

İQTİSAD ELMLƏRİ

NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİNİN İQTİSADİYYATA TƏSİRİNİN KƏMİYYƏT İFADƏLƏRİ

Şamil Əzizov

Heydər Əliyev Mərkəzi, Bakı, Azərbaycan
Azərbaycan Dövlət İqtisad Universiteti, Bakı, Azərbaycan
e-mail: azizov_shamil@yahoo.com

Xülasə. Məqalədə nəqliyyat dəhlizlərinin ərazisindən keçdiyi ölkələrin iqtisadiyyatına töhfəsi, müxtəlif ölkə və regionlarda həyata keçirilmiş bu tip layihələrin sosial-iqtisadi effektlərinin kəmiyyət ifadələri tədqiq edilir. Belə dəhlizlərin bilavasitə təsirləri ilə yanaşı əlavə dolayı təsirlərinin də meydana gəlməsi məsələləri araşdırılır.

Açar sözlər: nəqliyyat dəhlizi, kəmiyyət qiymətləndirilməsi, ticarət axınları, kənd təsərrüfatı, yoxsulluq, məşğulluq, inklyuziv inkişaf, təhlükəsizlik.

QUANTITATIVE EXPRESSIONS OF THE IMPACT OF TRANSPORT CORRIDORS ON THE ECONOMY

Shamil Azizov

*Heydar Aliyev Center, Baku, Azerbaijan
Azerbaijan State University of Economics, Baku,
Azerbaijan*

Abstract. In the paper, the contribution to the economy of the countries through which the transport corridors pass, the quantitative expressions of the socio-economic effects of such projects implemented in different countries and regions are studied. In addition to the direct effects of such corridors, the issues of the emergence of additional indirect effects are investigated.

Keywords: transport corridor, quantitative assessment, trade flows, agriculture, poverty, employment, inclusive development, security.

КОЛИЧЕСТВЕННЫЕ ВЫРАЖЕНИЯ ВЛИЯНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ НА ЭКОНОМИКУ

Шамиль Азизов

*Центра Гейдара Алиева, Баку, Азербайджан
Азербайджанский Государственный
Экономический Университет, Баку, Азербайджан*

Резюме. В статье исследуется вклад в экономику стран, через которые проходят транспортные коридоры, количественные выражения социально-экономических эффектов таких проектов, реализуемых в разных странах и регионах. Помимо прямых эффектов таких коридоров исследуются вопросы возникновения дополнительных косвенных эффектов.

Ключевые слова: транспортный коридор, количественная оценка, торговые потоки, сельское хозяйство, бедность, занятость, инклюзивное развитие, безопасность.

1. Giriş

Nəqliyyat dəhlizi nəqliyyat kommunikasiyasının xüsusi növü olmaqla adi yollardan fərqli xüsusiyyətlərə malikdir. Bizim üçün maraqlı olan belə dəhlizlərin ən yüksək forması olan iqtisadi dəhlizdir ki, bu da elmi ədəbiyyata daxil olmuş və cəmiyyətin rifah tərəqqisinə xidmət edən inkişaf dəhlizinin ən yüksək mərhələsidir.

Bu mənada artıq Azərbaycan beynəlxalq iqtisadi dəhliz rolunu ifa edir. İşğaldan azad edilmiş torpaqlar, bit tərəfdən bu dəhlizlərin inkişaf dəhlizinə çevrilməsinə, digər tərəfdənsə

dəhliz çərçivəsində yeni marşrutların yaradılmasına əlverişli şərait yaradır. Bu kontekstdə Azərbaycan nəqliyyat dəhlizinin gözlənilən sosial-iqtisadi effektlərinin kəmiyyət qiymətləndirilməsi baxımından müxtəlif coğrafiyalarda artıq fəaliyyət göstərən nəqliyyat dəhlizlərinin belə təsirlərini təqdim edirik.

2. Müxtəlif indikatorlara təsirlərin qiymətləndirilməsi

İlk növbədə nəqliyyat dəhlizlərinə qoyulan investisiyaların **milli iqtisadiyyata** təsirləri üzrə tədqiqatların nəticələri ilə tanış olaq.

Çoxsaylı tədqiqatlar göstərir ki, nəqliyyat layihələri ÜDM-i 10%-ədək artırır [1, s. 3].

