

AZƏRBAYCANIN XARİCİ SİYASƏTİNDƏ ORTA DƏHLİZ BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT MARŞRUTU (2020-hazırda)

İqtisadi İnkişaf və Əməkdaşlıq Təşkilatı (OECD) yarandığı dövrdən qərblə şərq arasında ticarət, iqtisadi və siyasi əməkdaşlıq sahəsində işlər aparır. 2017-ci ildən bəri isə Avrasiya ərazisi boyunca ticarət və nəqliyyat əlaqəsinin yenidən möhkəmləndirilməsi üzərində işləyir. Həmçinin region ölkələri, Beynəlxalq Nəqliyyat Forumu və digər tərəfdaşlarla sıx əməkdaşlıq edir.

2022-ci ilin fevralından etibarən Rusiyanın Ukraynanın işğalı istiqamətində tammıqyaslı fəaliyyəti nəticəsində əlaqə mənzərəsi kəskin şəkildə dəyişdi. Belə ki, Avropa və Asiya ölkələrini əlaqələndirən Şimal dəhlizi əvvəlki kimi təhlükəsiz və sərfəli nəqliyyat dəhlizi funksiyasını itirmişdi. Çini Mərkəzi Asiya vasitəsilə multimodal nəqliyyat marşrutları ilə Avropayla birləşdirən "Orta Dəhliz" adlanan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutuna (Asiya, Xəzər dənizi və Cənubi Qafqaz) diqqət artırıldı. 2022-ci ilə qədər Çindən Avropaya quru yük daşımalarının böyük hissəsi Şimal dəhlizi vasitəsilə Rusiyadan keçirdi. Çin, Qazaxıstan və Monqolustan Rusiyanın Uzaq Şərqi üçün gələn dəmir yollarından istifadə edərək öz məhsullarını Avropaya göndərirdi. Ancaq Rusiyanın Ukraynaya hücumu və bundan sonra tətbiq edilən sanksiyalar Şimal dəhlizindən istifadəni məhdudlaşdırdı. Bu, Çin və Avropa İttifaqı arasında potensial alternativ quru yollarının yenidən müzakirəsinə təkan verdi. Xüsusən də "Orta Dəhliz". Orta Dəhlizdə əlavə nəqliyyat, dəhlizin keçdiyi marşrut boyu ölkələrin iqtisadi və siyasi inkişafı üçün bir fürsətdir. Təbii ki, ölkəmiz üçün də bunun əhəmiyyəti böyükdür [1.s.46-47]. Bununla belə, 2022-ci ildən bəri mövcud darboğazlarda yaranan tıxac və onun çətin coğrafiyası və multimodal xarakteri marşrutun rəqabət qabiliyyətinə mane olur. Orta dəhliz Şimal dəhlizindən daha çox quru və dəniz sərhədlərini keçir, fərqli qaydalar, qanunlar və tələblər orta dəhlizin yenidən canlandırılmasına və inkişafına mane ola bilər. Belə bir dəhlizin yaradılması intensiv əməkdaşlıq tələb edir. Baxmayaraq ki, hazırda vahid əlaqələndirici orqanın olmaması marşrut üçün mövcud problemlərdən biridir. Orta

