TÜRK DÖVLƏTLƏRI TƏŞKILATI ÇƏRÇIVƏSINDƏ İQTISADI ƏMƏKDAŞLIĞIN ARTIRILMASINDA ORTA DƏHLIZIN ROLU

Vüsalə CƏFƏROVA*

Xülasə: Orta Dəhliz Avrasiyadan Avropaya enerji və tranzit daşımaları üzrə rəqabətli koridor olmaqla bərabər türk dunyasını birləşdirən iqtisadii və ticari instrument kimi inteqrasiyanın sürətləndiilrməsində mühim rol oynayır. Orta Dəhliz xüsusilə Türk Dövlətləri Təşkilatı (TDT) üzv dövlətlər olan Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkiyə arasında iqtisadi əməkdaşlığı inkişaf etdirmək üçün əsas institut rolunu oynayır. Ortaq mədəni irsə və dil bağlarına malik olan bu xalqlar ticarət və iqtisadi inteqrasiya üçün böyük potensiala malikdirlər. Bu əhatəli mühazirə TDT üzvləri arasında ticarət dövriyyəsini, ticarət siyasətlərini, iqtisadi əlaqələri və Orta Dəhlizin regionda ticarət, enerji tranziti və təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlığın asanlaşdırılmasında əsas rolunu araşdırmaq məqsədi daşıyır.

The Role of the Middle Corridor in Increasing Economic Cooperation Within the Framework of the Organization of Turkish States

Açar sözlər: *Orta Dəhliz, Enerji koridoru, Ticarət və investisiya, İqtisadiyyat*

Abstract. The Middle Corridor is a competitive corridor for energy and transit transportation from Eurasia to Europe, and plays an important role in accelerating integration as an economic and commercial instrument connecting the Turkic world. The Middle Corridor plays the role of a key institution for developing economic cooperation, especially between Azerbaijan, Kazakhstan and Turkey, which are member states of the Organization of Turkic States (TST). With a common cultural heritage and linguistic ties, these nations have great potential for trade and economic integration. This comprehensive lecture aims to explore trade flows, trade policies, economic relations among OTS members and the central role of the Middle Corridor in facilitating trade, energy transit and security cooperation in the region.

Keywords: *Middle Corridor, Energy corridor, Trade and investment, Economy*

Giriş

Türk Dövlətləri Təşkilatına üzv dövlətrlərinin əksəriyyətini birləşdirən Orta Dəhliz xüsusilə geosiyasi proseslər fonunda alternativ ticarət yolu kimi sürətlə populyarlıq qazanır. Hazırda uğurla inkişaf etməkdə olan ticarət dəhlizi digər marşrut olan Şimal Dəhlizinə (Avropa və Asiyanı Rusiya vasitəsilə birləşdirən nəqliyyat dəhlizi) alternativ təqdim edir, xüsusilə daha qısa məsafə, istifadə olunmamış bazarlara çıxış və inkişaf potensialı təklif edir. Bununla belə, infrastruktur problemlərinin həlli və investisiyaların təmin edilməsi Orta Dəhlizin uzunmüddətli uğurunu və beynəlxalq ticarət dünyasında rəqabət qabiliyyətini təmin etmək üçün əsas olacaqdır. Dəhliz iştirakçı ölkələr, xüsusən də Türk Dövlətləri Təşkilatının üzvləri üçün bir fürsətdir, çünki məhdud sayda əsas ixrac tərəfdaşlarını artırmaq və əmtəə ixracından asılılığı azaltmaq üçün böyük potensiala malikdir.

1. Ticarət Siyasətləri və İqtisadi Əlaqələrin Artmasına Orta Dəhlizin Təsiri

Məsafələri qısaltmaqla Orta Dəhliz həm dəmir yolu həm də dəniz nəqliyyatının kombinasiyasından istifadə etməklə məhsulların hərəkətini asanlaşdıran multimodal quru və dəniz nəqliyyat dəhlizidir. Bu, Çindən Avropaya ticarət edilən mallar üçün Mərkəzi Asiyadan, Xəzər dənizindən keçərək Avropaya çatana qədər Cənubi Qafqaz və Türkiyəyə uzanan ən qısa yolu təmsil edir. Orta dəhlizin ən mühüm üstünlüklərindən biri onun ümumi uzunluğunun Rusiyanın Şimal Dəhlizindən təxminən 3000 km az olmasıdır. Bu marşrut nəinki tranzit vaxtlarını azaldır, həm də Rusiyadan yan keçməklə sanksiyalara uyğunluq məsələlərini həll edir və yeni ticarət yolları və bazarlar axtaran bizneslər üçün cəlbedici seçim edir.

