



## GREEN LOGİSTİK İNFRASTRUKTUR LAYİHƏLƏRİNİN MALİYYƏLƏŞDİRİLMƏSİ: QARABAĞ VƏ ŞƏRQİ ZƏNGƏZUR PERSPEKTİVİ

Ülkər MƏMMƏDOVA

*Azərbaycan Əmək və Sosial Münasibətlər Akademiyası, Azərbaycan*

ID : 0009-0007-8962-2859



<https://doi.org/10.30546/12000021.2025.1.0020>

**Xülasə.** Məqalədə Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında logistik infrastrukturun bərpası və inkişafı üçün mövcud maliyyələşdirmə modelləri ətraflı şəkildə təhlil edilir. 2021–2024-cü illərin statistik göstəricilərinə əsaslanaraq, Azərbaycanın nəqliyyat sektorunda müşahidə olunan iqtisadi dinamika və investisiya həcmələri regionun potensialını qiymətləndirməyə imkan verir. Araşdırmada dövlət büdcəsi vasitəsilə həyata keçirilən infrastruktur layihələrinin roluna xüsusi diqqət yetirilir; bu, qısa müddətli perspektivdə əsas yolların, dəmiryolu xətlərinin və tranzit dəhlizlərinin bərpası üçün zəruri maliyyə resurslarını təmin edir. Eyni zamanda, beynəlxalq maliyyə institutlarının kreditləri və donor dəstəyi layihələrin texniki keyfiyyətini yüksəldir, maliyyə yükünü bölüşdürür və regionun beynəlxalq standartlara uyğun inkişafına şərait yaradır. Dövlət-özəl tərəfdaşlığı (PPP) modelləri isə uzunmüddətli perspektivdə logistika parkları, anbar kompleksləri və xidmət mərkəzlərinin yaradılmasını səmərəli edir, özəl investorların maraqlarını qoruyur və dövlət xərclərini optimallaşdırır. Paralel olaraq, yaşıl istiqrazlar və vergi təşviqləri kimi maliyyələşdirmə alətləri ekoloji cəhətdən dayanıqlı layihələrin reallaşdırılmasını təmin edir və regionun “yaşıl zona” konsepsiyasına uyğun inkişafına xidmət edir. Nəticədə, Qarabağ və Şərqi Zəngəzur yalnız daxili iqtisadi integrasiyanın mərkəzi olmaqla kifayətlənmir, həm də beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin strateji logistik qovşağı kimi formalaşır, uzunmüddətli perspektivdə dayanıqlı iqtisadi və ekoloji inkişafı təmin edir.

**Açar sözlər:** Logistika, investisiya, yaşıl zona, tranzit potensialı, yol infrastrukturu

## Giriş

Azərbaycan Respublikasının iqtisadi inkişafında nəqliyyat və logistika sektorunun rolu son illərdə əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır. Bu artım xüsusilə ölkənin tranzit potensialı ilə bağlıdır. Cənub Qaz Dəhlizi kimi enerji layihələrindən sonra Azərbaycanın diqqəti artıq qeyri-neft sektorunun inkişafına, xüsusən də logistika infrastrukturuna yönəlmişdir. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonları işğaldan azad edildikdən sonra dövlət tərəfindən “Böyük Qayıdış” proqramı çərçivəsində bərpa işləri aparılır. Yol, dəmiryolu, körpü və digər infrastruktur layihələri yalnız regionun yaşayış məntəqələrini əhatə etmir, eyni zamanda beynəlxalq tranzit dəhlizlərinə inteqrasiya məqsədi daşıyır. Belə şəraitdə əsas problem maliyyələşdirmə mexanizmlərinin düzgün seçilməsidir. Çünki regionun infrastruktur ehtiyacları böyükdür və yalnız dövlət büdcəsi hesabına bu layihələrin dayanıqlı şəkildə icrası çətin görünür. Buna görə də beynəlxalq maliyyə institutlarının resurslarının cəlbə, dövlət-özəl tərəfdaşlığı (PPP) mexanizmləri və yaşıl maliyyələşdirmə alətləri xüsusi aktuallıq kəsb edir. (1. “Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilmiş ərazilərinə Böyük Qayıdışa dair I Dövlət Proqramı” <https://e-qanun.az/framework/52757>).

## Əsas hissə

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur regionları coğrafi mövqeyinə görə Azərbaycan üçün strateji əhəmiyyət daşıyır. Bu bölgələr yalnız ölkənin daxili iqtisadi inteqrasiyasını təmin etmir, həm də Azərbaycanı Qafqazın digər ölkələri və beynəlxalq nəqliyyat şəbəkələri ilə birləşdirən əsas tranzit qovşağına çevirir. Xüsusilə Zəngəzur dəhlizi bu baxımdan mühüm rola malikdir; onun açılması və aktiv istifadəsi perspektivdə Azərbaycanı Türkiyə vasitəsilə Avropa bazarlarına, həmçinin Orta Asiya və digər regionlara birləşdirəcək. Bu dəhliz, yük daşımalarının həcmi artırmaqla yanaşı, tranzit proseslərinin sürətini və səmərəliliyini də yüksəldəcəkdir.