Asiyanın inkişaf etməkdə olan ölkələrində nəqliyyat infrastrukturuna qoyulan investisiyaların 2020-ci ildə bu ölkələrə 967,7 milyard ABŞ dolları həcmində əlavə gəlir gətirəcək ki, bu da 2008-ci ildəki baza gəlirinin 6%-nə bərabərdir [1, s. 4].

Cənubi Asiyanın Banqladeş, Butan, Hindistanın şimal-şərqi, Nepal, Pakistan və Şri-Lankanı əhatə edən subregional iqtisadi əməkdaşlığın yeni nəqliyyatın dəhlizinin təsirlərinin imitasiya modelləri əsasında qiymətləndirilməsi göstərir ki, bu təsir Hindistan üçün ÜDM-in 0,7%-i, Pakistan üçün 2,7%, Banqladeş – 4,1%, Şri-Lanka 4,6%, Nepal 14,8% -i təşkil edəcək [1, s. 4].

Böyük Məkonq (Vyetnam) subregionunda ticarət prosedurunun sadələşdirilməsi və yol infrastrukturunun yaxşılaşdırılması hesabına sosial effektlərin 8,1 milyard dollar təşkil edəcəyi proqnozlaşdırılır [1, s. 4].

İndoneziyanın Qərbi Yave əyalətində iri pullu yolun nəticələrinin xərc-buraxılış modelinin tətbiqi ilə qiymətləndirilməsi göstərir ki, nəqliyyat xərcləri 17% azalmış, Bandung rayonunda ÜDM 1,2% artmışdır [1, s.4].

Cənubi Afrikanın geridə qalmış kənd rayonlarında işçi qüvvəsinin cəlb olunması ilə tikilən yolların təsirlərinin SXA göstərir ki, burada ÜDM multiplikatoru 1,34-1,53 arasında dəyişir [1, s. 4].

Qızıl dördbucaqlı ərazisində avtomobil yollarının modernləşdirilməsi Hindistanda istehsal aktivliyinin yüksəlməsinə səbəb olmuş və 34%-ə qədər ən böyük artım düyün məntəqələri olmayan və şəbəkədən 10 km-ə qədər məsafədə olan rayonlardadır [1, s.5].

Bir sıra ilkin tədqiqatlar belə nəticəyə gəlmişdilər ki, kapitalın 10% artımı ÜDM-in təqribən 2% artımına səbəb olur. Lakin sonralar daha mürəkkəb modelləşdirmələr əsasında bu rəqəmin daha kiçik alınmışdır [1, s.5].

Qeyd etdiyimiz kimi dəhlizlərin sosial-iqtisadi inkişafa ən mühüm töhfəsi **ticarət** axınlarının artmasını şərtləndirməsidir.

Tədqiqata görə ticarət axınlarının ticarət xərclərinə görə elastikliyi -3-ə bərabərdir. Bu, nəqliyyat xərclərinin ticarətdə necə mühüm rol oynadığının rəqəmsal sübutudur. Dənizə çıxışı olmayan ölkələrin geridə qalmasının bir səbəbi də nəqliyyat xərclərinin yüksək olmasıdır [1, s.6].

Çoxsaylı tədqiqatlar göstərir ki, regional və beynəlxalq bazarlardan uzaqlıq Saharadan cənubdakı Afrika ölkələrinin yoxsulluğunun mühüm səbəblərindəndir. Dənizə çıxışın olmaması bu tipli amillərdəndir. Tədqiqat göstərir ki, sahil ölkələrinin pis yol infrastrukturuna çəkdiyi xərc ümumi nəqliyyat xərclərinin 40%-ni təşkil etdiyi halda, dənizə çıxışı olmayan ölkələr üçün bu rəqəm 60%-dir [1, s. 6].

Quru yolla hərəkətin bir gün artması ixracın 7% azalmasına səbəb olur. Həqiqətən də bu, çox böyük elastiklikdir [1, s. 6].

Böyük Məkonq Subregionu üçün qravitasiya modeli əsasında aparılan hesablamalar göstərir ki, sərhədboyu yol infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi 0,6-1,4 arasında elastikliklə əsas xammal məhsulları üzrə regiondaxili ticarəti artırır. Bu, o deməkdir ki, qoyulmuş investisiyalar nəticəsində regiondakı ticarət baza səviyyə ilə müqayisədə 50% artmalıdır. Başqa sözlə, idxal tariflərinin azaldılması məqsədəuyğundur [1, s. 7].

