

**Dünya siyasətində qütbləşmə və qarşıdurma səngimək bilmir. Birləşmiş Qərblə Rusiya-Çin arasında olan gərgin münasibətlər davam edir. Münasibətlərin bu həddə çatmasının səbəbləri isə çoxdur və onlardan biri də dünya ticarətinin aparıldığı nəqliyyat yollarına nəzarət üstündədir.**

Məlumdur ki, Azərbaycan dünyanın ən önəmli ticarət marşrutu olan Orta dəhlizin üzərində yerləşən açar ölkədir. Eyni zamanda ölkəmiz "Şimal-Cənub" nəqliyyat marşrutunda da bu statusa malikdir. Bir sözlə, Şərqdən Qərbə, Şimaldan Cənuba və ya əks istiqamətə gedən yollar Azərbaycanda kəşifir və bu coğrafi üstünlük ölkəmizə yeni iqtisadi və siyasi dividendlər qazandırır.

Hazırda Ermənistanın əli ilə bölgəmizdə yaradılması istənilən yeni müharibə ovqatı da bununla bağlıdır. Belə ki, Azərbaycanla Ermənistan Zəngəzur dəhlizinin açılması barədə razılığa gəlsə, ölkəmizə qarşı yaradılan bu süni maneə aradan qalxmış olacaq. O üzdən qonşu ölkəyə müxtəlif şirnikləndirici vədlər verərək Azərbaycanla sülh sazişinin bağlanmasına maneə olmaq istəyirlər.

Ermənistan tərəfindən Zəngəzur dəhlizi açılmasa da, Azərbaycan Orta dəhliz üzrə mühüm ölkə kimi əhəmiyyətini qoruyur. Amma məsələ ondadır ki, Zəngəzur dəhlizinin açılması dünya ticarət marşrutunun

# Orta dəhliz hazırda ən etibarlı marşrutdur

## Bu realıq dəhlizin açar ölkəsi olan Azərbaycanın xeyrinə işləyir

şah damarı olacaq Orta dəhlizin imkanlarını daha da artırma bilər. Çünki bir marşrutun nə qədər çox şaxələnmək imkanı olarsa, bir o qədər yaxşıdır. Çox sadə səbəbdən: hər hansı marşrutda texniki qəza baş verdikdə onun istiqamətini dəyişməklə yükləri vaxtında lazımı ünvanlara göndərmək mümkün olur.

Hazırda dünya ticarətinin 80 faizi okean və dənizlər üzərindən həyata keçirilir. Lakin bir neçə il əvvəl Süveyş kanalında baş verən texniki qəza, bu gün Qırmızı dənizdə yaranan vəziyyət göstərir ki, dəniz ticarəti iqtisadi cəhətdən sərfəli olmamaqla yanaşı, həm də təhlükəsiz deyil. Odur ki, hazırda dünya ticarətinin quru marşrutlarla aparılmasına üstünlük verilir. Buna görə də indi dünyada baş verən geosiyasi savaqlarda əsas məsələlərdən birinin quru yolla həyata keçirilən nəqliyyat marşrutlarına nəzarətlə bağlı olduğunu görürük.

Azərbaycanın xarici siyasətinin əsas məqsədi Orta dəhliz boyu yerləşən ölkələrlə sıx əməkdaşlıq qurmaqdır. Başqa sözlə, məqsəd bu marşrutun əks qütblərdə olan ölkələrin mübarizə meydanına çevrilməsinə yol verməmək üçün nəqliyyat marşrutunun səmərəli fəaliyyət



göstərməsinə bütün tərəflərlə əməkdaşlıq etməkdir. Bu yaxınlarda Azərbaycan Respublikası Prezidentinin köməkçisi-Prezident Administrasiyasının Xarici siyasət məsələləri şöbəsinin müdiri Hikmət Hacıyevin Çinə səfəri zamanı müzakirə olunan məsələlərdən biri də məhz "Bir kəmə, bir yol" layihəsi üzrə əməkdaşlığın daha da genişləndirilməsi olub. Tərəflər dünya üçün əhəmiyyətli olan Orta dəhliz imkanlarından maksimum dərəcədə istifadə edilməsinin gələcəkdə iqtisadi-ticarəti münasibətlərə böyük töhfələr verəcəyini vurğulayıblar. Həmçinin Azərbaycanın Mərkəzi Asiya ölkələri ilə xüsusi

əlaqələrini nəzərə alaraq Çin-Mərkəzi Asiya-Azərbaycan formatında əməkdaşlıq imkanlarından bəhs edilib. Bildirilib ki, Azərbaycan tərəfdaş ölkələrlə birlikdə bu ticarət və nəqliyyat dəhlizinin daha səmərəli şərtlərlə fəaliyyəti üçün davamlı iş aparır.