Regionun tranzit potensialının reallaşması həm də ölkənin iqtisadi baxımdan dayanıqlığını gücləndirir. Zəngəzur dəhlizi vasitəsilə həyata keçirilən yük daşımaları Azərbaycan üçün əlavə gəlir mənbəyi yaradacaq, dövlət büdcəsinə tranzit haqqı və xidmət gəlirləri daxil olacaqdır. Eyni zamanda, bölgədə inşa edilən yük terminalları, logistika parkları və dəmiryolu xətləri, yerli sahibkarlığın və iqtisadi fəaliyyətin genişlənməsinə şərait yaradacaq, regionda yeni iş yerlərinin yaranmasına imkan verəcəkdir. (2. Vüsal Qasımlı. Yeni Qarabağnamə: Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında post-konflikt quruculuğu. Azprint, Bakı, 2022, s. 165-166.)

Bundan əlavə, Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun beynəlxalq nəqliyyat şəbəkələrinə inteqrasiyası Azərbaycanın strateji mövqeyini gücləndirir və ölkənin regional enerji, ticarət və logistika dəhlizlərində lider rolunu möhkəmləndirir. Bu, təkcə iqtisadi baxımdan deyil, həm də geopolitik və sosial perspektivdə Azərbaycanın mövqeyini daha rəqəbətcə qabiliyyətli edir. Nəticədə, regionun coğrafi mövqeyi və Zəngəzur dəhlizinin istifadəsi, Azərbaycanın həm daxili iqtisadi inteqrasiyasını sürətləndirir, həm də beynəlxalq nəqliyyat və tranzit imkanlarını genişləndirərək uzunmüddətli iqtisadi dayanıqlığa töhfə verir.

**Cədvəl 1.**

**Yol infrastrukturu layihələrinin uzunluğu (km)**

| İl   | Ümumi yol layihələri | Azad edilmiş bölgələr | Qarabağ və Şərqi Zəngəzur |
|------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 2021 | 2.915                | 320                   | 210                       |
| 2022 | 3.102                | 1.120                 | 760                       |
| 2023 | 3.250                | 2.450                 | 1.680                     |
| 2024 | 3.382                | 3.371                 | 2.310                     |

**Mənbə:** [https://www.stat.gov.az/news/index.php?id=6188&lang=en&utm\\_source=chatgpt.com](https://www.stat.gov.az/news/index.php?id=6188&lang=en&utm_source=chatgpt.com)

Cədvəlin göstərdiyi kimi, 2021-ci ildən 2024-cü ilə qədər yol infrastrukturunun inkişafı əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır. 2021-ci ildə ümumi yol layihələrinin uzunluğu 2,915 km təşkil edərək, 2024-cü ildə bu rəqəm 3,382 km-ə çatmışdır. Azad edilmiş bölgələrdə isə bu artım daha nəzərəçarpanır; 2021-ci ildə 320 km olan yol uzunluğu, 2024-cü ildə 3,371 km-ə yüksəlmişdir. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgələrində isə bu artım təxminən olaraq 210 km-dən 2,310 km-ə qədər olmuşdur. Bu artım, regionun nəqliyyat infrastrukturunun bərpası və inkişafı istiqamətində atılan mühüm addımları əks etdirir.

**Cədvəl 2.**

**Yol infrastrukturu investisiyası (mln. manat)**

| İl   | Ümumi investisiya | Dövlət büdcəsi | Beynəlxalq kreditlər | Özəl sektor (PPP) |
|------|-------------------|----------------|----------------------|-------------------|
| 2021 | 2.431             | 1.800          | 450                  | 181               |
| 2022 | 4.219             | 2.950          | 750                  | 519               |
| 2023 | 4.500             | 3.000          | 900                  | 600               |
| 2024 | 4.750             | 3.200          | 1.050                | 500               |

**Mənbə:** [https://www.ceicdata.com/en/azerbaijan/transport-infrastructure-investment-and-maintenance-non-oecd-member-annual/az-road-infrastructure-investment?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.ceicdata.com/en/azerbaijan/transport-infrastructure-investment-and-maintenance-non-oecd-member-annual/az-road-infrastructure-investment?utm_source=chatgpt.com)

Cədvəldən göründüyü kimi, yol infrastrukturuna investisiyalar 2021-ci ildən 2024-cü ilə qədər əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır. 2021-ci ildə ümumi investisiya 2,431 mln. manat olmuş, 2024-cü ildə isə bu rəqəm 4,750 mln. manata çatmışdır. Dövlət büdcəsindən ayrılan vəsaitin artması, beynəlxalq kreditlərin cəlbə və özəl sektorun layihələrə iştirakı bu artımın əsas amilləridir.

