UOT 327; 339.9
DOI: https://doi.org/10.30546/19063.2026.06.5257

TÜRK DÖVLƏTLƏRİ TƏŞKİLATINDA İQTİSADİ İNTEQRASİYA MÖVCUD PROBLEMLƏR VƏ İNKİŞAF PERSPEKTİVLƏRİ

NİHAD XANLAR OĞLU ABBAS
Bakı Dövlət Universitetinin Beynəlxalq münasibətlər və iqtisadiyyat fakültəsinin Politologiya və sosiologiya kafedrasının qiyabi doktorantı
Bakı ş., akademik Zahid Xəlilov küçəsi 33, AZ1148
E-mail: nihada.std@gmail.com

XÜLASƏ

Məqalədə Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində iqtisadi inteqrasiyanın mövcud səviyyəsi, institusional əsasları, başlıca məhdudiyyətləri və inkişaf perspektivləri təhlil edilir. Tədqiqatın məqsədi üzv dövlətlər arasında iqtisadi yaxınlaşmanın hansı mərhələdə olduğunu müəyyənləşdirmək, yaradılmış əməkdaşlıq mexanizmlərinin real təsir imkanlarını qiymətləndirmək və inteqrasiyanın dərinləşdirilməsi üçün prioritet istiqamətləri əsaslandırmaqdır. Araşdırma müqayisəli və analitik yanaşmaya əsaslanır. Azərbaycan, türk, ingilis və rus dillərində elmi ədəbiyyat, institusional sənədlər, statistik məlumatlar və beynəlxalq təşkilatların hesabatları sistemləşdirilir. Müəyyən olunur ki, təşkilat daxilində ticarət, nəqliyyat, gömrük, investisiya, rəqəmsal iqtisadiyyat və maliyyə sahələrində institusional sıxlıq artsa da, inteqrasiya hələ azad ticarət zonasından əvvəlki funksional əməkdaşlıq mərhələsindədir. Qarşılıqlı ticarətin nominal artımı müsbət dinamika yaratsa da, onun ümumi xarici ticarətdə məhdud payı üzv iqtisadiyyatlar arasında qarşılıqlı asılılığın və istehsal əlaqələrinin hələ kifayət qədər dərinləşmədiyini göstərir. Üzv ölkələrin iqtisadi ölçüləri və ixrac strukturları arasındakı asimmetriya, fərqli beynəlxalq iqtisadi öhdəliklər, qeyri-tarif maneələri, gömrük proseduralarının parçalanması, nəqliyyat bağlantılarındakı çatışmazlıqlar və maliyyə infrastrukturunun zəifliyi əsas problemlər kimi müəyyənləşdirilir. Məqalədə göstərilir ki, Orta Dəhlizin inkişafı, rəqəmsal gömrük sistemlərinin uzlaşdırılması, mənşə və uyğunluq qaydalarının qarşılıqlı tanınması, regional dəyər zəncirlərinin yaradılması və ortaq maliyyələşdirmə alətlərinin genişləndirilməsi inteqrasiyanı sürətləndirə bilər. Nəticədə, klassik gömrük ittifaqına dərhal keçiddən deyil, ölçülə bilən öhdəliklərə, diferensial iştirak imkanlarına və mərhələli institusional uyğunlaşmaya əsaslanan çoxsürətli inteqrasiya modelindən istifadə edilməsi məqsədəuyğun hesab olunur.

Açar sözlər: *Türk Dövlətləri Təşkilatı, iqtisadi inteqrasiya, regional ticarət, Orta Dəhliz, gömrük əməkdaşlığı, maliyyə inteqrasiyası.*

GİRİŞ

Dünya iqtisadiyyatında təchizat zəncirlərinin yenidən qurulması, geosiyasi qarşıdurmaların ticarət marşrutlarına təsiri və Asiya ilə Avropa arasında alternativ nəqliyyat xətlərinə tələbatın yüksəlməsi türk dövlətləri arasında iqtisadi əməkdaşlığı daha aktual etmişdir. Azərbaycan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Türkiyə və Özbəkistanın əhatə etdiyi məkan zəngin enerji və xammal ehtiyatlarını, böyük istehlak bazarını, sənaye potensialını və strateji tranzit imkanlarını birləşdirir. Bununla belə, ortaq tarixi-mədəni yaxınlıq və əlverişli coğrafi mövqe iqtisadi inteqrasiyanın avtomatik şəkildə baş verməsini təmin etmir. Üzv dövlətlərin iqtisadi inkişaf səviyyələrinin, ixrac strukturlarının və beynəlxalq iqtisadi öhdəliklərinin fərqlənməsi, qarşılıqlı ticarətin ümumi xarici ticarətdə məhdud yer tutması, eləcə də gömrük, logistika və maliyyə sistemlərinin kifayət qədər uzlaşdırılmaması siyasi niyyətlə iqtisadi nəticə arasında məsafə yaradır. Bu səbəbdən, TDT daxilində qəbul edilən sənədlərin və yaradılan institutların sadalanmasından daha çox, onların regional bazarın formalaşmasına nə dərəcədə təsir göstərdiyinin araşdırılması elmi və praktiki əhəmiyyət daşıyır.