Orta Dəhliz 2023-cü ilin ilk doqquz ayında 1,9 milyon ton olmaqla (2022-ci ilin eyni dövrü ilə müqayisədə illik 89% artım) yüklərin tranzit həcmində nəzərəçarpacaq artım nümayiş etdirdi. Bu, dəhlizdə yükdaşımaların həcminə görə rekord vurmaqla və qlobal ticarətin artan tələblərini ödəmək üçün onun artım potensialını şərtləndirdi. Dəhlizdən istifadə nümunələrindən biri də 2022-ci ilin may ayında Finlandiyanın Nurminen Logistics nəqliyyat

* İ.e.f.d.

DOI :10.30546/100981.1.2024.0145

şirkəti tərəfindən Çindən Avropaya yeni marşrutun tətbiqi və güclü tələbatla qarşılanması oldu. Hazırda ildə 5,8 milyon ton təşkil edən Orta Dəhlizin gücü Şimal Dəhlizindən xeyli azdır, lakin düzgün tədbirlər həyata keçirilərsə, onun potensialı yüksələcək. Dünya Bankı Yaxın onillikdə Orta Dəhlizin inkişaf potensialı ilə bağlı iqtisadi təhlildə göstərdiyi hesablamalara görə, 2030-cu ilə qədər Çin və Avropanın qərb sərhədi arasında səyahət vaxtı iki dəfə azalacaq, yükdaşımaların həcmi isə üç dəfə artaraq 11 milyona tona çatacaqdır.

Dəhlizin inkişafında əhəmiyyətli irəliləyişlərə baxmayaraq, əməliyyat səmərəsizliyi və yüksək məsrəflər onun tam potensialının reallaşdırılmasını məhdudlaşdıran amillərdir və operatorları dəniz marşrutlarına qayıtmağa məcbur edir. Dəhliz gözlənilməz gecikmələrə məruz qalır, bu gecikmələr 14 gündən 45 günə qədər dəyişə bilər, lakin şəraitdən asılı olaraq 60 günə qədər çəkə bilər. Praktiki çətinliklərə öz gücündən aşağı fəaliyyət göstərən limanlar, eləcə də zəif dəmir yolu infrastrukturu səbəbindən əməliyyat səmərəliliyinin olmaması daxildir. Marşrut boyu operatorlar arasında koordinasiyanın olmaması ən çox qeyd olunan problemd olsa da vahid operatorun tətbiqi ilə məsələ həll olunacaq. Ən əsas narahatlıq, xüsusilə Xəzər və Transxəzər regionlarında neft və qazın nəqli üçün lazımi infrastrukturun olmamasıdır.

Bu çətinliyin ən bariz nümunəsi neftin Qazaxıstandan Azərbaycana bir neçə daşınma mərhələlərini əhatə edən Orta Dəhliz vasitəsilə nəqlini göstərmək olar. Neft əvvəlcə dəmir yolu ilə Qazaxıstanın Kurık və ya Aktau limanına daşınır, oradan boşaldılır və gəmiyə yüklənir və Bakıya ötürülür. Bakıdan yenidən qatara yüklənir və sonrakı paylanması üçün boru kəmərinə daşınır. Bu mürəkkəb proses Xəzər Boru Kəməri Konsorsiumu (CPC) vasitəsilə Rusiyadan keçən marşrutların asanlığından fərqli olaraq, əhəmiyyətli gecikmələr və texniki çətinliklərlə nəticələnir.

2. Orta Dəhlizin İnkişafı Üçün İnvestisiya İmperativləri

Orta Dəhlizin potensialını tam şəkildə açmaq üçün infrastruktura əhəmiyyətli investisiyalar mütləqdir. Neft və qazın nəqli üçün Xəzər və Transxəzər infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi, həmçinin dəhlizin ümumi səmərəliliyinin yüksəldilməsi vacibdir. Daha qısa tranzit vaxtları, yeni bazarlara çıxış və artan biznes imkanları vədi ilə Orta Dəhliz regionda ticarət və iqtisadi artımı gücləndirmək istəyən investorlar və TDT-na üzv dövlətlər üçün cəlbedici seçim təqdim edir.