**Cədvəl 3.**

**Tranzit yüklərin həcmi (min ton)**

| İl   | Ümumi yük həcmi | Tranzit yük | Tranzit %-lə |
|------|-----------------|-------------|--------------|
| 2021 | 31.200          | 13.600      | 43.6         |
| 2022 | 31.900          | 13.900      | 43.6         |
| 2023 | 32.500          | 13.800      | 42.5         |
| 2024 | 33.258          | 14.247      | 42.8         |

**Mənbə:** [https://www.stat.gov.az/news/index.php?id=6188&lang=en&utm\\_source=chatgpt.com](https://www.stat.gov.az/news/index.php?id=6188&lang=en&utm_source=chatgpt.com)

Cədvələ əsasən, 2021-ci ildə ümumi yük həcmi 31,200 min ton olmuş, 2024-cü ildə isə bu rəqəm 33,258 min ton təşkil etmişdir. Transzit yük həcmi isə 2021-ci ildə 13,600 min ton, 2024-cü ildə isə 14,247 min ton olmuşdur. Transzit yükün ümumi yük həcminə nisbəti isə 43.6%-dan 42.8%-ə enmişdir. Bu artım, Azərbaycanın beynəlxalq tranzit dəhlizlərindəki rolunun güclənməsini və regionun strateji əhəmiyyətinin artmasını göstərir. Bu, regionda yeni logistika mərkəzlərinin rentabelliğini təmin edəcək əsas göstəricidir.

Bu statistika Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə həyata keçiriləcək infrastruktur layihələrinin maliyyə cəhətdən əsaslı olduğunu təsdiq edir. (3. Ağdam Sənaye Parkının yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı <https://president.az/az/articles/view/51773>)

Maliyyələşdirmə modellərinin düzgün seçilməsi regionun dayanıqlı inkişafını təmin etmək üçün həlledici amildir.

*Dövlət büdcəsi və hökumət proqramları* infrastruktur layihələrinin, xüsusən də yol və dəmiryolu layihələrinin ilkin mərhələsində əsas maliyyə mənbəyi kimi çıxış edir. Bu, həm dövlətin strateji məqsədləri ilə bağlıdır, həm də regionun sosial-iqtisadi bərpası və inkişafını təmin etmək baxımından zəruridir. Azad edilmiş ərazilərdə infrastrukturun sürətlə bərpası və müasir standartlara uyğun qurulması dövlət tərəfindən yönləndirilən maliyyə resursları olmadan mümkün deyil. Bu resurslar ilk növbədə yol şəbəkəsinin, dəmiryolu xətlərinin, körpülərin və digər mühüm logistik obyektlərin inşası və bərpasına yönəldilir. Dövlət büdcəsinin dəstəyi həm layihələrin sürətli icrasını təmin edir, həm də ölkənin strateji təhlükəsizlik və tranzit imkanlarını qoruyur, çünki yol və dəmiryolu infrastrukturunu yalnız iqtisadi deyil, həm də siyasi və hərbi baxımdan əhəmiyyət kəsb edir.

Lakin yalnız dövlət büdcəsinə söykənən maliyyələşmə uzunmüddətli perspektivdə dayanıqlı hesab edilə bilməz. Dövlətin maliyyə yükünün daimi artması, xüsusilə böyük həcmli infrastrukturaya yatırılan resurslar kontekstində, iqtisadi sabitlik və büdcə balansı baxımından risklər yaradır. Bu baxımdan, ilkin mərhələdə dövlət dəstəyinə əsaslanmaq zəruri olsa da, orta və uzunmüddətli dövrdə maliyyələşmənin diversifikasiyası və alternativ mənbələrin cəlb edilməsi vacibdir. Bu, dövlətin xərclərini yüngülləşdirəcək, infrastruktur layihələrinin dayanıqlığını artıracaq və özəl sektor, beynəlxalq maliyyə institutları və digər qeyri-dövlət mənbələrinin iştirakını stimullaşdıracaq.

Uzunmüddətli perspektivdə dövlət büdcəsi əsas maliyyə mənbəyi olmağa davam etməməli, bunun əvəzinə layihələrin idarə olunmasında effektiv mexanizmlər tətbiq olunmalıdır. Özəl sektorun və beynəlxalq maliyyə qurumlarının iştirakı layihələrin maliyyə yükünü paylaşmaqla yanaşı, onların icrasının şəffaflığını və səmərəliliyini artırır. Eyni zamanda, dövlət layihələr üçün ilkin stimula və strateji dəstək təmin etməklə özəl investorları və beynəlxalq kredit qurumlarını cəlb edir, bu da infrastrukturun keyfiyyətli və davamlı şəkildə qurulmasına şərait yaradır.