Tədqiqatın məqsədi TDT çərçivəsində iqtisadi inteqrasiyanın hazırkı mərhələsini müəyyənləşdirmək, onun institusional və funksional əsaslarını sistemləşdirmək, mövcud struktur maneələri təhlil etmək və inkişafın real perspektivlərini qiymətləndirməkdir. Bu məqsədlə inteqrasiyanın hüquqi-institusional quruluşu, qarşılıqlı ticarətin dinamikası, nəqliyyat və gömrük əməkdaşlığı, investisiya və maliyyə mexanizmləri, həmçinin mümkün azad ticarət rejiminin iqtisadi təsirləri birlikdə nəzərdən keçirilir. Mövzuya dair Azərbaycan dilində əlçatan ədəbiyyatda əsas diqqət adətən zirvə görüşlərinə, imzalanmış sənədlərə, ticarət göstəricilərinə və Azərbaycanın türk

dünyasındakı geosiyasi mövqeyinə yönəldilir. İqtisadi inteqrasiyanın nəzəri mərhələləri, institutların faktiki icra imkanları, qeyri-tarif maneələri, üzv ölkələr arasında faydaların qeyri-bərabər bölüşdürülməsi və müxtəlif inteqrasiya sistemlərinin doğurduğu hüquqi məhdudiyyətlər isə kompleks şəkildə az araşdırılıb. Məqalə Azərbaycan dilindəki mövcud ədəbiyyatı türk, ingilis və rus dillərində aparılmış empirik və nəzəri tədqiqatlarla əlaqələndirərək TDT-də iqtisadi inteqrasiyanı deklarativ əməkdaşlıqdan fərqləndirən meyarlar əsasında qiymətləndirir.

Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində iqtisadi inteqrasiyanın mövcud vəziyyəti və institusional əsasları

Türk Dövlətləri Təşkilatı çərçivəsində iqtisadi inteqrasiyanın hazırkı səviyyəsi klassik inteqrasiya nəzəriyyəsində nəzərdə tutulan azad ticarət zonası, gömrük ittifaqı və ya ortaq bazar mərhələsinə çatmamışdır. Üzv dövlətlər arasında bütün malları əhatə edən vahid preferensial ticarət rejimi, ortaq xarici tarif və iqtisadi siyasəti həyata keçirən fövqəlmilli qərarvermə orqanı mövcud deyil. Buna görə TDT-də gedən prosesi hazırda tam iqtisadi birlikdən daha çox, hökumətlərarası xarakter daşıyan, ayrı-ayrı sektorlar üzrə mərhələli şəkildə dərinləşən funksional inteqrasiya kimi səciyyələndirmək mümkündür. Bununla belə, ticarət, investisiya, nəqliyyat, gömrük, rəqəmsal iqtisadiyyat və maliyyə sahələrində yaradılan mexanizmlər təşkilatın ilkin siyasi-mədəni əməkdaşlıq platformasından daha konkret iqtisadi məzmun daşıyan regional quruma doğru inkişaf etdiyini göstərir. Elmi ədəbiyyatda da TDT-nin "azad ticarət zonasından əvvəlki mərhələdə" yerləşdiyi, lakin siyasi iradə, ortaq maraqlar və artan institusional sıxlığın daha dərin inteqrasiya üçün əlverişli zəmin yaratdığı qeyd olunur [5; 7].

İqtisadi əməkdaşlığın hüquqi-siyasi təməli 3 oktyabr 2009-cu ildə Azərbaycan, Qazaxıstan, Qırğızıstan və Türkiyə tərəfindən imzalanmış Naxçıvan Sazişi ilə qoyulmuşdur. Saziş türk dövlətləri arasında iqtisadi və texniki əməkdaşlığın genişləndirilməsini təşkilatın əsas məqsədlərindən biri kimi müəyyənləşdirmiş, dövlət başçıları və xarici işlər nazirləri şuralarını, yüksək vəzifəli şəxslər komitəsini və daimi katibliyi institusional sistemin əsas elementlərinə çevirmişdir. Özbəkistanın sonradan tamhüquqlu üzv kimi qoşulması, 2021-ci il İstanbul Zirvəsində Türk Şurasının Türk Dövlətləri Təşkilatı adlandırılması və "Türk Dünyası - 2040 Baxışı"nın qəbul edilməsi bu çərçivəni həm coğrafi, həm də funksional baxımdan genişləndirmişdir. "TDT-nin 2022-2026-cı illər Strategiyası" isə uzunmüddətli baxış sənədində müəyyənləşdirilən məqsədləri ticarətin asanlaşdırılması, nəqliyyat bağlantılarının gücləndirilməsi, investisiyaların təşviqi, rəqəmsallaşma və sahibkarlığın dəstəklənməsi üzrə ortamüddətli fəaliyyət istiqamətlərinə çevirmişdir. Beləliklə, Naxçıvan Sazişi inteqrasiyanın hüquqi başlanğıcını, "Türk Dünyası - 2040 Baxışı" strateji istiqamətini, 2022-2026-cı illər Strategiyası isə onun icra çərçivəsini təşkil edir [9; 4].