Xüsusən iqtisadi cəhətdən geridə qalmış ölkələrdə nəqliyyat dəhlizlərinin kənd təsərrüfatına və yoxsulluq səviyyəsinə təsirləri güclüdür.

1990-cı ildə Vyetnamda istifadəyə verilən NH-5 avtomobil dəhlizinin fəaliyyəti nəticəsində 2000-ci il üçün regiondakı yoxsul ev təsərrüfatlarının sayı 35% azalmış, dəhlizin ətrafında yaxında, hətta bir az uzaqda olan ərazilərdə adambaşına gəlir artmış və yoxsulluğun azalma tempi ölkənin başqa əraziləri ilə müqayisədə daha yüksək olmuşdur: ölkə üzrə 27%, bu ərazilərdə 35% [1, s. 7].

Banqladəşdə tikilmiş körpünün istifadəyə verilməsi nəticəsində nəqliyyat xərcləri 50% azalmış, bu isə kənd təsərrüfatının inkişafına güclü təsir göstərmişdir: əkin sahələrinin intensivliyi 3%, kimyəvi gübrələrin istifadə olunduğu sahə isə 7% artmış, məhsuldarlığın 5,2% artması proqnozlaşdırılmışdır [1, s.7].

Hindistanın 3 ştatını əhatə edən NH2 iri magistralı bu ştatlarda savadlılığı 6%, qadınların savadlılığını 12%, məktəb təhsilini 7%, qız məktəblilərin sayını 12%, əhəlinin tibbi xidmətlərə əlçatanlığını 7% artırmışdır. Bundan başqa qadınların işçi qüvvəsindəki iştirakını 9%, qeyri-aqrar fəaliyyəti 7%, adambaşına illik gəliri isə 243 rupi artırmışdır [1, s. 8].

Efiopiyada aparılan tədqiqat isə göstərmişdir ki, yolların çox pis vəziyyətdə olması səbəbilə gübrələrin paylaşdırma mərkəzindən 10 km məsafəyə daşınma xərcləri onların paylaşdırma mərkəzinə 1000 km uzaqlıqda olan limandan çatdırılma xərci ilə eynidir. Bu səbəbdən də burada 35 km-dən artıq məsafəyə nəqliyyat və istismar xərclərinin artması gübrələrin qiymətini 50% artırmaqla onların istehlakını 75% azaltmışdır [1, s. 8].

Keniyadakı tədqiqat isə göstərmişdir ki, yolların düzəldilməsi nəticəsində azalan nəqliyyat xərcləri ərzağın qiymətini o qədər azaltmışdır ki, öz təsərrüfatlarında yetişdirdikləri ərzaqla özlərini təmin edən bir çox ev təsərrüfatları fermerlik fəaliyyətindən imtina edərək başqa peşələr üzrə ixtisaslaşmış, bunun nəticəsində digər fermerlərin də gəliri artmışdır. Fermerlərin sayının azalmasına baxmayaraq kənd təsərrüfatı istehsalı artmışdır [1, s. 8].

Nəqliyyat dəhlizləri gəlirin paylanmasını məkəncə bərabərləşdirsə də, məkəncə ümumi gəlir bölgüsü azalır [1, s. 8].

Hələ müstəmləkə dövrünün arxiv materiallarından da istifadə etməklə Hindistan dəmir yol şəbəkəsi üzrə aparılan tədqiqat göstərmişdir ki, bu şəbəkə ticarət qiymətlərini azaltmaqla ticarət həcmi artırmış və regionlararası qiymət fərqi azaltmışdır. Bundan əlavə şəbəkənin aqrar rayonlara uzadılması fermerlərin real gəlirlərini 16% artırmışdır [1, s. 8].

Bu nəticələr müasir Çin təcrübəsində də təsdiqlənir: yüksək sürətli dəmir yolları regional iqtisadi inteqrasiyanı gücləndirməklə regional bərabərsizliyi azaldır [1, s. 8].