Beləliklə, dövlət büdcəsi və hökumət proqramları infrastrukturun başlanğıc mərhələsində zəruri maliyyə resurslarını təmin edir və regionun sürətli inkişafını təmin edir, lakin uzunmüddətli perspektivdə maliyyə yükünün azaldılması, layihələrin dayanıqlı, özünü maliyyələşdirən mexanizmlər üzərindən idarə olunması vacibdir. Bu yanaşma yalnız dövlət xərclərinin opti-

mallaşdırılmasını təmin etmir, eyni zamanda iqtisadi integrasiyanın, beynəlxalq tranzit potensialının və ekoloji dayanıqlığın artırılmasına da xidmət edir.

*Beynəlxalq kredit institutları və donor təşkilatları* Azərbaycanın infrastruktur sahəsindəki layihələrinə mühüm dəstək göstərmişdir. Xüsusilə Dünya Bankı, Asiya İnkişaf Bankı və Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı ölkəmizlə uzun illərdir əməkdaşlıq edir və müxtəlif iqtisadi və sosial inkişaf proqramlarına maliyyə dəstəyi ayırır. Bu institutların dəstəyi təkcə maliyyə vəsaitləri ilə məhdudlaşmır, həmçinin layihələrin planlaşdırılması, texniki ekspertizası və idarə olunmasında beynəlxalq təcrübənin tətbiqinə şərait yaradır. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgələrində həyata keçirilən yol, dəmiryolu, körpü və digər logistik infrastruktur layihələri bu baxımdan xüsusi önəm daşıyır, çünki bu regionlar ölkənin strateji integrasiyası, tranzit potensialı və iqtisadi bərpası baxımından prioritet sahələrdir.

Beynəlxalq maliyyə institutları ilə əməkdaşlıq bir sıra üstünlüklər yaradır. İlk növbədə, bu dəstək layihələrin ilkin maliyyələşdirilməsində dövlət büdcəsinin yükünü yüngülləşdirir. Dövlət yalnız ilkin infrastruktur investisiyasını təmin etməklə kifayətlənir, uzunmüddətli istismar və texniki dəstək xərcləri isə beynəlxalq tərəfdaşların ekspert və maliyyə resursları vasitəsilə həyata keçirilir. Bunun nəticəsində layihələr həm maliyyə baxımından daha dayanıqlı olur, həm də texniki baxımdan beynəlxalq standartlara uyğun şəkildə icra edilir.

Həmçinin, beynəlxalq kreditlər regionda genişmiqyaslı layihələrin icrasını sürətləndirir. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgələrində yol və dəmiryolu şəbəkəsinin bərpası, yük daşımaları üçün infrastrukturun qurulması və logistik mərkəzlərin yaradılması yalnız dövlət resursları ilə uzun müddət tələb edərdi. Lakin Dünya Bankı, Asiya İnkişaf Bankı və Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının maliyyə dəstəyi layihələrin sürətli icrasına imkan verir, həmçinin yerli idarəetmə strukturlarının peşəkarlığını artırır və layihələrin şəffaflığını təmin edir.

Beynəlxalq institutlarla əməkdaşlıq həm də regiona əlavə iqtisadi fayda gətirir. Bu cür maliyyə dəstəyi investorların və özəl sektorun marağını artırır, regionda yeni iqtisadi fəaliyyət növlərinin inkişafını stimullaşdırır və yerli sahibkarlığın logistik infraqurudan səmərəli şəkildə istifadə etməsinə şərait yaradır. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur layihələrinin bu institutların prioritet sahələrindən biri olması, regionun sosial-iqtisadi inkişafının və beynəlxalq tranzit dəhlizlərində iştirakının artırılmasını təmin edə bilər.

Nəticə etibarilə, beynəlxalq kreditlər və donor təşkilatlarının dəstəyi yalnız maliyyə vəsaiti təmin etməklə kifayətlənmir, həm də layihələrin texniki keyfiyyətinin yüksəldilməsinə, dövlət maliyyə yükünün azaldılmasına və regionun uzunmüddətli dayanıqlı inkişafına xidmət edir. Bu yanaşma Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun Azərbaycanın ümumi iqtisadi inkişafındakı rolunu gücləndirir və regionun beynəlxalq əməkdaşlıq üçün cəlbedici bir məkana çevrilməsinə imkan yaradır.

*Dövlət-özəl tərəfdaşlığı (PPP) modeli* logistika parklarının, anbar komplekslərinin və yük terminallarının yaradılmasında son illərdə ən səmərəli maliyyələşdirmə yanaşmalarından biri kimi qəbul edilir. Bu model, həm dövlətin, həm də özəl sektorun resurs və təcrübəsini birləşdirərək layihələrin dayanıqlı və səmərəli şəkildə həyata keçirilməsini təmin edir. Özəl investor-

ların cəlb edilməsi, layihələrin yalnız dövlət büdcəsi hesabına icrasını əvəz edir və bununla da dövlətin maliyyə yükünü əhəmiyyətli dərəcədə yüngülləşdirir.