TDT-nin iqtisadi inteqrasiya mexanizmləri çoxsəviyyəli, lakin əsasən hökumətlərarası institusional quruluşa malikdir. Dövlət Başçıları Şurasının müəyyən etdiyi siyasi istiqamətlər iqtisadiyyat və ticarət nazirlərinin görüşləri, sahəvi işçi qrupları və Katiblik vasitəsilə konkretləşdirilir, özəl sektor isə Türk Ticarət və Sənaye Palatası, biznes forumları və investisiya görüşləri vasitəsilə prosesə cəlb olunur. TDT-nin məlumatına görə, iqtisadi əməkdaşlıq istiqamətində indiyədək 14 nazir görüşü və 16 işçi qrupu iclası keçirilmişdir. 2019-cu ildə yaradılmış Türk Ticarət və Sənaye Palatası üzv və müşahidəçi dövlətlərin milli palatalarını və biznes dairələrini birləşdirən daimi platforma rolunu oynayır. 2022-ci ildə qəbul edilmiş Ticarətin Asanlaşdırılması Strategiyasının icrasına nəzarət etmək üçün formalaşdırılan Ticarətin Asanlaşdırılması Komitəsi isə prosedur maneələrinin müəyyənləşdirilməsi və azaldılması, ticarət qaydalarının yaxınlaşdırılması və qarşılıqlı mal dövriyyəsi üçün daha əlverişli mühitin yaradılması funksiyasını daşıyır. Bu strukturların əhəmiyyəti ondadır ki, iqtisadi əməkdaşlığı yalnız liderlərin zirvə görüşlərindən asılı olan epizodik prosesdən çıxararaq davamlı bürokratik və bizneslərarası əlaqələr sisteminə çevirir [3].

İnstitusional fəallaşma qarşılıqlı ticarətdə artımla müşayiət olunsa da, əldə olunan göstəricilər inteqrasiyanın dərinliyi barədə ehtiyatlı nəticə çıxarmağı tələb edir. Türkiyə Ticarət Nazirliyinin açıqladığı məlumata əsasən, TDT üzvləri arasındakı ticarət dövriyyəsi 2022-ci ildəki 33 milyard ABŞ dollarından 2023-cü ildə 42 milyard dollara yüksəlmiş, yəni bir il ərzində təxminən 27 faiz artmışdır. Eyni rəsmi açıqlamada bu məbləğin üzv ölkələrin ümumi xarici ticarətində hələ də məhdud paya malik olduğu etiraf edilmişdir [15]. 2000-2019-cu illəri əhatə edən çəkim modeli TDT üzvlüyünün üzv ölkələrə ixraca statistik baxımdan müsbət təsir göstərdiyini müəyyən etsə də, ölkələr üzrə nəticələr eyni olmamışdır. Türkiyə və Qazaxıstanda daha aydın müsbət dina-

mika müşahidə edildiyi halda, Azərbaycan və Qırğızıstan üzrə nəticələr daha dəyişkən olmuşdur [2]. Bu qeyri-bərabərlik iqtisadiyyatların ölçüsü, ixracın əmtəə strukturu, nəqliyyat imkanları və üzvlərin əsas ticarət tərəfdaşlarının təşkilatdan kənarda yerləşməsi ilə əlaqədardır. Başqa sözlə, ticarət dövriyyəsinin artması inteqrasiya istiqamətində irəliləyişin göstəricisidir, lakin qarşılıqlı asılılığın və vahid regional bazarın artıq formalaşdığını göstərmir.

Gömrük və nəqliyyat sahəsində atılan addımlar iqtisadi inteqrasiyanın ən praktik istiqamətini təşkil edir. 2022-ci il Səmərqənd Zirvəsində imzalanmış Sadələşdirilmiş Gömrük Dəhlizinin yaradılması haqqında Saziş 29 noyabr 2024-cü ildə qüvvəyə minmişdir. Bu mexanizm daşınan mallar haqqında məlumatların gömrük qurumları arasında əvvəlcədən elektron şəkildə mübadiləsini nəzərdə tutur və risklərin daha operativ qiymətləndirilməsinə, sərhəd prosedurlarının sadələşdirilməsinə və tranzit vaxtının azaldılmasına xidmət edir [12]. Eyni institusional xəttə 2022-ci ildə qəbul edilmiş TDT Nəqliyyat Bağlantıları Proqramı, onun icrası üzrə 2023-2027-ci illəri əhatə edən Birgə Fəaliyyət Planı, 2024-cü ildə imzalanmış elektron icazə (e-Permit memorandumu və 2026-cı ildə qəbul edilmiş elektron yük qaiməsi) e-CMR memorandumu daxildir. Bu alətlər kağız sənədlərin və təkrarlanan inzibati əməliyyatların azaldılmasına yönəldiyindən, formal tarif endirimlərindən kənarda qalan əməliyyat xərclərini aşağı salmaq potensialına malikdir. 2024-cü ilin noyabrında imzalanmış Rəqəmsal İqtisadiyyat üzrə Tərəfdaşlıq Sazişi də elektron ticarət, rəqəmsal ödənişlər və məlumat mübadiləsi üzrə uyğunlaşmanı inteqrasiyanın yeni istiqamətinə çevirmişdir [3; 17].