AYİB-in son araşdırmasına görə, Orta Dəhliz infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi üçün tələb olunan investisiyanın 18,5 milyard avro bölgəsində olacağı təxmin edilir. İnvestisiya üçün prioritet sahələrə aiddir: dəmir yolu və yol şəbəkəsinin bərpası və modernləşdirilməsi; vaqonların genişləndirilməsi; port tutumunun artırılması; və iştirakçı ölkələr arasında sərhəd keçid məntəqələrinin, multimodal logistika mərkəzlərinin və köməkçi şəbəkə əlaqələrinin təkmilləşdirilməsi. İnvestisiya iştirakçı ölkələrin ehtiyaclarını, prioritetlərini, imkanlarını və xüsusi şərtlərini nəzərə almalıdır.

İqtisadi inkişaf imkanlarına gəldikdə isə məhdud imkanlara görə, Orta Dəhlizin Şimal Dəhlizini tam əvəz edəcəyi gözlənməsə də, bu, marşrut boyunca yerləşən ölkələr xüsusə TDT-a üzv ölkələr üçün ticarətin diversifikasiyası sahəsində geniş imkan yaradır. Baxmayaraq ki, Orta Dəhlizdən istifadə üçün təkan hazırda geosiyasətlə (yəni Şimal Dəhlizindən qaçmaq istəyi) irəli sürülsə də, Dəhlizin inkişafı iştirakçı ölkələrdə iqtisadi inkişaf imkanları təqdim edir. İştirakçı ölkələrin sənaye strukturuna nəzər salsaq, əksəriyyəti xammal ixracatçılarıdır (məsələn, neft hasil edən Qazaxıstan və Azərbaycan). Bu ölkələr üçün əlavə dəyərli malların ixrac rəqabət qabiliyyətini artırmaq və idxal axınındakı potensial artımlarla rəqabət aparmaq üçün yerli müəssisələrin sənaye inkişafını təşviq etmək strateji əhəmiyyət kəsb edir. Dəhlizin yaratdığı artan əlaqədən tam istifadə etmək üçün iştirakçı dövlətlərin hökumətləri öz yerli KOM-larını daha böyük korporasiyalarla əlaqələndirmək

üçün ixracın təşviqi strategiyalarından və qlobal dəyər zənciri əlaqələrindən istifadə etməlidirlər.

Orta Dəhliz ənənəvi marşrutlardan yan keçmək üçün geosiyasi cavab kimi cəlbedicilik qazandıqca, onun iqtisadi potensialı getdikcə daha aydın görünür. Daha qısa məsafələr, istifadə olunmamış bazarlara çıxış və böyümə vədi onu həm biznes, həm də hökumətlər üçün cəlbedici bir perspektivə çevirir. Bununla belə, uğur infrastruktur problemlərinin həllindən və lazımi investisiyaların təmin edilməsindən asılıdır. Orta Dəhlizin geoiqtisadi əhəmiyyəti iştirakçı ölkələrə ticarət asılılıqlarını yenidən formalaşdırmaq və davamlı iqtisadi inkişafı dəstəkləmək imkanı verən beynəlxalq ticarətin inkişafı üçün ümdə fürsətdir.

3. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TİTR) Çin və Avropanı Birləşdirən Multimodal Dəhlizinin Türk Dünyası Üçün Perspektivləri

Orta Dəhliz kimi tanınan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TİTR) Çin və Avropanı birləşdirən multimodal dəhlizdir. O, Qazaxıstandan dəmir yolu marşrutu ilə Dostıq və ya Xorqos/Altınkoldan keçir, daha sonra Aktau limanına gedən dəmir yolu ilə, Xəzər dənizi ilə Bakı limanına qədər uzanır, Azərbaycan və Gürcüstandan keçərək Avropaya keçir. Marşrutun inkişafı artan diqqəti cəlb edir, regionun iqtisadi dayanıqlığını gücləndirmək və ticarətin diversifikasiyasını təşviq etmək üçün getdikcə həyati əhəmiyyət kəsb edir. TİTR-in inkişafı həm də Qazaxıstanın nəqliyyat və logistika mərkəzi olmaq məqsədi ilə üst-üstə düşür.

