmiyyətə qiymətləndirilməsini apararaq, qlobal nəqliyyat sistemində Azərbaycanın tranzit rolunun gücləndirilməsi üçün iqtisadi amillərin təsirini xarakterizə edən simulyasiya modelin qurulması zəruridir.

#### ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Rodrigue, J. P. (2020). *The geography of transport systems*. Routledge.
2. Ducruet, C. (2020). The geography of maritime networks: A critical review. *Journal of Transport Geography*, 88, 102824.
3. Rokicki, B., & Stepniak, M. (2018). Major transport infrastructure investment and regional economic development—An accessibility-based approach. *Journal of Transport Geography*, 72, 36-49.
4. MacKinnon, D., & Cumbers, A. (2018). *An introduction to economic geography: Globalisation, uneven development and place*. Routledge.
5. Vasigh, B., Fleming, K., & Tacker, T. (2018). *Introduction to air transport economics: from theory to applications*. Routledge.
6. Brancaccio, G., Kalouptsidi, M., & Papa-georgiou, T. (2020). Geography, transportation, and endogenous trade costs. *Econometrica*, 88(2), 657-691.
7. Preston, J. (2018). Transport: The movement of goods and people. In *Companion Encyclopedia of Geography* (pp. 199-212). Routledge.
8. Koeborg, E., & Longoni, A. (2019). A systematic review of sustainable supply chain management in global supply chains. *Journal of cleaner production*, 207, 1084-1098.
9. Baldwin, R., & Freeman, R. (2022). Risks and global supply chains: What we know and what we need to know. *Annual Review of Economics*, 14(1), 153-180.

10. Snyder, L. V., & Shen, Z. J. M. (2019). *Fundamentals of supply chain theory*. John Wiley & Sons.

11. Tien, N. H., Anh, D. B. H., & Thuc, T. D. (2019). Global supply chain and logistics management.

12. Coyle, J. J., Novack, R. A., Gibson, B. J., & Langley, C. J. (2021). *Supply chain management: a logistics perspective*. Cengage Learning.

13. Frazelle (2020). *Supply chain strategy: the logistics of supply chain management*. McGraw-Hill.

**Asger Elshan oğlu ZEYNALOV**

Doctoral Student at Azerbaijan State University of Economics (UNEC)

## **THEORETICAL FOUNDATIONS FOR EVALUATING TRANSIT POSITION IN THE INTERNATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM: ECONOMIC ASPECT**

### **Abstract**

The paper analyzes the economic aspects of strengthening a country's transit position in the international transportation system. Two key economic factors are distinguished as crucial for enhancing the transit position in the global transportation system. The first is economic development or its various aspects, including infrastructure development, investment volume, and institutional development. The second is the transit position within the international transportation system. A bidirectional cause-and-effect relationship is expected between these two groups of factors. Therefore, it is essential to quantitatively assess the mutual effects of these two groups of factors and to develop a simulation model characterizing the impact of economic factors to strengthen Azerbaijan's transit role in the global transportation system.

**Keywords:** transportation sector, transit position, economic growth, neoclassical growth theory, endogenous growth theory, institutional growth theory

**Аскер Эльшан оглы ЗЕЙНАЛОВ**

Докторант Азербайджанского Государственного Экономического Университета (UNEC)

## **ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОЦЕНКИ ТРАНЗИТНОГО ПОЛОЖЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ: ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АСПЕКТ**

### **Резюме**

В статье анализируются экономические аспекты укрепления транзитного положения страны в международной транспортной системе. Выделены два ключевых экономических фактора, имеющих решающее значение для улучшения транзитного положения в глобальной транспортной системе. Первый — это экономическое развитие или его отдельные аспекты, включая развитие инфраструктуры, объем инвестиций и институциональное развитие. Второй — транзитное положение в международной транспортной системе. Ожидается наличие двунаправленной причинно-следственной связи между этими двумя группами факторов. Поэтому важно количественно оценить взаимное влияние этих факторов и разработать модель симуляции, характеризующую влияние экономических факторов на укрепление транзитной роли Азербайджана в глобальной транспортной системе.

**Ключевые слова:** транспортный сектор, транзитное положение, экономический рост, неоклассическая теория роста, эндогенная теория роста, институциональная теория роста

**Daxil olub:** 02.02.2023