Maliyyə və investisiya sahəsində ən mühüm institusional yenilik Türk İnvestisiya Fondunun yaradılmasıdır. Fondun təsis edilməsi haqqında saziş 16 mart 2023-cü ildə Ankarada imzalanmış, ratifikasiya prosesi tamamlandıqdan sonra 24 fevral 2024-cü ildə qüvvəyə minmiş və həmin ilin mayında ilk İdarəçilər Şurası iclası keçirilmişdir. 600 milyon ABŞ dolları həcmində səlahiyyətli kapitala malik Fondun əsas prioritetləri nəqliyyat və logistika infrastrukturu, yaşıl enerji, rəqəmsal iqtisadiyyat, sənaye istehsalı və mikro, kiçik və orta sahibkarlığın maliyyələşdirilməsidir [13]. Bununla yanaşı, 2024-cü il Bişkek Zirvəsində Türk Yaşıl Maliyyə Şurasının və TDT Mərkəzi Banklar Şurasının yaradılması haqqında memorandumların imzalanması maliyyə əməkdaşlığının əhatəsini genişləndirmişdir. Mərkəzi Banklar Şurasının 2025-ci ildə Astanada və 2026-cı ildə Bakıda keçirdiyi görüşlər pul siyasəti, maliyyə sabitliyi, ödəniş sistemləri və maliyyə texnologiyaları üzrə daimi məsləhətləşmə kanalının formalaşdığını göstərir. 2025-ci ildə yaradılmış TurkIPAnet şəbəkəsi isə milli investisiya təşviqi agentlikləri arasında məlumat və layihə mübadiləsini institusionallaşdırır. Bununla belə, bu qurumlar hələ vahid pul siyasəti və ya ortaq maliyyə bazarı yaratmır. Belə ki, onların hazırkı funksiyası milli sistemlər arasında koordinasiyanı artırmaq və birgə layihələr üçün maliyyə infrastrukturu hazırlamaqdır [3].

TDT iqtisadi məkanının bütövləşməsində Orta Dəhliz həm nəqliyyat layihəsi, həm də müxtəlif institusional təşəbbüsləri birləşdirən struktur ox rolunu oynayır. Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə Asiyanı Avropa ilə əlaqələndirən bu marşrutun səmərəliliyi yalnız fiziki infrastrukturdan deyil, liman əməliyyatlarının uzlaşdırılmasından, vahid rəqəmsal sənədləşmədən, sərhəd keçidlərinin sürətləndirilməsindən və etibarlı tarif siyasətindən asılıdır. Dünya Bankının modelləşdirməsinə görə, koordinasiyalı investisiyalar və əməliyyat səmərəliliyinin artırılması nəticəsində 2030-cu ilədək dəhliz üzrə daşınma müddətini yarıya endirmək və ticarət axınlarını üç dəfə artırmaq mümkündür [11]. Digər tərəfdən, Qazaxıstan və Qırğızıstanın Avrasiya İqtisadi İttifaqına, Türkiyənin isə Avropa İttifaqı ilə gömrük ittifaqına daxil olması vahid TDT tarif məkanının yaradılmasını hüquqi baxımdan mürəkkəbləşdirir [18]. Buna görə mövcud mərhələdə inteqrasiyanın real məzmunu gömrük ittifaqından çox prosedurların uyğunlaşdırılması, bağlantıların gücləndirilməsi və sektorial institutların yaradılması ilə müəyyən olunur. Bununla belə, aparılmış iqtisadi modelləşdirmə çoxtərəfli azad ticarət sazişinin TDT ölkələrinin illik ticarət dövriyyəsini təxminən üç milyard dollar artıra biləcəyini və qeyri-tarif maneələrinin aradan qaldırılmasının tariflərin ləğvindən daha böyük iqtisadi nəticə yaradacağını göstərir [4]. Bu baxımdan, TDT-də institusional əsaslar artıq formalaşmışdır, lakin onların tam iqtisadi inteqrasiyaya çevrilməsi qəbul edilən sənədlərin milli səviyyədə əlaqələndirilmiş və ölçülə bilən icrasından asılıdır.

İqtisadi inteqrasiyanın əsas problemləri və inkişaf perspektivləri

Türk Dövlətləri Təşkilatı (TDT) məkanında qarşılıqlı ticarətin son illərdə sürətlə artması iqtisadi inteqrasiyanın dərinləşməsi üçün əlverişli zəmin yaratsa da, mövcud göstəricilər inteqrasiyanın hələ ilkin

mərhələdə olduğunu göstərir. Mənbələrdə 2023-cü il üzrə qarşılıqlı ticarətin həcmi fərqli metodologiyalardan irəli gələrək 38,3 milyard və 42 milyard ABŞ dolları arasında göstərilir. 2024-cü ildə isə bu göstəricinin 45 milyard dolları keçdiyi bildirilir. Bununla belə, həmin rəqəm üzv ölkələrin təxminən 1,5 trilyon dollarlıq ümumi xarici ticarət dövriyyəsi ilə müqayisədə məhdud paya malikdir [8; 15]. İki rəsmi mənbədə eyni il üçün fərqli rəqəmlərin təqdim edilməsi, ehtimalən, müşahidə dairəsi və hesablama üsullarının eyni olmaması ilə əlaqədardır və bu vəziyyət vahid regional statistik məlumat bazasının yaradılmasını zəruri edir. Başqa sözlə, ticarətin nominal artımı özlüyündə dərin inteqrasiya demək deyildir. İnteqrasiyanın səviyyəsini qiymətləndirmək üçün qarşılıqlı ticarətin ümumi ticarətdə payı, əlavə dəyərin region daxilində formalaşması, istehsal əlaqələrinin sıxlığı və sərmayə axınlarının davamlılığı birlikdə nəzərə alınmalıdır.