TITR Beynəlxalq Assosiasiyasının məlumatlarına görə, bu dəhliz üzrə daşımaların həcmi 2022-ci ildəki 1,5 milyondan 86% artaraq 2,8 milyon tona çatıb. Bu, 2021-ci ildəki cəmi 586,000 ilə müqayisədə əhəmiyyətli artımdır. 2022-ci ilin noyabrında Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyə investisiyaların prioritet istiqamətlərini və TİTR-in təkmilləşdirilməsi üçün lazım olan tədbirləri əks etdirən yol xəritəsini imzaladılar. 2023-cü ilin iyununda Azərbaycan, Gürcüstan və Qazaxıstan vahid logistika operatorunun yaradılması barədə razılığa gəliblər. 2023-cü ildə Qazaxıstan "KazMunayQaz" və Azərbaycanın SOCAR neft-qaz şirkəti arasında bağlanmış müqaviləyə əsasən, TİTR vasitəsilə ilk dəfə nefti Bakı-Tbilisi-Ceyhan boru kəmərinə vurub. Bu marşrutla bir milyon tona yaxın Qazaxıstan nefti daşınıb.

Dəhliz 2021-ci il səviyyələri ilə müqayisədə 2030-cu ilə qədər ticarət həcmini üç dəfə artıraraq 11 milyon tona çatdıra və səyahət müddətini iki dəfə azalda bilər. Konteynerli yükdaşımalar üçün Asiya-Avropa quru körpüsü və bütün növ yükdaşımalar üçün beynəlxalq bazarlara çıxış marşrutu kimi faydalı olması ilə yanaşı, Orta Dəhlizin əhəmiyyəti onun regiondaxili ticarət dəhlizi kimi region ölkələri üçün gətirə biləcəyi potensialına malikdir.

İlk addım Orta Dəhlizi nəqliyyat dəhlizi kimi deyil, iqtisadi dəhliz kimi yenidən təsəvvür etməkdir. Dəhlizin əsas tələbatı endogen şəkildə dəhliz ölkələri daxilində formalaşır. Beləliklə, Orta Dəhliz dəhlizin keçdiyi zonalarda əlaqənin təkmilləşdirilməsi və özünəməxsus iqtisadi potensial arasında sinerji ilə iqtisadi dəhliz kimi inkişaf etmək üçün böyük potensiala malikdir. Bununla belə, bu dəhlizin vahid ticarət marşrutu və iqtisadi zona kimi istifadəsini səmərəli şəkildə inkişaf etdirmək və optimallaşdırmaq üçün təchiz edilmiş transsərhəd institusional çərçivənin yaradılmasını tələb edir. Dəhlizdə təkmilləşdirmələr aparılmasa, nəqliyyata tələbatın gözlənilən artımdan 35% aşağı düşəcəyi proqnozlaşdırılır.

Prosedurların, xüsusən də sərhəd prosedurlarının islah edilməsi və sadələşdirilməsi vacibdir. Rəqəmsal məlumat axınının potensialından istifadə edin. Rəqəmsallaşma əsasdır və onun bir çox elementləri var. Şəffaflıq və görünürlük olmalıdır. İnsan izləməyi və izləməyi bacarmalıdır. Rəqəmsallaşma həm də o deməkdir ki, sənədləşmə işləri keçmişdə qalmalı, daha mürəkkəbliyə və qənaətcilliyə yol açmalı, kiçik yük maşınlarını daha böyük və daha səmərəli qatar yüklərinə birləşdirməlidir. Bu böyük ideyanın reallığa gətirilməsi özəl sektor və digər inkişaf tərəfdaşları da daxil olmaqla, çoxsaylı aktorların fəal iştirakını tələb edir.

İnfrastruktur boşluğunu aradan qaldırmaq və xidmət təminatlarını yaxşılaşdırmaq üçün xüsusilə türk dünyası özəl kapital və təcrübəni səfərbər etməlidir.