Dəhlizin potensialını reallaşdırmaq onu əsas nəqliyyat vasitəsinə, ticarət yoluna çevirməyi göz önünə gətirir. Regional iqtisadi və ticarət inteqrasiyası nəqliyyat dəhlizinin yaradılması və marşrutda tələbata əsasən region ölkələrinin iqtisadi və siyasi yüksəlişinə zəmin yaradacaqdır. Orta Asiya və Qafqazdan idxal tələbinin nisbətən aşağı səviyyədə olduğu kimi marşrutda nəqliyyatın məhdud olması mallara tələbatın olmamasından xəbər verir. Nəticə etibarlı ilə dəhliz əsasən Şərq-Qərb tranzit marşrutu kimi, eyni zamanda regional ticarət yolu kimi istifadə olunur. Əsas regional ticarət yolu kimi istifadə olunması da yaxın gələcək üçün prioritet istiqamətlərdəndir. Artan regional iqtisadi və ticarət inteqrasiyası daha yaxşı GVC (qlobal dəyər zənciri) inteqrasiyasına və Orta Dəhlizin Asiyayı Avropa ilə birləşdirən əsas ticarət yoluna çevrilməsinə yol açar. Qlobal ticarətdə COVID-19 pandemiyası və daha sonra Rusiyanın müharibəsi nəticəsində yaranan fasilələr region ölkələri üçün ona zəmin yaratdı ki, Ukrayna həm Mərkəzi Asiya, həm də Qafqaz üçün qlobal təchizatda daha böyük rol oynamaq üçün bir fürsətdir [3.s.9-10]. Orta Dəhlizin inkişafında iştirak ölkələrin regional istehsal üçün xərc və səmərəlilik qazanmaları və artan bazar ölçüsü dərinləşmiş regional iqtisadi inteqrasiyadan regional tələbat yaradacaq və özəl sektoru stimullaşdıracaq. Regional iqtisadi inteqrasiyanın artırılması uzunmüddətli məqsəd olsa da, hökumətlər bu məqsədə dəstək ola bilər qısa və ortamüddətli dövrdə regional tələbatın yaradılması xüsusilə, siyasətçilərin özəl sektorla əməkdaşlığı ümumi biznes mühitini daha da yaxşılaşdırmalıdır. Çətin tranzit və ticarət prosedurları sərhəd məntəqələrində tıxac yaradır və qeyri-ardıcıl və gözlənilməz tranzit və keçid vaxtları, marşrutdan istifadənin daha da azaldılması marşrutun cəlbediciliyinin azalması ilə nəticələnir. Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyədə ticarətin asanlaşdırılması islahatlarına baxmayaraq, marşrutun inkişafına regional yanaşma yoxdur. Xüsusilə, Orta Dəhlizin cəlbediciliyi özəl sektorda çoxlu və uyğunlaşdırılmamış lisenziya və icazənin üst-üstə düşməsindən əziyyət çəkir. Tələb-

lərin çox olması tranzit vaxtını və dəyərini artırır. Sərhəd gömrük imkanlarının zəif olması və marşrut boyunca gömrük orqanları arasında əməkdaşlığın olmaması da təkrar yoxlamalara və gecikmələrə səbəb olur. Regional səviyyədə ticarətin asanlaşdırılması islahatlarının daha da dərinləşdirilməsi Orta Dəhlizin qısa və ortamüddətli potensial imkanlarını artırır. Qeyd olunan problemlərin aradan qaldırılması, yaxud nisbətən yüngülləşdirilməsi marşrut boyu hökumətlərin tranzit vaxtlarını sürətlə azalda bilər. Orta Dəhlizin potensialının həyata keçirilməsi, eləcə də tam rəqəmsallaşdırmaqla bütün nəqliyyat növləri üçün tranzit və sərhəd sənədləri vasitəsilə gömrük qabiliyyətinin təkmilləşdirilməsi, təkmilləşdirilmiş məlumat mübadiləsi, modernləşdirilmiş sərhəd prosedurları tranzit vaxtlarının proqnozlaşdırıla birlənliyini artırır. Marşrut və Xəzər dənizində liman və gəmi tutumunda multimodallığı yaxşılaşdırmaq üçün əlavə investisiyalara ehtiyac var. Bu investisiyalar vasitəsilə Orta Dəhliz boyunca infrastruktur şəbəkəsində məqsədyönlü düzəlişlər həyata keçirilər, qısa və orta müddətdə artan tranzitə nail oluna bilər. Son illərdə Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyə yol, dəmir yolu və dəniz infrastrukturunu müasirləşdirir və inkişaf etdirir. Bununla belə, sərhəd məntəqələrində və dəniz limanlarında tıxac yüksək olaraq qalır və marşrutun cəlbediciliyini azaldır, xüsusilə, konteyner və gəmi donanmasının tutumu dəmir yolu ilə yükdaşımaların həcminə uyğun gəlmir, bu da gecikmələrə səbəb olur. Xəzər dənizi ətrafında liman infrastrukturunun avtomatlaşdırılmasının aşağı səviyyəsi ilə gücləndirilmiş və çatışmayan dəniz limanlarında bərə səfərləri üçün çoxsaylı yükləmə və boşaltmaların qarşısını almaq üçün multimodal infrastruktur sərhəd məntəqələrində də oxşardır. Yaxın gələcək üçün məqsədyönlü infrastruktur investisiyaları üçün regional ticarət axınlarının artırılması və Orta Dəhlizin cəlbediciliyinin dəstəklənməsi tələb olunacaq. Yol boyunca uzunmüddətli nəqliyyat həcmi ilə bağlı qeyri-müəyyənliyi nəzərə alaraq bu istiqamətdə hökumətlər ticarətin asanlaşdırılması islahatlarına paralel olaraq problemlərin həllinə xüsusi diqqət yetirməlidirlər. Marşrutun cəlbediciliyini azaldan boşluqlar dərhal aradan qaldırılmalıdır [9]. Xüsusilə multimodal dəniz və dəmir yolu potensialını inkişaf etdirməklə sərhəd keçid məntəqələrində və dəniz limanlarında tutumu artırmaq və Xəzərdə donanma qabiliyyətinin və müntəzəmliyin artırılmasına nail olmaq vacib şərtlərdəndir.

