

“Orta Dəhliz”in fəaliyyəti Azərbaycanın tranzit potensialını artırır

“Orta Dəhliz” yüklərin Çindən Avropaya və Yaxın Şərqi daşınması üçün ən təhlükəsiz marşrutlardan hesab edilir. Buna görə də, tarixi Böyük İpək Yolunun (Çin, Qazaxıstan, Türkmənistan, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və daha sonra Avropaya) canlandırılmasına yönəlmiş “Orta Dəhliz”in əhəmiyyəti artır. Xüsusilə də Rusiya vasitəsilə Asiyadan Avropa Birliyi (Aİ) bazarlarına məhsulların tədarükündə problemlərin yaranması bu dəhlizə olan marağı gücləndirir. Bu baxımdan dəhlizin fəaliyyətinin gücləndirilməsi Qərbi və Şərqi arasında təbii körpü rolunu oynayan Azərbaycan üçün də böyük əhəmiyyət daşıyır.

Ümumiyyətlə, Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu kimi tanınan “Orta Dəhliz” Çin və Avropanı birləşdirir. Çindən Türkiyəyə və eləcə də Avropa ölkələrinə və əks istiqamətdə yük daşımalarının artırılmasına xidmət edir. Bu dəhliz üzrə hərəkət edən blok qatarı yükləri orta hesabla 20-25 günə Çindən Avropaya çatdırır ki, bu da nəqliyyat dəhlizinin əsas üstünlüklərindən biri sayılır. Hələ 2017-ci ildə işə salınan layihənin əhəmiyyəti 2022-ci ildə Ukraynada hərbi əməliyyatların başlanmasından sonra kəskin şəkildə artıb. Bu, bir həqiqətdir ki, avropalılar Çindən malların fasiləsiz tədarükünü təmin etmək üçün yeni reallıqlara uyğunlaşmağa məcbur olublar. Əgər 2022-ci ilə qədər hamı Trans-Sibir dəmir yolundan istifadədən çox razı idisə, bu gün yeni şərtlər altında Avropa İttifaqı ilə ticarət ciddi şəkildə mürəkkəbləşib. Artıq hər kəsə məlumdur ki, Danimarkanın “Maersk” və Finlandiyanın “Nurminen Logistics” şirkətləri cari ilin yazında yenidən Çinə aparacaq Qazaxıstan dəmir yolu şəbəkəsinə keçiblər.

Təbii ki, “Orta Dəhliz” ətrafında yaranmış yeni reallıq Azərbaycanı da bu dəhlizlə bağlı daha fəal addımlar atmağa vadar edir. Azərbaycan Qərbi ilə Şərqi arasında “Orta Dəhliz”in inkişafı üçün Türkiyə və Qazaxıstanla birgə addımlar atır. 27 iyun 2022-ci il tarixində Bakıda Türkiyə, Azərbaycan və Qazaxıstanın xarici işlər və nəqliyyat

nazirlərinin keçirilən görüşündə vurğulanmışdı ki, Xəzər dənizi ilə yüklərin çatdırılması böyük əhəmiyyət kəsb edir və hər üç ölkə “Orta Dəhliz”in əhəmiyyətini artırmaq üçün addımlar atmağa hazırdır. Həmin görüşdə xüsusilə qeyd olunmuşdu ki, nəqliyyat və logistika sənayesinin artması regionda rifahı artıracaq. Nazirlərin Bakı görüşündə, həmçinin vurğulanmışdı ki, regional proseslər fonunda Azərbaycan, Türkiyə və Qazaxıstan arasında əməkdaşlıq xüsusi əhəmiyyət kəsb edir.

Qeyd etmək yerinə düşər ki, dünyada qlobal enerji və ərzaq böhranının yaşandığı, eyni zamanda, regiondakı sabitliyə və inkişafa təhdidlərin olması fonunda bu görüş xüsusi əhəmiyyət daşıyır. Üçtərəfli görüş nəticəsində imzalanmış Bakı Bəyannaməsində də qeyd olunduğu kimi, “Orta Dəhliz” marşrutunun tərkib hissəsi olan Zəngəzur dəhlizinin açılması böyük perspektivlər vəd edir. Təhlillərə görə, Zəngəzur dəhlizi Azərbaycan və ona aid olan Naxçıvanı birləşdirməkdən savayı, Şimal-Cənub və Şərqi-Qərbi tranzit yolları arasında mühüm əlaqə yaradacaq. Bununla yanaşı, üçtərəfli görüşdə bildirilmişdi ki, Ukrayna-Rusiya münaqişəsi təhlükəsiz və sabit nəqliyyat dəhlizlərinin olmasının vacibliyini nümayiş etdirdi. Ona görə də, həm daxili infrastrukturaya investisiya qoymaq, həm də regionda imkanları genişləndirmək çox va-