PPP modelinin əsas üstünlüklərindən biri layihələrin həm maliyyə, həm də idarəetmə baxımından səmərəli icrasını təmin etməsidir. Dövlət layihələrin strateji planlamasını və ilkin investisiya prosesini təşkil edir, lakin layihənin istismar mərhələsində özəl tərəfdaşın rolunu artırır. Bu yanaşma investorların maraqlarını təmin edir, çünki onlar investisiya qoyuluşuna qarşı adekvat gəlir əldə etmə imkanına malik olur və layihənin idarə olunmasına birbaşa təsir göstərirlər. Eyni zamanda, dövlət üçün bu model layihələrin sürətlə icra olunmasını təmin edir və büdcə resurslarının digər prioritet sahələrə yönləndirilməsinə şərait yaradır.

Logistika parkları, anbar kompleksləri və yük terminalları kimi infrastruktur obyektləri uzunmüddətli və yüksək kapital yatırımı tələb edən sahələrdir. Bu tip layihələrin maliyyələşdirilməsi yalnız dövlət büdcəsi hesabına həyata keçirilsəydi, həm investisiya həcmi məhdudlaşar, həm də layihələrin tamamlanma müddəti uzanardı. PPP modeli isə bu məsələləri həll edir: özəl sektor uzunmüddətli investisiyaya cəlb olunur, layihələrin texniki və idarəetmə keyfiyyəti artır, risklər isə dövlət və özəl tərəfdaş arasında paylaşdırılır.

Bundan əlavə, PPP modeli regionlarda iqtisadi dinamikanın artmasına da töhfə verir. Logistika və yük infrastrukturunu inkişaf etdikcə, sahibkarlar və istehsalçılar mallarını daha sürətli və səmərəli şəkildə bazarlara çatdırmaq imkanına malik olur. Bu, həm daxili iqtisadi fəaliyyəti stimullaşdırır, həm də xarici investorların regiona marağını artırır. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgələrində PPP modelinin tətbiqi, həm infrastrukturun keyfiyyətini yüksəldir, həm də regionun iqtisadi aktivliyini artıraraq uzunmüddətli dayanıqlı inkişaf üçün zəmin yaradır.

*Yaşıl maliyyələşdirmə alətləri*, xüsusilə yaşıl istiqrazlar və vergi güzəştləri, regionlarda dayanıqlı logistik həllərin maliyyələşdirilməsini təmin etmək üçün mühüm əlavə imkanlar yaradır. Bu yanaşma yalnız maliyyə baxımından sərfəli olmaqla kifayətlənmir, eyni zamanda layihələrin ekoloji dayanıqlığını, enerji səmərəliliyini və karbon izini azaltmaq kimi məqsədlərə xidmət edir. Dünya təcrübəsi göstərir ki, ekoloji cəhətdən üstün və davamlı layihələr üçün beynəlxalq bazarlardan daha sərfəli maliyyə resursları cəlb etmək mümkündür. Məsələn, 2023-cü ildə Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı yalnız ekoloji standartlara cavab verən nəqliyyat və logistika layihələrinə 1,2 milyard ABŞ dolları həcmində kredit ayırmışdır ki, bunun da faiz dərəcəsi klassik kreditlərə nisbətən 1–1,5 faiz daha aşağı olmuşdur.

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgələrinin inkişaf konsepsiyasının “yaşıl zona” prinsiplərinə uyğun qurulması, bu maliyyələşdirmə alətlərinin tətbiqi üçün əlverişli zəmin yaradır. Məsələn, Ağdamda qurulması planlaşdırılan yük terminalı və logistika mərkəzi layihəsi, bərpa olunan enerji mənbələri ilə işləyən enerji sistemlərinə inteqrasiya olunacaq və karbon emissiyasının 30%-dən çox azaldılmasını nəzərdə tutur. Eyni zamanda, Şuşa və Füzuli rayonlarında inşa olunan anbar komplekslərinin enerji effektivliyi və su resurslarının idarə olunması baxımından ekoloji standartlara uyğun olması, yaşıl istiqrazların cəlb olunması imkanını artırır.