Regional iqtisadi və ticarət inteqrasiyasını dərinləşdirmək və transmilli əməkdaşlığı həyata keçirmək üçün ümumi regional yanaşma tələb olunur. Son illərdə marşrutun inkişafına dəstək üçün intensiv regional əməkdaşlığa baxmayaraq, regional rəqabət və məhdud koordinasiya indiyədək birgə yanaşmaya mane olub. İslahat və əsas darboğazları aradan qaldırmaq üçün investisiya səyləri indiyə qədər böyük ölçüdə milli olaraq qalır və icra həm milli səviyyədə, həm də hökumət səviyyəsində məhdud koordinasiyadan əziyyət çəkir. Bundan əlavə, özəl sektor orta standartlara doğru çox aktiv olmuşdur və marşrut boyu təkrarlanan problemləri həll etməklə, o, əsasən həm milli, həm də regional səviyyədə marşrutun inkişafı haqqında strateji müzakirələrdən kənar qalıb [8]. Orta Dəhlizin cəlbediciliyinin inkişaf etdirilməsi, milli hökumət səviyyələri və artan regional koordinasiya ümumi koordinasiyanın təkmilləşdirilməsini tələb edir. Davamlılığa nail olmaq ticarət axınlarının təkmilləşdirilməsində, infrastruktur və ticarətin asanlaşdırılması islahatının həyata keçirilməsi və ardıcılığına ümumi yanaşmada, Mərkəzi Asiya və Qafqazda regional bazarların qurulması və inteqrasiyası üçün güclü siyasi öhdəliklərin həyata keçirilməsində milli təşəbbüslərin və regional əməkdaşlığın birləşməsinə tələb edəcək. Bu islahatların həyata keçirilməsində xüsusilə marşrutun inkişafına dəstək verən qurumlar regionda ticarətin asanlaşdırılması sahəsində yüksək səviyyədə və Avropa standartlarına uyğun islahatların aparılması, milli və regional infrastruktur planlarını uyğunlaşdırmaqda Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyə hökumətləri ümumi inkişaf etməlidirlər [6]. İnsan tələfatından başqa, Rusiyanın Ukraynadakı işğalçılıq müharibəsi regional və qlobal ticarət modellərinə, xüsusilə Şimal marşrutuna dərinlən təsir etdi, təchizat zəncirləri və dəyişdirilmiş ticarət yolları qlobal şəkildə pozuldu. Beynəlxalq sanksiyalardan sonra Çindən Avropaya Rusiya üzərindən malların idxal və ixracında əhəmiyyətli bir azalma görüldü. Həmin istiqamətdə nəqliyyatın hərəkətsizliyi ortaya çıxdı. Orta Dəhlizin inkişaf potensialı region dövlətləri üçün daha da əlçatan oldu. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyatı kimi də adlandırılan dəhliz marşrutunu inkişaf etdirmək üçün yenidən siyasi diqqət göstərildi. Alternativ tranzit dəhlizinə çevrilməsi, onun multimodal xarakteri onu digər marşrutlarla müqayisədə struktur bir vəziyyətə gətirir. Orta Dəhlizin tikintisi potensialının olması və rəqabət qabiliyyətinin olma-

masının aradan qaldırılması onun daxilində iqtisadi və regional inteqrasiyanı təşviq edən ticarət yoluna çevrilməsi qabiliyyətindən keçir [2.s.47-48].

Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz, eləcə də Asiya, Avropa regionları arasında Orta Dəhlizin cəlbediciliyinin milli hökumətlər səviyyəsində və güclənən regional koordinasiya ilə inkişaf etdirilməsi ümumi koordinasiyanın təkmilləşdirilməsini, ticarət axınlarının təkmilləşdirilməsini, milli təşəbbüslərin və regional əməkdaşlığın birləşməsinə tələb edəcəkdir. Qısa müddətdə nəqliyyatın inkişafında irəliləyişə nail olmaq üçün ancaq regional hökumətlər prioritet əhəmiyyət verməlidir. Marşrutun cəlbediciliyini azaldan mövcud imkan boşluqlarının həlli uzun və dəyişkən gecikmələr yaradır [5]. Xüsusilə, sərhəd-keçid məntəqələrində və limanlarda dəmiryol tutumu və donanma quruculuğu multimodal inkişaf edir. Xəzər dənizindəki potensial regional ticarət axınlarının inkişafını dəstəkləyəcək. Orta Dəhliz üzrə regional dialoq intensivləşib, marşrutu inkişaf etdirmək üçün bir fəaliyyət planı üzərində regional hökumətlərarası dialoq var, lakin onun inkişafı üçün daha çox koordinasiyaya ehtiyac olacaq. Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyə əməkdaşlığı inkişaf etdirmək üçün çoxtərəfli dialoqları gücləndirmişdir. Orta Dəhliz etibarlı və cəlbedici ticarət yolu kimi 2022-ci ildə Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz hökumətləri arasında siyasi əlaqənin intensivləşməsi, eləcə də dərinləşməsində mühüm əhəmiyyət kəsb etməyə başladı. Alternativ olaraq Orta Dəhlizi inkişaf etdirmək üçün birgə söylə Avropa İttifaqı (Aİ) ilə ticarət əlaqələrini də genişləndirməyə başladılar [4.s.16-17].

2022-ci ilin martında Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan birgə təşkilat yaratdılar və daha sonra Orta Dəhlizin 2022–2027-ci illər üçün Yol Xəritəsi 2022-ci il noyabrın 25-də Transxəzər Nəqliyyat Dəhlizinin inkişafı məqsədilə Gürcüstan, Qazaxıstan və Azərbaycan nümayəndələri arasında Aktauda keçirilən görüşdə imzalanıb. Yeri gəlmişkən, sözügedən istiqamətdə yükdaşımaların həcmünün artırılmasını Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Assosiasiyası da diqqətdə saxlayır. Assosiasiya hazırda bu məqsədlə Sinqapurla birlikdə Orta Dəhlizin rəqəmsallaşması konsepsiyasını hazırlayır. Qurumun baş katibi Haydar Abdikerimovun sözlərinə görə, indi dəhlizin detalizasiyası üzrə işlər görülür və dəhlizə qoşulacaq ölkələrin (Sinqapur, Bolqarıstan və Litva) bu marşrutla hərəkəti planlaşdırılır. Orta Dəhlizin ötürücülük qabiliyyətini artırmaq məqsədi ilə onun