Mozambikdəki Maputu dəhlizinin modernləşdirilməsi Cənubi Afrika ölkələri ilə ticarəti və ölkə üzərindən tranzit daşımaları əhəmiyyətli dərəcədə artırmış, bu ərazilərə 5 milyard dollar investisiyaların cəlb olunmasını, dəhliz üzrə aparılan tikintilərdə, nəqliyyat vasitələrinin istismarı, sənaye, energetika və logistika şirkətlərində 15000 iş yerinin yaranmasını şərtləndirmişdir [1, s. 9].

Vyetnamdakı NH-5 avtomobil dəhlizi üzrə cəlb olunan investisiyalar nəticəsində 2006-cı ildə Xunq Yendə 83453, Xay Duonqda isə 134846 yeni iş yeri açılmışdır [1, s. 9].

Beynəlxalq Əmək Təşkilatının Hindistanda apardığı tədqiqat göstərib ki, avtomobil yollarının tikintisinə qoyulan investisiyaların 10% artımı Qucaratda 83400 nəfər, Qərbi Benqalda isə 178181 nəfər əlavə işçinin işə cəlb olunmasına səbəb olmuş, bu ştatlarda istehsalı, uyğun olaraq, 13,52 və 14,05 rupi artırmışdır [1, s. 9].

Banqladəşdə iki müxtəlif qrup tərəfindən aparılan tədqiqatlarda eyni nəticə alınmışdır: burada tikilmiş körpünün təsiri ilə məşğulluq səviyyəsi artmış, çoxlu sayda fermer təsərrüfatları qeyri-aqrar fəaliyyətə keçmiş – xidmət sahəsində artımın 60%-i aqrar sektorda məşğulluğun azalması hesabına baş vermişdir. Nəticə etibarilə bir bölgədə qeyri-aqrar sektorda məşğul olanların xüsusi çəkisi 6,7%-dən 14%-dək, başqa bölgədə isə 8,6%-dən 16%-dək artmışdır. Bu isə məşğulluqda müasir meyillərə uyğun güclü struktur dəyişikliyi deməkdir [1, s. 9].

Yollara olan əlçatanlığın artması nəticəsində əvvəllər məkanca təcrid olunmuş ev təsərrüfatlarının iqtisadi fəaliyyətinin diversifikasiyasına səbəb olması Kamerunda – işçi qüvvəsi və istehsalda kənd təsərrüfatının payının azalması müşahidə olunmuşdur [1, s. 9].

Göstərilən müsbət effektlər nəqliyyat dəhlizinə yaxın ərazilərdə müşahidə olunur. Bir çox tədqiqatlar göstərir ki, bu regionlarda yaxşılaşma bəzən digər regionlardakı pisləşmə hesabına baş verir.

Məsələn, Hindistanda dəmir yol nəqliyyatı şəbəkəsinin bəzi rayonlara yaxınlaşdırılması bu rayonlarda kənd təsərrüfatı fəaliyyəti üzrə gəlirləri artırsa da, dəmir yola yaxın olmayan ərazilərdə real gəlir azalmışdır [1, s. 9].

BMT-nin 2012-ci ildə üç Asiya avtomobil dəhlizi üzrə apardığı tədqiqat əksər regionlarda dəyişikliyin olmamasını, bəzi regionlarda ÜDM-in təqribən 2,2-2,8% arasında artmasını, bəzi regionlarda isə 0,3-0,4% azalmasını proqnozlaşdırmışdır. Dakka-Kəlküttədən Banqladəşə uzanan və Dehli-Mumbay dəhlizində də eyni hal müşahidə olunur [1, s. 9].

Çindəki Milli ekspress-şəbəkəyə yaxın bölgələrdə real gəlirlər ortalama 4% artsa da, digər şəhər və kənd yerlərində real əmək haqqı azalmışdır [1, s. 10].

Bir çox tədqiqatlar sərhəd-keçid prosedurlarının ölkələrarası ticarətdə önəmli rolunu aşkarlayır.

Aparılan bir tədqiqat göstərir ki, sərhəd-keçid prosedurlarının da artırdığı tranzaksiya xərclərinin 10% azalması ölkədən ixracı 2% artırır, başqa sözlə ixracın tranzaksiya xərclərinə görə elastikliyi -0,2-yə bərabərdir [1, s. 10].