Orta dəhlizdə bəzi problemlər də var belə ki, qiymətlərlə bağlı məsələlər həllini tapmalıdır. Dəhliz istifadəçiləri hesab edirlər ki, şəffaflıq tam təmin olunmadığından qiymətlər yüksək və dəyişkən ola bilər. Dəhlizi keçmək vaxtı da çox dəyişkən ola bilər. Bəzi hallarda çox sürətlə gedə bilər, lakin yükgöndərənlər üçün keçid vaxtları məsələləri də proqnozlaşdırıla bilənlik və etibarlılığa malik olmaq çox vacibdir.

Digər problem infrastruktur çatışmazlıqları deyil, məhz dəmir yolları və limanlar arasında keçiddə hərəkətli vaqonların çatışmazlığı və problemlərdən qaynaqlanır. Problemlərin çoxu infrastruktur və ya yeni dəmir yollarının tikintisi ilə bağlı olmadığına görə dəhlizin əməliyyat səmərəliliyinə diqqət yetirməklə bu maneələri aradan qaldırmaq üçün böyük potensial vardır.

Təkmilləşdirmə üçün müəyyən edilmiş kritik sahələrdən biri dəhlizlərin koordinasiyasıdır, hər bir ölkədən bir neçə dəmir yolu, liman, gəmiçilik xətti və gömrük orqanlarının cəlb olunması səbəbindən "daha mürəkkəbdir". Bu mürəkkəblik cəlb olunan müxtəlif maraqlı tərəflər arasında gücləndirilmiş koordinasiyaya təcili ehtiyac olduğunu vurğulayır.

4. Orta Dəhlizin Rəqəmsallaşdırılması və Ticarət Dövriyyəsi

Digər mühüm sahə isə Orta Dəhlizin rəqəmsallaşdırılmasıdır. Dəhlizdə böyük problem ondan ibarətdir ki, dəhliz boyu rəqəmsal inkişaf səviyyəsi fərqlidir. Bəzi hallarda bəzi operatorlar kağızdan istifadə edirlər. Digərləri ən son platformadan istifadə edirlər. İnformasiyanın başdan sona hərəkətini təşviq etmək üçün informasiya texnologiyalarından həqiqətən faydalanmaq üçün səy göstərmək lazımdır. Əməliyyat səmərəliliyinə diqqət yetirməklə yanaşı, əhəmiyyətli investisiyalara ehtiyac var. Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı (AYİB) son araşdırmasına görə TİTR-in inkişafı üçün təxminən 18,5 milyard avro (20 milyard ABŞ dolları) investisiya lazımdır.

Ticarət dəhlizin təkmilləşdirilməsinin yerli iqtisadiyyata necə təsir edəcəyini və onun ölkələrin ticarət dinamikasını necə diversifikasiya edəcəyini görməyə imkan verir. Bu səbəbdən ticarət vacibdir çünki nəqliyyatdan əlavə və daha çox regional inkişafa imkan verir. Dünya Bankının araşdırmasına görə, 2021-ci ildən 2022-ci ilə qədər dəhliz boyunca ticarət əsasən regional və qitələrarası ticarət modellərindəki dəyişikliklərdən irəli gələn həcmdə 10% artıb.

2021-ci ildə Qazaxıstan, Gürcüstan və Azərbaycandan ticarət Orta Dəhliz üzrə həcmin təxminən üçdə ikisini təşkil edib. Bu ticarət həcmi 2022-ci ildə Ukraynadakı müharibə səbəbindən iki dəfə artdı və bu, Rusiyaya tətbiq edilən sanksiyalar bu ticarətin bir hissəsinin diversifikasiyasına səbəb olduğu üçün xüsusilə enerji və texnologiya mallarında ticarət axınının artması ilə nəticələndi. 2019-2021-ci illərlə müqayisədə 2022-ci ildə ticarət dövriyyəsi Qazaxıstan və Gürcüstanda təxminən 45%, Azərbaycanda isə 72% artıb. Regiondan ixracda artımın yarısından çoxu Aİ-nin payına düşüb.