cibdir. Xatırladaq ki, həmin görüşdə nəqliyyat sahəsində əməkdaşlığın inkişaf etdirilməsi məsələlərinin işlənilməsi üçün üçtərəfli işçi qrupunun yaradılması barədə razılıq əldə olunub. Bu formatda görüş mövcud çağırışlar, xüsusən də regionda kommunikasiyaların inkişaf etdirilməsi zərurətini dikte edən ərzaq böhranı kontekstində mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

Əlbəttə, nəqliyyat və enerji sektorlarında uğurlu regional əməkdaşlığın bariz sübutu kimi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, həmçinin Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft və Trans-Anadolu qaz kəməri layihələrini göstərmək olar. 30 oktyabr 2017-ci il tarixindən fəaliyyətə başlayan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) marşrutu həm də dəmir “İpək Yolu” kimi də tanınır. Bu dəmir yolunun təxminən 850 kilometr uzunluğunda olan 504 kilometrlik hissəsi Azərbaycan ərazisindən, 263 kilometr Gürcüstan ərazisindən, 79 kilometr isə Türkiyə ərazisindən keçir. BTQ dəmir yolu Mərkəzi Asiya ölkələrinin (Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Tacikistan, Qırğızıstan və Əfqanıstan) Avropa bazarına çıxışını sürətləndirir. Azərbaycanla yanaşı, Gürcüstan və

Türkiyənin də tranzit daşımalarından əhəmiyyətli gəlir əldə edəcəyini təmin edir. Xüsusi ilə qeyd etmək lazımdır ki, Asiya ilə Avropanı birləşdirən “Orta Dəhliz”in mühüm tərkib hissəsi olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə yükdaşımaların həcmi artır. Azərbaycan və Türkiyə BTQ ilə yükdaşımaların həcmi daha da artırmağı hədəfləyir. BTQ sayəsində Türkiyə, Gürcüstan və Azərbaycanın beynəlxalq yük daşımalarında və ticarətində əhəmiyyəti artıb.

Bundan başqa, BTQ dəmir yolu və Türkiyənin şərq və Avropa hissələrini birləşdirən “Mərmərə” dəmiri yolu tuneli sayəsində Bosfor boğazı altında Pekindən Londona qədər dəmir yolu xətti formalaşdırılıb. Mütəxəssislərin sözlərinə görə, təhlükəsiz və qənaətləli marşrut olan “Orta Dəhliz” Avrasiya regionunda tədarük müddətini kəskin şəkildə azaldır. Qeyd etdiyimiz kimi, BTQ Türkiyədən Gürcüstana, Azərbaycana, Rusiyaya, Türkmənistana, Qırğızıstana, Özbəkistana, Qazaxıstana və Çinə dəmir yolu ilə yük daşımalarının həyata keçirilməsinə imkan verir. Bu layihənin tarixi “İpək Yolu” üzərində qurulması region ölkələri üçün onun cəlbediciliyini artırır və eyni

zamanda, Mərkəzi Asiya ölkələrinin, həmçinin Əfqanıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışını asanlaşdırır, onların ticarət əlaqələrinin, iqtisadiyyatlarının inkişafında, integrasiyasında mühüm əhəmiyyət daşıyır.

“Orta Dəhliz” Xəzər və Qara dənizləri keçməklə Çin-Qazaxıstan-Rusiya-Belarus-Polşa-Almaniya “Şimal dəhlizi”nə alternativ kimi xidmət edir. Avropada ümid edirlər ki, mallar “Orta Dəhliz”lə Macarıstana, oradan Avstriyaya, Avstriyadan Almaniya, oradan da Polşaya gedəcək. Qardaş Qazaxıstan da “Orta dəhliz”in inkişafında maraqlıdır. Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun hər iki hissəsi Qazaxıstan torpaqlarından keçir. Xatırladaq ki, cari il mayın 10-da Türkiyəyə səfəri zamanı Qazaxıstan Prezidenti Kasım-Jomart Tokayev “Orta dəhliz”in potensialının maksimum dərəcədə artırılmasının xüsusi vacibliyini vurğulamışdı. Qazaxıstanı logistika mərkəzinə çevirən bu marşrut rəsmi Nursultan üçün çox əhəmiyyət daşımağa başlayıb. Avqustun 24-də qazax lideri ilə görüşündə Prezident İlham Əliyev “Orta Dəhliz”in böyük perspektivə malik olduğunu bildirmişdi. Bundan