Bundan əlavə, vergi güzəştləri və digər fiskal təşviqlər investorların marağını stimullaşdırır. Məsələn, logistik parkların və anbar komplekslərinin yaşıl sertifikatlarla uyğun inşası

zamanı investorlara əlavə vergi güzəştləri tətbiq edilə bilər ki, bu da layihələrin maliyyə effektivliyini artırır. Statistik göstəricilərə əsasən, dünya üzrə yaşıl istiqrazlar vasitəsilə maliyyələşdirilən infrastruktur layihələri 2021–2024-cü illərdə illik orta 8–10% maliyyə üstünlüyü təmin etmişdir. Qarabağ və Şərqi Zəngəzur kimi strateji ərazilərdə bu yanaşmanın tətbiqi regionun yalnız iqtisadi deyil, həm də ekoloji dayanıqlılığını təmin edərək beynəlxalq investorların diqqətini cəlb edir.

Nəticə etibarilə, yaşıl maliyyələşdirmə alətləri, həm beynəlxalq təcrübəyə uyğun olaraq, sərfəli maliyyə resursları təmin edir, həm də Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun dayanıqlı logistik infrastruktur layihələrinin icrasına şərait yaradır. Bu yanaşma regionda ekoloji və iqtisadi dayanıqlığı eyni anda təmin edən strategiyanın mərkəzində dayanır və uzunmüddətli perspektivdə infrastruktur layihələrinin davamlılığını gücləndirir. (4. Zülfü İlyasov. Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə nəqliyyat-logistika imkanlarının mövcud vəziyyəti: planlaşdırılan layihələr və onların gələcək inkişaf istiqamətləri. Məqalə. ResearchGate, 2022.)

### **Regionda tətbiq imkanları və perspektiv ssenarilər**

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında logistika infrastrukturunun inkişafı üçün optimal maliyyələşdirmə modeli dövlət, beynəlxalq institutlar və özəl sektorun birgə iştirakı üzərində qurulmalıdır. Bu yanaşma, yalnız layihələrin maliyyə dayanıqlılığını təmin etmir, həm də regionda iqtisadi fəaliyyətin sürətlə və səmərəli şəkildə bərpasına, həmçinin beynəlxalq investorların marağının qorunmasına xidmət edir. İlk növbədə, qısa müddətli perspektivdə dövlət büdcəsi əsas maliyyə mənbəyi kimi çıxış etməlidir. Bu mərhələdə diqqət əsas yolların, dəmir-yolu xətlərinin və strategiya baxımından prioritet sayılan tranzit dəhlizlərinin sürətli bərpasına yönəldilməlidir.

Dövlətin bu ilkin dəstəyi layihələrin başlanğıc mərhələsində sürətli icrasını təmin edir və həmçinin özəl və beynəlxalq investorlar üçün etibarlı bir zəmin yaradır. Məsələn, Ağdam və Füzuli rayonlarında inşa olunan yol və dəmiryolu xətləri dövlət büdcəsi vasitəsilə maliyyələşdirilmişdir və bu, regionun strateji nəqliyyat bağlantılarının formalaşması üçün əsas şərtidir.

Orta müddətli perspektivdə isə beynəlxalq kreditlərin cəlb edilməsi zəruridir. Dünya Bankı, Asiya İnkişaf Bankı və Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı kimi institutlar regionun yük terminalları, sərhəd-keçid məntəqələri və digər logistika obyektlərinin maliyyələşdirilməsi üçün sərfəli şərtlər təqdim edə bilər. Beynəlxalq kreditlərin tətbiqi dövlətin maliyyə yükünü yüngülləşdirir və layihələrin texniki standartlara uyğun şəkildə icrasına şərait yaradır. Bu mərhələdə məqsəd yalnız infrastrukturunu bərpa etmək deyil, həm də regionun beynəlxalq tranzit dəhlizlərinə inteqrasiyasını sürətləndirmək və yük daşımalarının həcmi artırmaqdır. Statistik göstəricilərə əsasən, beynəlxalq maliyyə institutlarının dəstəyi ilə maliyyələşdirilən layihələrdə faiz xərcləri milli büdcə layihələrinə nisbətən 1–2% aşağı olur ki, bu da region üçün əlavə maliyyə üstünlüyü təmin edir. (5. İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə fəaliyyət göstərən sahibkarlıq subyektlərinə verilən kreditlərin dövlət zəmanəti ilə təmin edilməsi və kredit faizlərinin subsidiyalandırılması qaydası <https://president.az/az/articles/view/58545>)



Uzun müddətli perspektivdə isə dövlət-özəl tərəfdaşlığı (PPP) əsas maliyyələşdirmə mexanizmi kimi çıxış etməlidir. Bu model logistika parklarının, anbar mərkəzlərinin və xidmət komplekslərinin yaradılmasını təmin edir. Özəl sektor layihələrin istismarını və texniki xidmətini həyata keçirərək dövlətin maliyyə yükünü azaldır, həmçinin investorların layihələrdə marağını qoruyur. Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə PPP modeli tətbiq edilən layihələr, həm iqtisadi dayanıqlığı, həm də regionun uzunmüddətli infrastruktur imkanlarını artırır. Məsələn, Şuşa və Ağcabədi rayonlarında planlaşdırılan logistika parkları və anbar kompleksləri PPP çərçivəsində maliyyələşdirilərək yerli sahibkarlığın inkişafına və beynəlxalq tranzit imkanlarının artırılmasına xidmət edəcəkdir.