5. Orta Dəhlizin İnkişaf Strategiyası və Türk Dünyasının Ticarətin Artmasında Rolu

Ölkələr vahid xidmət yaratmaqla dəhliz boyu çatdırılma müddətinin azaldılması, rəqəmsal texnologiyaların gücləndirilməsi və sabit tariflərin yaradılmasının vacibliyini vurğulayırlar. Qazaxıstan Nəqliyyat Nazirliyinin məlumatına görə, marşrut üzrə emal və daşıma müddətləri 38-53 gündən 19-23 günə endirilib. Məqsəd çatdırılma müddətinin 14-18 günə endirilməsidir ki, bunun da Qazaxıstan ərazisi üzrə tranzit vaxtının beş günə endirilməsi planlaşdırılır. Tədqiqatçılar 2040-cı ilə qədər Orta Dəhliz strategiyasının hazırlanmasını təklif ediblər.

Qazaxıstanda dövlət səviyyəsində bazarın tələbləri və problemləri əsasında beşillik planlar müəyyən edilib. Avropaya çıxışı olan Qafqaz regionu vasitəsilə Mərkəzi Asiya və Qara dəniz ölkələrini birləşdirən yüksək nəqliyyat potensialını nəzərə alaraq, ölkələr ölkələr arasında eyni vaxtda və bir-biri ilə əlaqəli tədbirlər görməlidirlər.

Tədqiqatçılar nəqliyyat dəhlizlərinin qlobal rəqabət qabiliyyətinin mühüm amili olduğunu vurğulayırlar. Dəhlizin bütün istifadəçiləri üçün keyfiyyət zəmanəti rolunu oynayacaq TİTR standartlarını hazırlamaq tələb olunur. Bu standartlar dəhliz boyunca hər bir ölkənin ərazisindən malların daşınması üçün müəyyən edilmiş tranzit vaxtlarına diqqət yetirə, yüklərin təhlükəsizliyini və mühafizəsini, vahid xidməti və rəqabətli tarifləri təmin edə bilər. 2024-cü ilin təkcə ilk iki ayı ərzində Çindən TITR xətti ilə 13 blok qatarı göndərilib ki, Azərbaycan tərəfindən görülən tədbirlərə görə, bu konteynerlərin Gürcüstan limanlarına getmə müddəti cəmi 12 gün çəkib. Əvvəllər bu müddət təxminən 45 gün təşkil edirdi.

Ticarət siyasəti TDT üzvləri arasında iqtisadi əlaqələrin formalaşmasında mühüm rol oynayır. Üzv ölkələrin qəbul etdiyi ticarət siyasətləri, o cümlədən tarif maneələri, qeyri-tarif tədbirləri və güzəştli ticarət sazişlərini araşdırılması göstərir ki, ticarətin liberallaşdırılması səylərində irəliləyişlərə baxmayaraq, tənzimləyici ixtilaflar və gömrük prosedurları kimi problemlər regionda fasiləsiz ticarətə mane olmaqda davam edir. Ticarət siyasətlərinin uyğunlaşdırılması və gömrük prosedurlarının sadələşdirilməsi səyləri TDT daxili ticarətin tam potensialını açmaq üçün vacibdir.

BVF-yə təqdim edilən rəsmi məlumatlara əsaslanan hesablama göstərir ki, TDT iqtisadiyyatı qrupunun beynəlxalq ticarəti 2015-2025-ci illər ərzində genişlənib və bu, qlobal iqtisadiyyata bu ölkələrinartan inteqrasiyasını əks etdirir. TDT ölkələrinin əmtəə və xidmətlərin ümumi ixracı 2015-ci ildəki 420,4 milyard dollardan 2022-ci ildə 700 milyard dolları ötüb. Bununla belə, bu ölkələrin mal və xidmət ixracının qlobal ixraca nisbəti son dövrdə demək olar ki, sabit tendensiyadan xəbər verir. 2022-ci ildə 2,3%-lə ən yüksək payını alaraq. 2022-ci ildə TDT qrupu ölkələrinin mallarının ixracı 556,7 milyard dollar təşkil edib (2021-ci ildən təxminən 17,4% artım). Xidmət ixracı 143,5 milyard dollar təşkil edib (2021-ci ildən təxminən 38,7% artım).