Daha bir tədqiqat göstərir ki, Böyük Mekonq subregionunda yol infrastrukturunun modernləşdirilməsi ilə yanaşı sərhəd-keçid prosedurlarının da sadələşdirilməsi bu regionda rifahın 8,1 milyard artımına səbəb olur [1, s. 10].

Əvvəlki bölgələrdə qeyd etdiyimiz kimi nəqliyyat sektoru enerji resurslarının iri istehlakçısı olmaqla və atmosfərə külli miqdarda karbon qazı ifraz etməklə **ətraf mühitə** güclü, müəyyən hallarda müsbət, əksər hallarda isə mənfi təsirləri olur.

BMT-nin apardığı tədqiqat göstərir ki, 2010-cu ildə nəqliyyat sektoru 648 milyon ton neft ekvivalentində enerji istehlak etmişdir ki, bu məcmu enerji istehlakının 27,4%-ni təşkil etmişdir. UNESCAP-ın əhatə elədiyi regionlarda nəqliyyat sektorunda istehlak olunan enerjinin 80%-i yollarda istehlak olunub. Yol sektorunda istehlak olunan enerjinin artım tempi başqa sektorlarla müqayisədə daha yüksəkdir [1, s. 12].

Bütün dünyada 2016-cı ildə atmosfərə ümumi tullantıların 25%-i nəqliyyat sektorunun payına düşmüşdür ki, bu da 1990-cı illə müqayisədə 71% artım deməkdir. Bunlar arasında avtomobil sektorunun xüsusi çəkisi 74%-dir [1, s. 12].

ABŞ Enerji Məlumatı İdarəsinin proqnozlarına görə 2012-2040-cı illərdə Çin və Hindistan istisna olmaqla Asiya qitəsində nəqliyyat sektorunda enerji istehlakı 2,9%, Afrika qitəsində isə 3,1% olmaqla başqa regionlarla müqayisədə ən yüksək olacaq [1, s. 12].

Nəqliyyat dəhlizlərinin **tıxacların** azalması və **təhlükəsizliyin artmasına kəmiyyət təsirlərini müəyyənləşdirən araşdırmalara baxaq.**

Asiya İnkişaf Bankının araşdırmalarına görə yol tıxacları nəticəsində əmələ gələn vaxt itkisi və əlavə nəqliyyat xərcləri səbəbindən Asiyada ÜDM-in 2-5%-i qədər itki baş verir [1, s. 13].

Asiyanın iri şəhərlərində atmosferin çirklənməsinin 80%-i nəqliyyatın hesabına əmələ gəlir [1, s. 13].

Dünya Bankının hesabatına görə Kuala-Lumpurda yollardakı tıxaclarda 1,2 milyard ton yanacaq işlənir ki, bu da ÜDM-in 2%-ni, 2010-cu ildə Pekində isə 4,22%-ni təşkil etmişdir. Banqladəşin Dakka şəhərində tıxacların iqtisadi-ekoloji dəyəri 4 milyard ABŞ dolları təşkil etmişdir [1, s. 13].

Aşağı və orta gəlirli ölkələrdə dünya əhalisinin 9%-i yaşayır. Bununla bərabər dünyadakı nəqliyyat vasitələrinin yalnız 1%-i bu ölkələrin payına düşür. Lakin buna rəğmən yolda ölüm hadisələrinin dünya üzrə 13%-i bu ölkələrdə baş verir [1, s. 13].

2019-cu ilin məlumatlarına görə yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində Afrikada 26,6 milyon nəfər, Cənubi və Cənubi-Şərqi Asiyada isə 20,7 milyon nəfər həlak olmuşdur. Bu, dünya üzrə ən yüksək göstəricidir və hər iki regionda 2013-cü ilə nəzərən artmışdır [1, s. 13].

Gəlir səviyyəsi aşağı olan ölkələr yol-nəqliyyat hadisələri nəticəsində ÜDM-in 3%-ni itirirlər [1, s. 13].

Afrikadakı gəlir səviyyəsi aşağı olan ölkələrdə yol-nəqliyyat hadisələrində ölüm həli 100 000 nəfərə 29,3 olmaqla dünyada ən yüksəkdir. Bunun əsas səbəbi yol infrastrukturunun çox aşağı səviyyəsidir [1, s. 13].