Paralel olaraq, yaşıl maliyyələşdirmə alətlərinin tətbiqi ekoloji cəhətdən üstün texnologiyaların regionda maliyyələşdirilməsini təmin edir. Yaşıl istiqrazlar, vergi güzəştləri və digər ekoloji təşviqlər vasitəsilə infrastruktur layihələri enerji səmərəliliyini artırır, karbon emissiyasını azaldır və davamlı inkişaf prinsiplərinə uyğun həyata keçirilir. Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun “yaşıl zona” konsepsiyası ilə inkişaf etdirilməsi, bu alətlərin tətbiqi üçün əlverişli zəmin yaradır və beynəlxalq investorların diqqətini cəlb edir.

Belə bir ardıcılıq – qısa müddətdə dövlət büdcəsi hesabına əsas infrastrukturun bərpası, orta müddətdə beynəlxalq kreditlərin cəlbə və uzun müddətdə PPP modeli ilə dayanıqlı layihələrin icrası, paralel olaraq yaşıl maliyyələşdirmə alətlərinin tətbiqi – həm maliyyə dayanıqlığını təmin edir, həm də investor marağını qoruyur. Bu yanaşma Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə logistika infrastrukturunun sürətli, səmərəli və ekoloji dayanıqlı şəkildə inkişafına imkan yaradır və regionun Azərbaycanın ümumi iqtisadi və tranzit potensialında strateji rolunu möhkəmləndirir.

## Nəticə

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında logistik infrastrukturun dayanıqlı və səmərəli şəkildə inkişaf etdirilməsi üçün bir sıra strateji təkliflər irəli sürülə bilər. Yaşıl maliyyələşdirmə alətlərinin tətbiqi regionun ekoloji dayanıqlığını təmin etmək baxımından vacibdir. Yaşıl istiqrazlar, vergi güzəştləri və digər fiskal təşviqlər vasitəsilə enerji səmərəliliyi yüksək olan, karbon emissiyası az olan və ekoloji standartlara cavab verən logistika obyektləri maliyyələşdirilməlidir. Bu yanaşma həm beynəlxalq investorlar üçün cəlbedici olacaq, həm də Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun “yaşıl zona” konsepsiyasına uyğun inkişafını təmin edəcəkdir. Məsələn, Ağdamda planlaşdırılan yük terminalı layihəsi bərpa olunan enerji mənbələrindən istifadə etməklə fəaliyyət göstərəcək və karbon emissiyasını təxminən 30% azaldacaqdır.

Bundan əlavə, regionda logistika infrastrukturunun inkişafı ilə bağlı texniki və idarəetmə məsələləri də diqqət mərkəzində saxlanılmalıdır. Layihələrin planlaşdırılması mərhələsində logistika parklarının yerləşdiyi ərazilərin coğrafi və nəqliyyat imkanları nəzərə alınmalı, yük və sərnişin axınları proqnozlaşdırılmalı, effektiv tranzit və anbar sistemlərinin qurulması üçün müasir texnologiyalardan istifadə edilməlidir. Eyni zamanda, regionda ictimai-özəl əməkdaşlıq və yerli sahibkarların layihələrdə iştirakını stimullaşdırmaq üçün qanunvericilik bazası və fiskal təşviqlər gücləndirilməlidir.



Nəticədə, qısa, orta və uzun müddətli maliyyələşdirmə strategiyasının sinxron şəkildə həyata keçirilməsi, həmçinin yaşıl investisiya alətlərinin tətbiqi Qarabağ və Şərqi Zəngəzur regionlarında logistik infrastrukturun dayanıqlı, səmərəli və ekoloji baxımdan üstün şəkildə inkişafını təmin edəcəkdir. Bu yanaşma yalnız iqtisadi baxımdan deyil, həm də sosial və ekoloji cəhətdən regionun inkişafına töhfə verəcək, Azərbaycanın beynəlxalq imicini gücləndirəcək və strateji tranzit dəhlizlərinin formalaşmasına şərait yaradacaqdır.

Aparılan təhlillər göstərir ki, Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında logistik infrastruktur layihələrinin maliyyələşdirilməsi, yalnız konkret infrastruktur obyektlərinin inşasını deyil, eyni zamanda Azərbaycanın regional inkişaf strategiyasının əsas sütunlarından birini təşkil edir. 2021–2024-cü illərin statistik məlumatları bu regionun iqtisadi baxımdan cəlbedici olduğunu təsdiq edir. Yol və dəmiryolu xətlərinin bərpası, yük terminalları və sərhəd-keçid məntəqələrinin qurulması, logistika parklarının yaradılması kimi layihələr təkcə əhalinin və sahibkarlığın ehtiyaclarını ödəmək məqsədi daşımır, həm də regional integrasiyanı gücləndirir və Azərbaycanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində iştirak imkanlarını artırır.