Qlobal iqtisadi güc Asiyaya keçdikcə qlobal təchizat zəncirlərində dəyişikliklər baş verəcək və TDT ölkələri qrupu üçün yeni iqtisadi imkanlar təqdim edəcək. Türk ölkələrinin əmtəə və xidmətlərin idxalı tendensiyası onların ixrac istiqamətini yaxından izləyir. Türk ölkələrinin ümumi mal və xidmət idxalının dəyəri 2021-ci ildəki 580,3 milyard dollardan 2022-ci ildə 728,8 milyard dollara çatıb. TDT iqtisadiyyatlar qrupunda mal və xidmətlərin idxalının həcmi 2021-ci ildəki 21 faizdən 2022-ci ildə təxminən 26 faiz artıb.). (“Annual Report on Intra-OTS Trade 2023:30)

Xarici Birbaşa İnvestisiya (XBİ) üzrə daxilolmalarının ümumi dəyəri 2010-2014-cü illərdəki 136,6 milyard dollardan 2015-2019-cu illərdə 105,9 milyard dollara qədər azalmışdır. Oxşar mənzərə 2010-2014-cü illərdə 45,7 milyard dollardan 2015-2019-cu illərdə 22,2 milyard dollara enən XBİ-nin xaricə axınlarında da müşahidə olunub. 2019-cu ildə TDT iqtisadiyyatları ümumilikdə dünya XBİ daxilolmalarının 0,9%-ni cəlb etmiş və dünya XBİ ehtiyatlarının 1%-nə ev sahibliyi etmişdir. 2019-cu ildə daxilə daxil olan XBİ-nin ÜDM-ə nisbəti Azərbaycanda 65,5%, Qazaxıstanda 84,1%, Qırğızıstanda 66,3% təşkil edib. Həmin il bu dəyər Türkiyədə ən aşağı idi (21,6%), bu, TDT iqtisadiyyatlarının qalan hissəsi ilə müqayisədə nisbətən daha böyük ÜDM-dən qaynaqlana bilər.

TDT çərçivəsində çoxtərəfli iqtisadi əməkdaşlıq təşəbbüsləri iqtisadi inkişafın və regional inteqrasiyanın təşviqində mühüm rol oynamışdır. Üzv dövlətlər arasında iqtisadi əməkdaşlığa, bilik mübadiləsinə və potensialın yaradılmasına kömək etmək üçün TDT kimi çoxtərəfli platformaların rolunu əhəmiyyətə malikdir. Bu baxımdan əsas təşəbbüslərə üzv dövlətlər arasında infrastruktur layihələri və iqtisadi inkişaf təşəbbüslərini dəstəkləmək üçün maliyyə yardımı göstərən TDR İnkişaf Fondu daxildir. Enerji, nəqliyyat və turizm kimi

sahələrdə birgə layihələr iqtisadi artımı təşviq edərək və regional əlaqəni gücləndirərək nəzərəçarpacaq faydalar verib.

İkitərəfli İqtisadi Münasibətlərə gəlincə TDT üzvləri arasında ikitərəfli iqtisadi əlaqələr region daxilində iqtisadi əməkdaşlığın mühüm tərkib hissəsini təşkil edir. Üzv ölkələr arasında ikitərəfli ticarət sazişləri, investisiya müqavilələri və əməkdaşlıq çərçivələrinin qəbul ediməsi. TDT-a üzv dövlətlər arasında iqtisadi əlaqələrin daha da genişləndirilməsi potensialını nümayiş etdirmək üçün uğurlu ikitərəfli layihələr və tərəfdaşlıq nümunələrinin olmasını tələb edir. İkitərəfli ticarət missiyaları, biznes forumlar və birgə investisiya layihələri iqtisadi əməkdaşlığın gücləndirilməsi və ticarətin şaxələndirilməsinin təşviqi üçün dəyərli platforma rolunu oynayır.

TDT üzvlərini Avropa və Asiya ilə birləşdirən nəqliyyat marşrutlarını əhatə edən Orta Dəhliz regionda ticarət, enerji tranziti və təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlığın asanlaşdırılmasında mühüm rol oynayır. Orta Dəhlizin mallar, enerji resursları və insanlar üçün tranzit dəhlizi kimi əhəmiyyətini araşdırılması Orta Dəhliz boyunca əlaqəni gücləndirməyə və nəqliyyat xərclərini azaltmağa yönəlmiş dəmir yolları, avtomobil yolları və limanlar da daxil olmaqla infrastruktur layihələrini müəyyən etməyə dəstək verir. Bundan əlavə, mühazirə regional sabitlik və rifahı təşviq etmək üçün TDT-ə üzv dövlətlərin strateji yerləşməsindən istifadə edərək enerji tranziti və təhlükəsizliyi sahəsində əməkdaşlıq potensialını təhlil edilməsinə böyük ehtiyac vardır.