başqa, dövlət başçımız vurğulamışdı ki, ölkələrimizi birləşdirən “Orta Dəhliz”in çox böyük perspektivləri var: “Artıq həm Qazaxıstanda, həm də Azərbaycanda böyük həcmli yükləri nəql etməyə imkan verən müasir infrastruktur yaradılıb. Lakin biz əməkdaşlığın gələcək istiqamətlərini müəyyən etmişik ki, “Orta Dəhliz”in buraxıcılıq qabiliyyətini daha da artırmaq”. Əlbəttə, bu strateji nəqliyyat dəhlizləri təkcə beynəlxalq sulara çıxışı olmayan ölkələr arasında əlaqəni təmin etmir, həm də Avropa bazarlarına çıxışda çox vacib rol oynayır.

Hesablamalara görə, 2022-ci ildə Mərkəzi Asiya və Qafqaz vasitəsilə yüklərin tranziti əvvəlki illə müqayisədə altı dəfə artaraq 3,2 milyon metrik tona çatacaq. Bu, dünyada baş verən son hadisələr fonunda marşruta tələbatın kəskin artması ilə bağlıdır. Çin-Avropa yük daşımalarında mühüm rol oynayan Rusiya dəmir yolları ABŞ və Avropanın sanksiyalarına məruz qalıb. Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat marşrutlarının kəşifində yerləşən Azərbaycan artıq öz potensialını sübuta yetirib, həmçinin “Orta Dəhliz”i daha da dəstəkləmək üçün yeni təşəbbüslər irəli sürüb. Təbii ki, bu dəhlizin imkanlarını artırmaq və onun əsas nəqliyyat marşrutu kimi istifadəsini asanlaşdırmaq üçün Mərkəzi Asiya ölkələri infrastrukturuna milyardlarla dollar sərmayə yatırırırlar. Məsələn, son 15 ildə Qazaxıstan nəqliyyat sənayesinin inkişafına təxminən 35 milyard dollar sərmayə yatırılıb, nəticədə Xəzər dənizi boyu 2 min kilometr çox dəmir yolu, 19,5 min kilometr avtomobil yolu, 15 hava limanı və yeni liman obyektləri

tikilib. Bundan əlavə, 2022-ci ildə Qazaxıstan Prezidenti Kasım-Jomart Tokayev tranzit və nəqliyyat marşrutlarının şaxələndirilməsini artırmaq, habelə integrasiya olunmuş logistik həlləri tətbiq etmək məqsədi daşıyan 2025-ci ilə qədər 20 milyard dollarlıq investisiya paketi elan edib. Qardaş Qazaxıstanın iki qitə arasında yerləşməsi onu Qərbi və Asiya arasında maneəsiz nəqliyyat üçün ideal tranzit mərkəzinə çevirir. Ekspertlər də əmindirlər ki, “Orta Dəhliz”in fəaliyyəti dünya ticarətinə mühüm töhfə verəcək.

Bir sözlə, Qərbdən Şərqi və Şimaldan Cənuba geniş coğrafiyada yeni marşrutlar yaradan layihələrin təşəbbüskarı və həyata keçirilməsi ilə Azərbaycan regionu nəqliyyat kommunikasiyaları şəbəkəsi ilə əhatə etmişdir. Görülən işlərin zərurətini, məqsədəuyğunluğunu və vaxtında olduğunu zaman və reallıq sübut edir ki, bu gün bir çox ölkələr Azərbaycanın təşəbbüsü ilə açılan yollara diqqət yönəldir. Xüsusi ilə də Türkiyə dövlətləri arasında ticarət əməkdaşlığının dərinləşdirilməsi üçün tarixi İpək Yolunun bərpası önəmlidir. Məhsulların Xəzər dənizi vasitəsilə tranzitini nəzərdə tutan “Orta Dəhliz” bugünkü reallıqlarda xüsusi əhəmiyyət kəsb edir. Dünyada ticarət əməliyyatlarının əsas hissəsinin Asiya ilə Avropa arasında həyata keçirildiyini nəzərə alsaq, Azərbaycanın qardaş və dost ölkələrlə “Orta Dəhliz”in səmərəliliyinin artırılmasına yönəlmiş birgə fəaliyyətinin strateji miqyasını təsəvvür etmək çətin deyil.

Səbuhi MƏMMƏDOV,
“Xalq qəzeti”