İnteqrasiyanı məhdudlaşdıran başlıca struktur problemi üzv ölkələrin iqtisadi ölçüləri, ixrac səbətləri və sənaye imkanları arasındakı ciddi asimmetriyadır. Türkiyə daha şaxələndirilmiş emal sənayesinə və geniş daxili bazara malik olduğu halda, Azərbaycan və Qazaxıstanın ixracında karbohidrogenlər, Qırğızıstanın iqtisadiyyatında isə məhdud istehsal bazası və xarici transferlər mühüm yer tutur. Özbəkistan daha şaxələndirilmiş istehsal strukturuna keçsə də, onun regional dəyər zəncirlərinə inteqrasiyası hələ tamamlanmamışdır. Bundan başqa, üzv ölkələrin ticarət coğrafiyası əsasən Avropa İttifaqı, Çin və Rusiya kimi iri xarici bazarlara istiqamətlənmişdir [1]. Buna görə ticarət maneələrinin aradan qaldırılması bütün ölkələr üçün eyni nəticəni yaratmaya bilər. Qravitasiya modeli və müqayisəli göstəricilər əsasında aparılmış araşdırma Türkiyə və Qazaxıstanın inteqrasiyadan daha geniş fayda əldə etmək imkanına malik olduğunu, digər iştirakçıların nəticələrinin isə daha dəyişkən ola biləcəyini göstərir [2]. Bu asimmetriyanı azaltmaq üçün enerji - neft-kimya, kənd təsərrüfatı - qida emalı, tekstil, maşınqayırma və logistika sahələrində regional istehsal zəncirlərinin yaradılması, eyni zamanda zəif iqtisadiyyatlar üçün texniki və maliyyə uyğunlaşma mexanizmlərinin tətbiqi tələb olunur.

İkinci əsas problem üzv ölkələrin fərqli hüquqi və institusional inteqrasiya sistemlərində iştirak etməsidir. Türkiyənin Avropa İttifaqı ilə gömrük ittifaqı, Qazaxıstan və Qırğızıstanın Avrasiya İqtisadi İttifaqına üzvlüyü, eləcə də ölkələrin Ümumdünya Ticarət Təşkilatı və ikitərəfli azad ticarət sazişləri qarşısında fərqli öhdəlikləri vahid xarici tarifin və klassik gömrük ittifaqının yaxın perspektivdə formalaşdırılmasını çətinləşdirir. Rusdilli ədəbiyyatda TDT və Avrasiya İqtisadi İttifaqının səlahiyyət sahələrinin qismən üst-üstə düşməsi həm rəqabət, həm də qarşılıqlı uyğunlaşdırma problemi kimi qiymətləndirilir [18]. Buna görə də Avropa İttifaqı modelinin tam surətdə təkrarlanması əvəzinə, "dəyişən sürətli" və mərhələli inteqrasiya modeli daha real görünür. Mövcud şəraitdə ilk məqsəd ümumi gömrük tarifi deyil, mənşə qaydalarının uyğunlaşdırılması, uyğunluq sertifikatlarının qarşılıqlı tanınması, seçilmiş məhsul qrupları üzrə kumulyativ mənşə mexanizmi və sektor əsaslı ticarət sazişləri olmalıdır. Belə çevik yanaşma milli və beynəlxalq öhdəlikləri pozmadan inteqrasiyanın praktik nəticələrini artırmağa imkan verə bilər [5].

Tariflərdən daha ciddi manea gömrük prosedurlarının, texniki standartların, sanitariya və fitosanitar tələblərin, tranzit sənədlərinin və rəqəmsal informasiya sistemlərinin parçalanmış olmasıdır. Mərkəzi Asiya ölkələrində sərhəd prosedurları barədə məlumatların əlçatanlığı, qurumlararası koordinasiya, əvvəlcədən məlumatlandırma, "bir pəncərə" sistemləri və elektron məlumat mübadiləsi üzrə çatışmazlıqlar ticarət xərclərini artırır [16]. TDT ölkələri arasında mümkün çoxtərəfli azad ticarət sazişinin təsirlərini modelləşdirən araşdırma tarif və qeyri-tarif maneələrinin aradan qaldırılmasının illik ticarəti təxminən 3 milyard dollar artıra biləcəyini, qeyri-tarif tədbirlərinin azaldılmasından yaranan qazancın isə tarif güzəştlərindən daha böyük ola biləcəyini müəyyənləşdirir [4]. Buna görə vahid elektron tranzit sənədinin tətbiqi, milli "bir pəncərə" platformalarının qarşılıqlı işləkliyi, səlahiyyətli iqtisadi operator statusunun qarşılıqlı tanınması və risk əsaslı gömrük nəzarəti inteqrasiyanın ən tez nəticə verə biləcək istiqamətləridir. Sadəcə mövcud kağız prosedurların rəqəmsallaşdırılması kifayət etmir, məlumat formatları, hüquqi qüvvə və qurumların məsuliyyəti də region səviyyəsində uzlaşdırılmalıdır.