Hindistanın Kadapa-Reniquntı dəhlizinin modernləşdirilməsi nəticəsində yolun dönmə və haçalanma hissələrində yol-nəqliyyat hadisələrinin sayı 53%, həlak olanların sayı isə 42% azalmışdır [1, s. 13].

Bir sıra tədqiqatçılar tərəfindən nəqliyyat dəhlizlərinin **kriminal ticarət** (insan, narkotik, silah və s. qaçaq mal alveri), **xəstəliklərin yayılması** və digər **sosial-siyasi problemlərə** təsiri araşdırılır. Bu və digər mənfi effektlər yerli əhali arasında nəqliyyat dəhlizləri haqqında mənfi rəyin formalaşmasına səbəb olur. Müəyyənləşdirilən belə bir faktı misal gətirmək kifayətdir ki, Hindistan insan alveri qurbanlarının ən iri mərkəzlərindən biri olmaqla hər il buraya hər ay Nepaldan 7000-dən 10000-dək 9-16 yaşlarında qız gətirilir [2, s. 494].

3. Konkret layihələr üzrə effektlərin qiymətləndirilməsi

1. *Kalqari-Edmonton yüksək sürətli dəmir yol dəhlizi*. SXA-nın nəqliyyat sektorunda praktik tətbiqinə bir misal olaraq Kanadada Kalqari və Edmonton şəhərləri arasında yüksək sürətli dəmir yol xətti üzrə hesablamalar örnək ola bilər. Burada ilkin period 2011-ci il olmaq üzrə 2051-ci ilə qədər proqnozlar əsasında 4 ssenari (4 tətbiq oluna biləcək texnologiyaya uyğun) üzrə hesablamalar aparılmış və aşağıdakı nəticələr alınmışdır.

- Tətbiq olunacaq texnologiyadan asılı olaraq aşağıdakılar proqnozlaşdırılır [3, s. iv]:
 - *Məşğulluq üzrə*. 3400-7162 yeni daimi iş yerləri (yəni layihənin fəaliyyət dövrü ərzində 136-286 min işçi-saat məşğulluq);
 - *Ev təsərrüfatlarının gəliri*. İldə 230-490 milyon ABŞ dolları əlavə gəlir (hər ev təsərrüfatı üçün 1940408 dollar);
 - *İnkişaf potensialının* 732-1546 milyon dollar artımı;
 - *Əyalət vergisi*. Mənfəət və mülkiyyət vergiləri üzrə vergi güzəştlərinin həcmi ildə 15-31 milyon dollar;
 - *Ümumi vergi*. Əyalət və federal vergi güzəştlərinin həcmi ildə 33-69 milyon dollar.
- Kalqari üzrə səmərə 40-45%, Edmonton üzrə - 30-35%.
- 2011-2051-ci illərdə I ssenari üzrə 3%-lik diskont dərəcəsi ilə xalis cari dəyər $NPV_1 = 2,099.606$ milyon ABŞ dolları (2006-cı il baza ili olmaqla), II ssenari üzrə - $NPV_2 = 4,306.071$ milyon ABŞ dolları, III ssenari üzrə - $NPV_3 = 9,205.283$ milyon ABŞ dolları, IV ssenari üzrə - $NPV_4 = 17,039.42$ milyon ABŞ dolları [3, s. 36].

Adı çəkilən hesabatda digər çoxsaylı kəmiyyət qiymətləndirmələri təqdim olunur.

2. *Madrid-Barselona yüksək sürətli dəmir yol dəhlizi*. Dəhlizin istifadəsi nəticəsində əmələ gələn sosial və iqtisadi effektlərin qiymətləndirilməsi üçün [4]-də DID (difference in difference) regressiya modeli qurulmuş və aşağıdakı nəticələr alınmışdır [4, s. 5-9].

- Ümumən bu dəmir yol bu xətti üzrə yerləşən məntəqələrdə şirkətlərin sayı, istehsal (yəni məcmu əlavə dəyər) və məhsuldarlıq əhəmiyyətli dərəcədə artmışdır.

- Bütün məntəqələr üzrə işçi başına ÜDM 1,1%, Madrid və Barselona istisna olunan halda isə 2,1% artmışdır.

- İşçi qüvvəsinin sayı əhəmiyyətli dərəcədə dəyişməmişdir. Bu isə bir daha təsdiq edir ki, istehsal əmək və kapitalın effektivliyinin artması hesabına baş verib.