Nəticə

Yekun olaraq qeyd edək ki, Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində iqtisadi əməkdaşlığın genişləndirilməsi regionda ümumi rifahın və davamlı inkişafın təşviqi üçün böyük potensiala malikdir. Ticarət əlaqələrini gücləndirməklə, ticarət siyasətlərini uyğunlaşdırmaqla və Orta Dəhlizinin strateji üstünlüklərindən istifadə etməklə TDT üzvləri iqtisadi artım və inteqrasiya üçün yeni imkanlar açа bilərlər. Mühazirə türk dünyasının iqtisadi potensialından istifadə etmək və üzv dövlətlərin kollektiv maraqlarını inkişaf etdirmək üçün əməkdaşlığın, innovasiyaların və inklüziv inkişafın vacibliyini vurğulayır. Türk dünyasının iqtisadi gələcəyi struktur problemlərin həlli, iqtisadi əməkdaşlığın təşviqi, sahibkarlıq və innovasiya potensialından istifadə etmək üçün birgə səylərdən asılıdır. Regional sinerjilərdən istifadə etməklə, əlaqəni gücləndirməklə və sahibkarlıq və iqtisadi güclənmə üçün əlverişli mühiti təşviq etməklə türkdilli ölkələr 2040-cı ilə qədər öz iqtisadi məqsədlərinə və istəklərinə nail ola bilərlər.

ƏDƏBİYYAT

Organization of Turkic States Secretariat. (2023). Annual Report on Intra-OTS Trade. Retrieved from [https://www.turkicstates.org/assets/pdf/yayinlar/turk-ekonomileri-raporu-2023-dijital-ticaret-ve-yatirim-26-tr.pdf]

Organization of Turkic States Development Fund. (2023). Annual Report on Development Projects. Retrieved from [https://neighbourhood-enlargement.ec.europa.eu/system/files/2023-11/SWD_2023_696%20T%C3%BCrkiye%20report.pdf]

Turkic Council. (2022). Trade Policies and Economic Relations: A Comparative Analysis. Ankara, Turkey: Turkic Council Publications (https://www.turkicstates.org/assets/pdf/yayinlar/turk-konseyi-uye-devletleri-arasindaki-ticaret-ve-yatirim-iliskileri-raporu-ekonomik-iliskilerin-derinlestirilmesine-yonelik-son-egilimler-ve-beklenti-14-tr.pdf) .

International Monetary Fund. (2022). Economic Outlook Report: Central Asia and the Caucasus. Washington, DC: International Monetary Fund.

World Bank. (2022). Regional Integration and Connectivity in Central Asia. Washington, DC: World Bank Publications.

United Nations Economic Commission for Europe. (2022). Transport and Connectivity in Eurasia: Trends and Prospects. Geneva, Switzerland: UNECE Publications.

Azerbaijan State Statistical Committee. (2023). Annual Trade Statistics Report. Baku, Azerbaijan: Azerbaijan State Statistical Committee Publications.

Kazakhstan Ministry of National Economy. (2023). Economic Review: Bilateral Trade Relations with Turkic States. Astana, Kazakhstan: Kazakhstan Ministry of National Economy Publications.

Kyrgyz Republic National Statistical Committee. (2023). Economic Indicators Report. Bishkek, Kyrgyz Republic: Kyrgyz Republic National Statistical Committee Publications.

Turkish Statistical Institute. (2023). Economic Trends and Trade Analysis. Ankara, Turkey: Turkish Statistical Institute Publications.

Uzbekistan State Committee on Statistics. (2023). Economic Development Report. Tashkent, Uzbekistan: Uzbekistan State Committee on Statistics Publications.

European Bank for Reconstruction and Development. (2022). Infrastructure Investment Outlook: Central Asia and the Caucasus. London, UK: EBRD Publications