rəqabət qabiliyyətini artırmaq üçün Fəaliyyət Planı gücü 2025-ci ilə qədər ildə 10 milyon tona qaldırılacağı planlaşdırılır. Onun ardınca 2023-cü ilin iyununda hökumətlərarası əməkdaşlığın yaradılması üçün üçtərəfli əməkdaşlıq protokolu imzalandı. Qazaxıstan, Türkiyə və Azərbaycan arasında Orta Dəhliz üzrə ticarətin inkişafı üzrə işçi qrupu formalaşdırıldı və yeni nəqliyyat marşrutlarının inkişafı və logistika layihələri də diqqət mərkəzində saxlanıldı. Müsahibə edilən Azərbaycan sahibkarları üçün Orta Dəhlizdən istifadə etmələrinə mane olan əsas səbəblər onların əsas tranzit marşrutu kimi rəqabətə davamlı olmayan nəqliyyat xərcləri, xidmətlərin rəqəmsallaşdırılması məhduddur. Dəmir yolu və liman infrastrukturunu ilə bağlı əsas gecikmələr sərhəd-keçid məntəqələrində olur. Azərbaycanla Gürcüstan arasında, Türkiyə ilə Gürcüstan arasında sərhəd məntəqələrində qarşılaşılan əsas problem darboğaz standartlaşdırmasının olmaması və gömrük sənədləri idi. Təəccüblü deyil ki, Azərbaycan tərəfi Orta Dəhliz boyunca ticarəti asanlaşdırmaq üçün “sərhədin sadələşdirilməsində ardıcılıq üçün qaydalar” və “sərhəd prosedurlarının sadələşdirilməsi və standartlaşdırılması” ən mühüm görüləcək tədbirlər kimi görür [4.s.24-25]. Orta Dəhliz digər marşrutlar üçün möhkəm alternativdir, belə ki, Azərbaycan tərəfi bildirir ki, “Siyasi sabitlik” onların Orta Dəhlizdə fəaliyyət göstərməyi seçmələrinin əsas səbəblərindən biri idi. Hal-hazırda ölkəmiz siyasi cəhətdən sabitliyə nail olduğu üçün artıq bu dəhlizdə aktiv iştirak üçün heç bir maneə qalmamışdır. Qısa müddət ərzində Dəhlizin istifadəsi, yük tutumu daha da artacaq və region ölkələrinin əksəriyyəti dəhlizin aktiv istifadəçilərinə çevriləcəklər. Məqalənin son hissəsində 2022-ci il noyabrın 25-də Bakıda, ADA Universitetində “Orta Dəhliz boyunca: geosiyasət, təhlükəsizlik və iqtisadiyyat” mövzusunda beynəlxalq konfransda Prezident İlham Əliyevin Orta Dəhliz barədə çıxışından bir hissə əlavə etmək istəyirəm [8]: “Bu günün mövzusu Orta Dəhliz məsələsinə həsr olunub. Orta Dəhliz kimi irimiqyaslı layihəni icra etmək üçün təhlükəsizlik və iqtisadi bacarıq məsələləri, əlbəttə ki, müzakirə olunmalıdır. Əlbəttə, təhlükəsizlik və iqtisadi potensial olmadan bütün region ölkələrinə fayda verəcək Orta Dəhlizin tam istismara verilməsi məqsədinə nail olmaq mümkün olmayacaq. Təbii ki, istənilən genişmiqyaslı layihənin icrası üçün önəmli elementlərdən biri sabitlikdir. Çünki güclü iqtisadiyyat, siyasi, iqtisadi sabitlik və hökumət siyasətimizin proqnozlaş-

dırılması - bütün bu amillər körpülərin və mümkün qədər çox ölkə ilə daha yaxın münasibətlərin qurulması ilə yanaşı, bugünkü reallığa gətirib çıxarıb. Bununla yanaşı, Orta Dəhlizin bir hissəsi olan hər bir ölkənin daxildə etdikləri də vacibdir. Bizim coğrafi mövqeyimizin üstünlüyü Avropa ilə Asiyanın arasında yerləşməyimizdir. Əslində, iki qitənin ortasında yerləşirik və bu bizə bağlılıq məsələlərində mühüm rol oynamağa imkan verir. İndi isə dəmir yolları əlaqələrimizə, yol infrastrukturumuza baxdıqda biz Azərbaycanda hər şeyin hazır olduğunu görürük. Beş il bundan əvvəl biz tərəfdaşlarımızla birlikdə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin açılışını etdik. İndi isə ölkəmizdən keçən artan yük həcmələrini gördükdə biz Bakı-Tbilisi-Qarsın Gürcüstan hissəsinin genişləndirilməsinə sərmayə yatırmağa başladığımız. Bu layihə bizə 100 milyon ABŞ dollarından daha baha başa gələcək və biz bu layihəni bir il və ya ola bilsin, bir il yarım müddətində bitirməyi planlaşdırırıq. Eyni zamanda, Şimal-Cənub dəhlizi kimi digər nəqliyyat layihələri Şərq-Qərb dəhlizinə sinerji əlavə edəcək. Azərbaycan hər iki dəhlizin iştirakçısıdır və Azərbaycanda bu dəhlizlərlə bağlı əksər nəqliyyat və logistika infrastrukturunu hazırdır. Bizim nəqliyyat-kommunikasiya layihələrinin nisbətən yeni elementi olan dəniz ticarət limanımız 15 milyon tondan 25 milyon tona qədər genişləndiriləcək. Çünki buna zərurət var, çünki dünyada yeni geosiyasi vəziyyət mövcuddur və Azərbaycandan daha çox yüklərin daşınmasına zərurət var. Həmçinin biz hava limanları layihələrinin tamamlanması prosesindəyik. Laçın hava limanı hazır olandan sonra, - hansı ki, işğaldan azad edilmiş ərazilərdə üçüncü hava limanı olacaq, - Azərbaycanda beynəlxalq hava limanlarının sayı doqquza çatacaq. Əlbəttə ki, bu, təkcə sənişin daşınmaları üçün yox, həm də yük daşınmaları üçündür. Bakıda gəmi infrastrukturunu və yeni gəmiqayırma zavodlarımızın olması ilə bağlı potensialımızı əlavə etsək, biz, əlbəttə ki, planlaşdırdığımızı nail olacağımızı görəcəyik”.

Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev həmçinin “Euronews” telekanalına müsahibəsində ölkənin iqtisadi inkişafı ilə bağlı hər hansı bir risk görmədiyini, bu günədək daha mürəkkəb geosiyasi vəziyyətdə belə, iqtisadi inkişafda müsbət meyillər müşahidə edildiyini, hətta ərazilərimizin işğal olduğu illərdə respublika iqtisadiyyatının böyüdüyunü bildirib [7].

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Abbasbəyli A., Nəcəfov E. *Beynəlxalq münasibətlər nəzəriyyəsi. Dərslük. Bakı; Mürtəcim*, 2007,208s.
2. az.wikipedia.org/wiki/Vitse-prezident
3. *Walter Carlsnaes, Thomas Risse və Beth A. Simmons-un redaktəsi ilə. Bakı,2005*
4. *Realising the Potential of the Middle Corridor. 2022*
5. *President.az/az/pages/view/first-vice-president/services*
6. <https://president.az/az/articles/view/57968>
7. <https://xalqqazeti.az/az/iqtisadiyyat/154281-orta-dehliz-turk-dunyasinin-orta-q>
8. <https://www.azernews.az/nation/217952.html>
9. <https://xalqqazeti.az/az/siyaset/126800-azerbaycan-prezidenti-orta-dehliz-layihesi>

XÜLASƏ

Bu analitik araşdırma Türkiyə, Azərbaycan, Gürcüstan və Qazaxıstan perspektivindən Orta dəhlizin inkişafında çətinlikləri və imkanları anlamaq üçün hazırlanmışdır. Belə ki, Orta Dəhliz rəqabət qabiliyyətli və təmsil edə biləcəyi şərtləri müəyyən etməklə uzunmüddətli perspektivdə regional və trans-kontinental ticarət üçün əlverişli marşrutdur. Azərbaycan başda olmaqla digər Cənubi Qafqaz ölkələri, həmçinin, Çin və Mərkəzi Asiya ölkələri, o cümlədən Türkiyə və Avropa İttifaqı üçün bu dəhlizin inkişafı həm nəqliyyat xərclərini dəfələrlə azaldacaq, həm də daha qısa müddətdə səmərəli ticarətə nail olunmasına zəmin yaradacaqdır.

Açar sözlər: *Azərbaycan, Orta dəhliz, Transxəzər, nəqliyyat, Cənubi Qafqaz, marşrut.*

Lala Garayeva

Doctoral student of Baku State University

lale.qarayeva2014@mail.ru

Middle Corridor International Transport Route in Azerbaijan's foreign policy (2020-present)

SUMMARY

This analytical study is designed to understand the challenges and opportunities in the development of the Middle Corridor from the perspective of Turkey, Azerbaijan, Georgia and Kazakhstan. Thus, the Middle Corridor is a viable route for regional and

trans-continental trade in the long term by determining the conditions in which it can be competitive and representative. The development of this corridor for the Caucasian countries, China and Central Asian countries, including Turkey and the European Union will reduce transport costs many times and will create the basis for achieving efficient trade in a shorter period of time.

Key words: *Azerbaijan, Middle Corridor, Trans-Caspian, transport, South Caucasus, route.*

Лала Гараева

*Докторант Бакинского Государственного
Университета
lale.qarayeva2014@mail.ru*

**Международный транспортный маршрут
«Средний коридор» во внешней политике
Азербайджана (2020-настоящее время)**

РЕЗЮМЕ

Целью данного аналитического исследования является понимание проблем и возможностей развития Среднего коридора с точки зрения Турции, Азербайджана, Грузии и Казахстана. Таким образом, «Средний коридор» является жизнеспособным маршрутом для региональной и трансконтинентальной торговли в долгосрочной перспективе благодаря созданию конкурентных и репрезентативных условий. Развитие этого коридора для других стран Южного Кавказа, включая Азербайджан, а также Китая и стран Центральной Азии, включая Турцию и Европейский Союз, многократно снизит транспортные издержки и создаст основу для достижения эффективной торговли в более короткие сроки.

Ключевые слова: *Азербайджан, Средний коридор, Транскаспий, транспорт, Южный Кавказ, маршрут.*