- Bütün məntəqələr üzrə əlavə dəyər 2,3%, Madrid və Barselona istisna olunan halda isə 2,4% artmışdır.

- Dəhliz sayəsində bütün məntəqələr üzrə şirkətlərin sayı 3,3%, Madrid və Barselona istisna olunan halda isə 2,8% artmışdır.

3. *ABŞ avtomobil yolları üçün aparılan etalon hesablamalar*. SXA-nın tətbiqi ilə aparılan bu tədqiqat yolun çəkilməsi və/və ya modernləşdirilməsi üçün 1,25 milyard dolların ayrılması ilə bu məbləğin OESD kodlaşdırmasına [5, s. 44] əsasən müxtəlif işlərə aşağıdakı qaydada bölünməsi halı üçün aparılmışdır [5, s. 47]:

- Yeni marşrutun tikintisi: 9,34%;
- Yerdəyişmə: 2,03%;
- Əhəmiyyətli dərəcədə genişlənmə: 6,05%;
- Cüzi genişlənmə: 2,20%;
- Bərpa və reabilitasiya: 11,44%;
- Hamarlama: 12,51%;
- Yeni körpünün tikilməsi: 7,34%;
- Körpünün əvəzlənməsi: 9,80%;
- Körpünün bərpası: 3,36%;
- Körpünün cüzi bərpası: 2,00%;
- Təhlükəsizlik/tıxac: 9,57%;
- Ətraf mühitlə əlaqəli: 4,32%;
- Yenidənqurma (güclərin əlavə edilməsi ilə): 13,04%;
- Yenidənqurma (əlavə güclərsiz): 7,00%;

1,25 milyard dolların belə strukturla xərclənməsi şərtində birinci raundda aşağıdakı təsirlər proqnozlaşdırılır:

- məşğulluqdan gələn gəlir 572,7 milyon ABŞ dolları;
- tikinti sektorunda məşğulluq 12453,5 işçi-il;
- tikinti üçün mal təchizatı sektorunda məşğulluq 7219,3 işçi-il.

İkinci raundda dolaylı fəaliyyətlərdə (xidmət sferası, nəqliyyat və anbar, topdansatış ticarət, restoran və əyləncə xidmətləri, maliyyə, sığorta və bir sıra maddi istehsal):

- məşğulluq 6851,2 işçi-il;
- məşğulluqdan gələn gəlir 212,9 milyon ABŞ dolları;
- istehsal 2,93 milyard dollar.

Üçüncü raundda əmtəə və xidmətlərə yaranan əlavə tələblə təşviq olunan əlavə fəaliyyətlər meydana çıxır. Bununla əlaqəli:

- ümumi məşğulluqdan gələn gəlir 527,5 milyon ABŞ dolları;
- məşğulluq 21052,38 işçi-il;

Beləliklə, ABŞ-da avtomobil infrastrukturuna yatırılan 1,25 milyard dollar üç raund ərzində ortalama 1,313 milyard dollar məcmu gəlir və 47576,4 işçi-saat məşğulluq yaradır [5, s. 48].

4. *Şimal-Cənub İqtisadi Dəhlizi* (NSEC). Bu dəhliz üç ölkəni birləşdirir: Çin Xalq Respublikasından (ÇXR) başlayıb, ortada Laos Xalq Demokratik Respublikası (LXDR) və Myanma ərazisini, sonra Tailandla sərhəddə olan Mekonq çayını keçərək, cənubda bu Tailandda sona çatır. 2008-ci ildə bu layihənin tikintisinə məcmu 7, 3055 milyard ABŞ dolları investisiya qoyulmuşdur [6, s. 6]. Dəhlizin effektləri aşağıdakı kimidir [6, s. 10]:

- bir ton yükün daşınması:
 - Myanma ərazisi ilə: 2000-ci ildə - 639 dollar, 2006-cı ildə - 470 dollar, 2000-ci ildə - 269 dollar;
 - LXDR ərazisi ilə: 2000-ci ildə - 563 dollar, 2006-cı ildə - 392 dollar, 2000-ci ildə - 210 dollar;
 - Mekonq çayından: 2000-ci ildə - 406 dollar, 2006-cı ildə - 271 dollar, 2000-ci ildə - 107 dollar.
- sərf edilən zaman:
 - Myanma ərazisi ilə: 2000-ci ildə - 77 saat, 2006-cı ildə - 46 saat, 2000-ci ildə - 30 saat;
 - LXDR ərazisi ilə: 2000-ci ildə - 78 saat, 2006-cı ildə - 51 saat, 2000-ci ildə - 30 saat;
 - Mekonq çayından: 2000-ci ildə - 128 saat, 2006-cı ildə - 88 saat, 2000-ci ildə - 70 saat.
- 5 ballıq şkala üzrə etibarlılıq dərəcəsi:
 - Myanma ərazisi ilə: 2000-ci ildə - 2,2 bal, 2006-cı ildə - 3,0 bal, 2000-ci ildə - 3,5 bal;
 - LXDR ərazisi ilə: 2000-ci ildə - 2,6 bal, 2006-cı ildə - 3,3 bal, 2000-ci ildə - 4,0 bal;
 - Mekonq çayından: 2000-ci ildə - 2,7 bal, 2006-cı ildə - 3,4 bal, 2000-ci ildə - 3,7 bal.
- NSEC-nin SXA-sı göstərir ki, ÇXR istisna olmaqla dəhlizə daxil olan ölkələr üzrə:

- məcmu rifah səmərəsi: 5,7718 milyard dollar;
- məcmu xərc: 2,8291 milyard dollar;

təşkil edəcəkdir.

5. *Böyük Mekonq Subregionu (GMS) dəhlizi*. Aparılan tədqiqatlar göstərir ki, dəhlizin işə salınması ilə bu marşrutla [6, s. 13]:

- nəqliyyat xərcləri 45% azalacaq;
- regionda ticarət xərcləri 25% azalacaq.

Nəticə. Burada aparılan tədqiqat aşağıdakı nəticələrə gəlməyə imkan verir.

1) Nəqliyyat dəhlizlərinin elmi əsaslandırılmış iqtisadi təsirlərinin müəyyənəşdirilməsi üçün ilk növbədə bu investisiyaların səmərə və itkilərin miqyası dərk olunmalıdır. Bu mərhələnin vacibliyi müəyyən problemlərin qət olunması ilə bağlıdır: 1) əlavə (yəni yan) səmərə və itkilərin (externalities) müəyyənəşdirilməsi; 2) maraqlı tərəflərin maraqlı müəyyənəşdirilməsi.

2) İkinci addımda dəhlizin əmələ gətirdiyi yeni tələblərin həcmi müəyyənəşdirilir.

3) Üçüncü mərhələdə SXA və ya İTA və ya inteqrə olunmuş digər ixtisaslaşmış proqram zərfindən istifadə edərək bütün səmərə və itkilər qiymətləndirilir. Bu mərhələdə əsas çətinlik keyfiyyət tipli parametrlərin qiymətləndirilməsindən ibarətdir. Burada “ödəməyə hazırlıq” metodunun faydalı olması unudulmamalıdır.

4) Dördüncü mərhələdə alınan nəticələr ekspertlərlə müzakirə olunur, dəqiqləşdirmələr aşkarlanırsa, hesablama üsullarına düzəlişlər edilir.

Sözsüz ki, dəhlizin multimodal olması bütün mərhələlərdəki fəaliyyətləri daha da çətinləşdirir.

Ədəbiyyat

1. Quium A. Transport Corridors for Wider Socio–Economic Development. Sustainability 2019, 11, 5248; doi:10.3390/su11195248.
2. Deane T. Cross-border trafficking in Nepal and India-Violating Women’s Rights. Hum. Rights Rev. 2010, No. 11, 491–513.
3. Economic Benefits For Development of High Speed Rail Service In The Calgary-Edmonton Corridor. - TEMS, Inc., 2008. 83p.
4. Carbo J.M, Graham D.J, Anupriya, Casas D., Melob P.C. Evaluating the Causal Economic Impacts of Transport Investments: Evidence from the Madrid-Barcelona High Speed Rail Corridor, University of Lisbon, Portugal, 2018. 10 p.
5. Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development – OECD, 2002 153 p.
6. Stone S. Evaluating Projects in the GMS: North-South Economic Corridor. <https://www.oecd.org/site/tadpd/41597352.pdf>