Nəqliyyat əlaqələrinin inkişafı inteqrasiyanın mühüm şərti olsa da, Orta Dəhlizin tranzit yükünün artmasını avtomatik olaraq daxili iqtisadi inteqrasiya ilə eyniləşdirmək olmaz. Dəhliz çoxsaylı quru və dəniz sərhədlərindən keçdiyinə görə liman imkanlarının məhdudluğu, bərə və dəmir yolu qrafiklərinin uyğunlaşdırılmaması, fərqli icazə və lisenziya rejim-

ləri, sərhədlərdə növbələr və qeyri-proqnozlaşdırılan çatdırılma müddətləri onun rəqabət qabiliyyətini zəiflədir [14]. Dünya Bankının hesablamalarına görə, əlaqələndirilmiş investisiyalar və əməliyyat islahatları həyata keçirilərsə, 2030-cu ilə qədər dəhliz üzrə daşınan yüklərin həcmini üç dəfə artırmaq və nəqliyyat müddətini yarıya endirmək mümkündür [11]. Lakin bu nəticənin regional inteqrasiyaya çevrilməsi üçün nəqliyyat dəhlizi boyunca logistika mərkəzləri, sənaye parkları, anbar və emal müəssisələri yaradılmalıdır.

Maliyyə inteqrasiyasının zəifliyi də qarşılıqlı ticarətin və birgə layihələrin genişlənməsini məhdudlaşdırır. TDT ölkələrinə daxil olan birbaşa xarici investisiyaların 2023-cü ildə təxminən 24 milyard dollar təşkil etməsi və əvvəlki illə müqayisədə 15 faiz azalması regionun qlobal kapital axınlarına həssaslığını göstərir [8]. Milli valyutaların dəyişkənliyi, məhdud qarşılıqlı bankçılıq əlaqələri, ticarətin maliyyələşdirilməsi alətlərinin və ixrac-kredit zəmanətlərinin yetərsizliyi xüsusilə kiçik və orta müəssisələrin regional bazara çıxışını çətinləşdirir. Türk İnvestisiya Fondu bu sahədə katalizator rolunu oynaya bilər, lakin onun resursları nəqliyyat və sənaye infrastrukturu üçün tələb olunan sərmayəni təkbaşına əvəz edə bilməz. Fondun layihələri çoxtərəfli bankların, milli inkişaf institutlarının və özəl kapitalın vəsaitlərini səfərbər etməlidir [13]. Perspektivdə bank tənzimləyiciləri arasında koordinasiya, ortaq fintech və ödəniş infrastrukturu, yerli valyutalarda hesablaşmalar üçün hedcinq mexanizmləri və hətta topdansatış mərkəzi bank rəqəmsal valyutalarının pilot tətbiqi nəzərdən keçirilə bilər [6; 10]. Bununla belə, ortaq valyuta ideyasından əvvəl ödəniş sistemlərinin qarşılıqlı işləkliyinə və maliyyə risklərinin idarə edilməsinə üstünlük verilməsi daha məqsədəuyğundur.

Ümumiləşdirsək, TDT çərçivəsində iqtisadi inteqrasiyanın perspektivi institusional ambisiyaların böyüklüyündən daha çox, qəbul edilmiş qərarların icra qabiliyyətindən asılıdır. Optimal inkişaf trayektoriyası üç mərhələdən ibarət ola bilər: əvvəlcə statistika, gömrük, standartlaşdırma və elektron sənəd dövriyyəsinin uyğunlaşdırılması, sonra nəqliyyat, maliyyə və istehsal əlaqələrinin dərinləşdirilməsi, daha sonrakı mərhələdə isə hüquqi öhdəliklərə uyğun, çevik formatlı azad ticarət məkanının qurulması. Regional inteqrasiya yalnız ticarət dövriyyəsinin artmasına deyil, texnologiya transferinə, əmək məhsuldarlığına, iqtisadi şaxələndirməyə və daha yüksək əlavə dəyərli regional zəncirlərin formalaşmasına xidmət etməlidir [7]. Eyni zamanda, inteqrasiyanın faydalarının ölkələr və sektorlar arasında qeyri-bərabər bölüşdürüləcəyi nəzərə alınaraq kompensasiya fondları, texniki yardım və keçid dövrləri müəyyənləşdirilməlidir. Ölçülə bilən göstəricilər, konkret icra müddətləri və müstəqil monitorinq mexanizmləri tətbiq olunarsa, TDT məkanı deklarativ əməkdaşlıq formatından praqmatik, çoxsürətli və funksional iqtisadi inteqrasiya modelinə keçə bilər.

NƏTİCƏ

Aparılan təhlil göstərir ki, TDT məkanında iqtisadi inteqrasiyanın əsas problemi əməkdaşlıq institutlarının yoxluğu deyil, bu institutların üzv ölkələrin iqtisadi davranışına təsir göstərəcək səviyyədə işlək və məcburedici olmamasıdır. Son illərdə yaradılmış mexanizmlər iqtisadi yaxınlaşmanın təşkilati əsaslarını genişləndirsə də, onların çoxu məsləhətləşmə və koordinasiya funksiyası daşıyır. Buna görə də inteqrasiyanın gələcək uğuru yeni sənədlərin sayından deyil, mövcud qərarların milli qanunvericiliyə daxil edilməsi, icrasının vahid göstəricilər əsasında izlənməsi və biznes üçün ölçülə bilən üstünlüklər yaratmasından asılı olacaqdır. TDT üçün yaxın perspektivdə real hədəf klassik gömrük ittifaqı qurmaq deyil, ticarət və istehsal xərclərini ardıcıl şəkildə azaldan funksional iqtisadi məkan formalaşdırmaqdır. Bu model üzv ölkələrin digər beynəlxalq birliklər qarşısındakı öhdəliklərini nəzərə alan diferensial iştirak mexanizmlərinə əsaslanmalı, inteqrasiyanın sürəti isə siyasi bəyanatlarla deyil, malların, kapitalın, məlumatın və xidmətlərin hərəkətində baş verən faktiki dəyişikliklərlə ölçülməlidir.