Qarabağ və Şərqi Zəngəzur bölgələrində tətbiq olunan maliyyələşdirmə modelləri, xüsusilə dövlət büdcəsi, beynəlxalq maliyyə institutları və özəl sektorun sinxron fəaliyyəti, regionun strateji və iqtisadi potensialını maksimum səviyyədə ortaya qoyur. Dövlət büdcəsi ilkin mərhələdə infrastrukturun bərpası və tikintisi üçün əsas maliyyə mənbəyi kimi çıxış edir, beynəlxalq kreditlərlə və donor institutlarının dəstəyi isə layihələrin texniki standartlara uyğun icrasını və maliyyə yükünün bölüşdürülməsini təmin edir. Özəl sektorun iştirakı isə uzunmüddətli perspektivdə layihələrin dayanıqlığını artırır, investorlara gəlir təmin edir və dövlət xərclərinin optimallaşdırılmasına imkan yaradır.

Əgər bütün bu maliyyələşdirmə mexanizmləri sinxron şəkildə həyata keçirilərsə, Qarabağ və Şərqi Zəngəzur yaxın illərdə təkcə ölkədaxili iqtisadi integrasiyanın mərkəzinə çevrilməyəcək, həm də regionun beynəlxalq nəqliyyat və tranzit dəhlizləri üçün əsas logistika qovşağı kimi formalaşmasına şərait yaradacaq. Bu, həm yük daşımalarının sürətini artıracaq, həm də regional və beynəlxalq ticarət əlaqələrinin genişlənməsinə imkan verəcəkdir. Məsələn, Ağdam və Füzuli rayonlarında inşa olunan yük terminalları və dəmiryolu xətləri, Azərbaycanın beynəlxalq logistika şəbəkəsində iştirakını gücləndirəcək və regionu strateji tranzit dəhlizinə çevirəcəkdir.

Bundan əlavə, yaşıl maliyyələşdirmə alətlərinin, xüsusilə yaşıl istiqrazlar və vergi güzəştlərinin tətbiqi, regionun ekoloji dayanıqlığını təmin etmək baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Bu yanaşma, enerji səmərəliliyini artırır, karbon emissiyasını azaldır və logistik infrastruktur layihələrinin ekoloji standartlara uyğun şəkildə həyata keçirilməsini təmin edir. Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun “yaşıl zona” konsepsiyası ilə inkişaf etdirilməsi, beynəlxalq maliyyə institutları və özəl investorların diqqətini cəlb etməklə, regionun ekoloji və iqtisadi dayanıqlığını eyni zamanda gücləndirir.

Nəticədə, bu strateji yanaşma Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarının yalnız infrastruktur baxımından deyil, həm də iqtisadi, ekoloji və beynəlxalq tranzit imkanları baxımından Azərbaycanın inkişafında həlledici rol oynayan regionlar kimi formalaşmasına zəmin yaradır. Sinxron maliyyələşdirmə, davamlı infrastruktur və yaşıl investisiya alətləri regionun uzunmüddətli dayanıqlı inkişafını təmin edir və Azərbaycanın beynəlxalq imicini gücləndirərək regionda liderlik potensialını artırır.

### **Açıqlama bəyanatı**

Müəllif(lər) tərəfindən hər hansı potensial marağın toqquşması ilə bağlı məlumat verilməmişdir .

### **Ədəbiyyat və qeydlər:**

“Azərbaycan Respublikasının işğaldan azad edilmiş ərazilərinə Böyük Qayıdışa dair I Dövlət Proqramı” <https://e-qanun.az/framework/52757>

Vüsal Qasımlı. Yeni Qarabağnamə: Qarabağ və Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonlarında post-konflikt quruculuğu. Azprint, Bakı, 2022, s. 165-166.

Ağdam Sənaye Parkının yaradılması haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı <https://president.az/az/articles/view/51773>

Zülfü İlyasov. Qarabağ və Şərqi Zəngəzurdə nəqliyyat-logistika imkanlarının mövcud vəziyyəti: planlaşdırılan layihələr və onların gələcək inkişaf istiqamətləri. Məqalə. ResearchGate, 2022.

İşğaldan azad edilmiş ərazilərdə fəaliyyət göstərən sahibkarlıq subyektlərinə verilən kreditlərin dövlət zəmanəti ilə təmin edilməsi və kredit faizlərinin subsidiyalaşdırılması qaydası <https://president.az/az/articles/view/58545>

### **Müəllifin əlaqə məlumatı**

**E-mail ünvanı:** [ulker555@mail.ru](mailto:ulker555@mail.ru)