Dəhliz vasitəsi ilə yüklərin daşınmasında dinamikanın sürətlə yüksəlməsi işlərin səmərə verməsini göstərir. Xatırladaq ki, keçən il bu marşrutla 2 milyon 750 min ton yük daşınıb. Bu, 2022-ci ildə daşınan yüklərlə müqayisədə 64 faiz çoxdur. Gələcəkdə Orta dəhlizlə yüklərin daşınmasının 10 milyon tona çatdırılması proqnozlaşdırılır.

Hədəf isə bu marşrutla yüklərin daşınmasının həcmi 25 milyon tona çatdırmaqdır.

Azərbaycan Prezidentinin köməkçisi - Prezident Administrasiyasının Xarici siyasət məsələləri şöbəsinin müdiri Hikmət Hacıyev Türkiyənin Antalya şəhərində keçirilən Diplomatik Forumda Azərbaycandan keçən nəqliyyat marşrutunun dünya üçün əhəmiyyətini vurğulayaraq demişdir: "Hazırda şimal dəhlizi məlum səbəblərdən praktiki olaraq iflic vəziyyətindədir və bu, iki ticarət tərəfdaşı arasında mərkəz olan Qafqaz regionunun əhəmiyyətini artırır. Beləliklə, Cənubi Qafqaz və Orta dəhliz Azərbaycan tərəfinin də niyyəti olan geniş strateji əlaqəni təmin edə bilər. Çindən Avropaya yüklərin daşınmasını təmin etmək üçün regionun potensialına əlavə diqqət yetirildiyini görürük. Azərbaycan bu yaxınlarda BTQ-nin Gürcüstan seqmentinin gücünü artırmaq üçün Gürcüstanla birgə əlavə sərmayələr qoymağa başlayıb. Biz həmçinin türkiyəli həmkarlarımızla Qarsdan Naxçıvana dəmir yolunun çəkilməsi ilə bağlı da razılıq əldə etmişik".

Artıq Avropada da anlamağa başlayıblar ki, onlar üçün ən əlverişli ticarət marşrutu Orta dəhlizdir.

Buna görə də Avropa və bir sıra beynəlxalq maliyyə qurumları Mərkəzi Asiya regionunda nəqliyyat əlaqələrinin, ilk növbədə Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin imkanlarının genişləndirilməsi üçün 10 milyard avro məbləğində vəsait ayırmağa hazır olduqlarını bəyan edirlər.

Azərbaycan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu və Bakı limanı vasitəsilə yüklərin aşırılmasını əhatə edən Orta dəhlizin birləşmiş dəniz və dəmir yolu komponentinin imkanlarının genişləndirilməsi istiqamətində də fəal iş aparır. Qeyd edək ki, uzunluğu 230 kilometr olan xətt Qars-İğdırıdan başlayaraq Naxçıvana qədər uzanacaq. Oradan xətt İran, Əfqanıstan və Pakistana gedən dəmir yolu xəttinə birləşdiriləcək. Bununla Türkiyə də logistika sahəsində böyük üstünlük əldə edəcək.

BTQ-nin Gürcüstan seqmenti üzrə genişləndirmə və modernizasiya işlərinin tezliklə başa çatdırılması planlaşdırılır. Bu məqsədlə Axalkalakidə Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstanın dəmir yolları administrasiyaları rəhbərlərinin üçtərəfli görüşü keçirilib və görüşdə işlərin icrasının gedişi və sürətləndirilməsi

məsələləri müzakirə olunub. Bu işlər yekunlaşandan sonra əlavə yük axınlarının cəlb edilməsi üçün zəruri şərt olan Asiya və Avropa arasında yükdaşıma vaxtı xeyli azalacaq.

Statistik rəqəmlər ölkəmizdən keçən marşrutun dünya üçün əhəmiyyətini ortaya qoyur. BTQ vasitəsilə yüklərin Pekindən (Çin) Londona (Böyük Britaniya) çatdırılması 12-15 günə mümkündürsə, Avropadan Asiyaya Afrika üzərindən dəniz yolu ilə yüklərin daşınması 45-62, Çindən Avropaya Rusiya üzərindən 32 gün çəkir. Eyni zamanda Orta dəhliz marşrutları üzrə qeyri-neft, eləcə də konteyner yüklərinin qatar və yük maşınları ilə daşınması orta hesabla təxminən 20-25 gün zaman tələb edir ki, bu da yüklərin Çin və Cənub-Şərqi Asiyadan dəniz yolu ilə Cənubi Afrikada Ümid burnundan keçməklə daşınmasından xeyli azdır. Konkret desək, ikinci halda yüklərin daşınması orta hesabla ən azı 45 gün çəkir.

Görünən odur ki, Rusiya ilə Qərb arasında bütün logistika marşrutlarını kəsən Rusiya-Ukrayna müharibəsi, eləcə də Qırmızı dəniz və Süveyş kanalında gəmiçilik fəaliyyətini faktiki olaraq iflic edən Yaxın Şərqdəki mövcud münaqişələrin gərginləşməsi Orta dəhlizin etibarlı marşrut kimi rolunu daha da artırır.

**Rüstəm KAMAL,**  
*"Azərbaycan"*