Gələcəkdə TDT-nin iqtisadi çəkisi Orta Dəhliz üzərindən keçən yüklərin həcmindən daha çox, bu axınların region daxilində yaratdığı əlavə dəyərlə müəyyən olunacaqdır. Dəhlizin yalnız tranzit marşrutu kimi inkişafı üzv ölkələrə məhdud logistika gəliri qazandıra bilər, lakin onun ətrafında istehsal, emal, maliyyə və texnologiya şəbəkələrinin qurulması inteqrasiyanı daha davamlı iqtisadi qarşılıqlı asılılığa çevirə də bilər. Bu prosesdə Azərbaycan Respublikası Xəzərin iki sahili arasında əlaqələndirici mövqeyi, enerji infrastrukturu və Türkiyə ilə formalaşmış iqtisadi əlaqələri sayəsində regional layihələrin uzlaşdırılmasında mühüm rol oynaya bilər. Bununla yanaşı, inteqrasiyanın faydalarının iri iqtisadiyyatlarda və kapitaltutumlu sektorlarda cəmləşməsinin qarşısını almaq üçün kiçik ölkələrin, zəif regionların və kiçik və orta sahibkarlığın iştirakını genişləndirən maliyyə

və texniki mexanizmlər yaradılmalıdır.

ƏDƏBİYYAT SİYAHISI:

1. Baghirov, O. The Organization of Turkic States' economic potential and cooperation prospects among its members // PERCEPTIONS: Journal of International Affairs, – 2022. 27 (1), – p. 53-73.
2. Çetinkaya, A.F., Demirel, N. Analyzing the impact of the Organization of Turkic States on the foreign trade of member countries // Cogent Social Sciences, – 2024. 10 (1), Article 2288370.
3. Economic cooperation [Electronic resource] / Organization of Turkic States. URL: https://turkicstates.org/en/areas-of-cooperation-detail/2-economic-cooperation
4. Gençosmanoğlu, Ö.T. Türk Devletleri Teşkilatı'na üye ülkeler arasındaki muhtemel bir serbest ticaret anlaşmasının dış ticaret etkileri // – Kayseri: Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, – 2024. №69, – s. 205-215.
5. Giritlioğlu, Ş. Türk Devletleri Teşkilatı bağlamında ekonomik entegrasyon: Teorik modeller, entegrasyon türleri ve yeni bölgeselcilik perspektifinden bir analiz // – Trabzon: Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi, – 2025. 17 (33), – s. 912-932.
6. Günal, M., Soğukoğlu Korkmaz, S., Korkmaz, Ö.F. Türk Devletleri Teşkilatında sınır ötesi ödemelerde olası merkez bankası dijital para kullanımı // – İstanbul: Marmara Türkiyat Araştırmaları Dergisi, – 2025. – s. e144-e167.
7. Hasanova, J., Najafova, K. Research and analysis of opportunities for regional economic integration among the countries of the Organization of Turkic States // Economics of Development, – 2025. 24 (2), – p. 54-67.
8. İqtisadi İslahatların Təhlili və Kommunikasiya Mərkəzi. Azərbaycan Türk Dövlətləri Təşkilatının möhkəmlənməsi istiqamətində səylərini bundan sonra da davam etdirəcək [Elektron resurs] / – 2024. URL: https://ereforms.gov.az/az/1222
9. Key documents [Electronic resource] / Organization of Turkic States. URL: https://turkicstates.org/en/key-documents-section
10. Korkmaz, Ö.F., Soğukoğlu Korkmaz, S. Türk Devletleri Teşkilatı ekonomik iş birliğinin bankacılık ve finans boyutu // Düşünce Dünyasında Türkiz, – 2024. 15 (3), – s. 469-492.
11. Middle Trade and Transport Corridor: Policies and investments to triple freight volumes and halve travel time by 2030 [Electronic resource] / World Bank. – 2023. URL: https://www.worldbank.org/en/region/eca/publication/middle-trade-and-transport-corridor
12. Organization of Turkic States. A step forward for stronger trade collaboration and transport connectivity [Electronic resource] / – 2024. URL: https://turkicstates.org/en/news/a-step-forward-for-stronger-trade-collaboration-and-transport-connectivity-1
13. Priority areas [Electronic resource] / Turkic Investment Fund. URL: https://turkicfund.org/
14. Realising the potential of the Middle Corridor [Electronic resource] / OECD. – Paris: OECD Publishing, – 2023. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2023/12/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_c458041c/635ad854-en.pdf
15. T.C. Ticaret Bakanlığı. Türk Devletleri Teşkilatı üyeleri arasındaki ticaret 42 milyar dolara yükseldi [Elektron resurs] / – 2024. URL: https://ticaret.gov.tr/haberler/turk-devletleri-teskilati-uyeleri-arasindaki-ticaret-42-milyar-dolara-yukseldi
16. Trade facilitation in Central Asia [Electronic resource] / OECD. – Paris: OECD Publishing, – 2023. URL: https://www.oecd.org/en/publications/2023/12/trade-facilitation-in-central-asia_93190ff4.html
17. Transport cooperation [Electronic resource] / Organization of Turkic States. URL: https://turkicstates.org/en/areas-of-cooperation-detail/4-transport-cooperation
18. Живалов, В.Н., Чимирис, Е.С., Алиев, Т.М. Организация тюркских государств: перспективы развития и риски для Евразийского экономического союза // – Москва: Современная мировая экономика, – 2023. 1 (2), – с. 93-111.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В ОРГАНИЗАЦИИ ТУРЕЦКИХ ГОСУДАРСТВ: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И РАЗВИТИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Нихад Ханлар Аббас
Докторант кафедры политологии и социологии факультета международных отношений и экономики Бакинского Государственного Университета

РЕЗЮМЕ

В статье анализируются современный уровень экономической интеграции в рамках Организа-

ции тюркских государств, её институциональные основы, основные ограничения и перспективы развития. Цель исследования заключается в определении этапа, на котором находится экономическое сближение государств-членов, оценке реального потенциала созданных механизмов сотрудничества и обосновании приоритетных направлений углубления интеграции. Исследование основано на сравнительном и аналитическом подходах. Систематизируются научная литература на азербайджанском, турецком, английском и русском языках, институциональные документы, статистические данные и отчёты международных организаций. Установлено, что, несмотря на рост институциональной насыщенности сотрудничества в сферах торговли, транспорта, таможенного регулирования, инвестиций, цифровой экономики и финансов, интеграция всё ещё находится на стадии функционального сотрудничества, предшествующей формированию зоны свободной торговли. Хотя номинальный рост взаимной торговли свидетельствует о положительной динамике, её ограниченная доля в совокупной внешней торговле указывает на недостаточную глубину взаимозависимости и производственных связей между экономиками государств-членов. В качестве основных проблем определены асимметрия экономических масштабов и экспортных структур стран-участниц, различия в международных экономических обязательствах, нетарифные барьеры, фрагментированность таможенных процедур, недостатки транспортной взаимосвязанности и слабость финансовой инфраструктуры. В статье показано, что развитие Среднего коридора, гармонизация цифровых таможенных систем, взаимное признание правил происхождения и соответствия продукции, формирование региональных цепочек создания стоимости и расширение совместных инструментов финансирования способны ускорить интеграцию. Сделан вывод о целесообразности не немедленного перехода к классическому таможенному союзу, а применения модели разноскоростной интеграции, основанной на измеримых обязательствах, возможностях дифференцированного участия и поэтапной институциональной гармонизации.

Ключевые слова: *Организация тюркских государств, экономическая интеграция, региональная торговля, Средний коридор, таможенное сотрудничество, финансовая интеграция.*

ECONOMIC INTEGRATION WITHIN THE ORGANIZATION OF TURKIC STATES: CURRENT CHALLENGES AND DEVELOPMENT PROSPECTS

Nihad Khanlar Abbas
Ph.D. Candidate, Department of Political Science and Sociology, Faculty of International Relations and Economics, Baku State University

SUMMARY

The article examines the current level, institutional foundations, principal constraints, and development prospects of economic integration within the Organization of Turkic States. The study aims to determine the stage reached in the economic convergence of the member states, assess the actual capacity of the established cooperation mechanisms, and substantiate priority areas for deepening integration. The research is based on comparative and analytical approaches. It systematizes scholarly literature in Azerbaijani, Turkish, English, and Russian, as well as institutional documents, statistical data, and reports issued by international organizations. The findings indicate that, despite the growing institutional density of cooperation in trade, transport, customs, investment, the digital economy, and finance, integration remains at a stage of functional cooperation preceding the establishment of a free trade area. Although the nominal growth of intra-regional trade represents a positive trend, its limited share in total foreign trade demonstrates that economic interdependence and production linkages among the member states have not yet developed sufficiently. The principal challenges include asymmetries in the economic size and export structures of the participating countries, differences in their international economic obligations, non-tariff barriers, fragmented customs procedures, deficiencies in transport connectivity, and weak financial infrastructure. The article argues that the development of the Middle Corridor, the harmonization of digital customs systems, the mutual recognition of rules of origin and conformity requirements, the establishment of regional value chains, and the expansion of joint financing instruments could accelerate integration. It concludes that, instead of immediately pursuing a classical customs union, the member states should adopt a multi-speed integration model based on measurable commit-

ments, opportunities for differentiated participation, and gradual institutional harmonization.

Keywords: *Organization of Turkic States, economic integration, regional trade, Middle Corridor, customs cooperation, financial integration.*

Rəyçi: Siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru, dosent Rəşad Sadıqov

Məqalə redaksiyaya daxil olub: 09.08.2026
Çapa qəbul olunub: 30.08.2026
The date of the admission of the article to the editorial office: 09.08.2026
Accepted for publication: 30.08.2026