

Çini Avropa ilə birləşdirən polad magistral

Azərbaycan vasitəsilə Orta Dəhlizdə daşınan yüklərin sayı artır

“Çin Enerji İnşaat Korporasiyası”na (“China Energy Engineering Group”) məxsus fotovoltaiik modul-larla yüklənmiş 45 konteynerlik Çin-Avropa yük qatarı Sian şəhərindən

yola düşüb. Bu, 2026-cı ildə Çindən Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (Orta Dəhliz) ilə yola düşən ilk qatardır. Yanvarın 1-də yola çıxan qatar Horqos sərhəd-buraxılış məntə-

qəsindən Qazaxıstana keçərək Xəzər dənizi vasitəsilə yekunda Bakıya çatacaq. Modulların Bakıya operativ çatdırılması Sian şəhərinin Orta Dəhliz quruculuğunda fəal iştirakı, habelə

dəhlizin üzv tərəfdaşları ilə birgə xərclərin azaldılması və səmərəliliyin artırılması istiqamətində görülən ardıcıl tədbirlər sayəsində mümkünləşən nəqliyyat siyasətinin uğuru hesab edi-

lən bilər. Hazırda Orta Dəhliz üzrə qatarların hərəkəti daha da intensivləşdiyindən daşınma müddəti daha da qısalaraq 15-23 gündən təxminən 11 günə düşüb.

2024-cü ildə yola düşən qatar

Qeyd edək ki, Çin-Avropa yük qatarının (Sian) Trans-Xəzər xətti 2019-cu ilin oktyabrında ilk dəfə istifadəyə verilib. Azərbaycan-Çin ticarət əlaqələri tarixində isə ilk dəfə olaraq bu dəhlizlə ixrac yüklərinin daşınmasına 2024-cü ildə Bakıdan dəmir yolu nəqliyyatı ilə Çinə yola salınmaqla başlanılıb. Həmin ilin noyabrında Orta Dəhliz beynəlxalq nəqliyyat marşrutu ilə Azərbaycandan Çinə yola düşən 62 ədəd 40 futluq konteynerdən ibarət “Bakı-Sian” blok qatarı Qazaxıstan üzərindən Çinin ən böyük quru limanlarından biri olan Sian Limanına çatıb. Ölkəmizə məxsus ixrac mallarının Orta Dəhliz vasitəsilə Çinə start götürməsi ilə uzaq Şərqi tranzitin başlanğıcı olmaqla, mühüm iqtisadi-geocoğrafi hadisə kimi yadda qalıb.

Beləliklə, Azərbaycanın qətiyyətlə və böyük iradə sayəsində “Bir kəmə, bir yol” layihəsinin ən strateji halqası olan Orta Dəhliz nəqliyyat dəhlizinin polad magistralı ikitərəfli işə düşüb. Çinə ilk ixrac qatarının hə-

rəkətə başlaması ilə Azərbaycanın ixrac potensialı bu regiona daha da artıb və ölkəmizin nəqliyyat infrastrukturunu Orta Dəhlizə tam inteqrasiya olunub. Belə ki, Azərbaycan Dəmir Yolu, Abşeron Logistika Mərkəzi, Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı və “Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi” də bu logistika zəncirinə qoşulub.

Azərbaycandan Çinə ixrac yüklərinin Orta Dəhlizlə daşınması digər region ölkələrinin də bu nəqliyyat ailəsinə qoşulması sayəsində Şərq-Qərb dəhlizinin rentabelliğini və yük daşınmalarının həcmi artırır. 2025-ci ilin yanvar-noyabr aylarında isə bu marşrut üzrə ümumilikdə 466 qatar reysi həyata keçirilib.

Orta Dəhliz ortaq iqtisadi həmrəylik körpüsüdür

Orta Dəhliz hazırda Çin və Cənub-Şərqi Asiyayı Avropa ilə Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə birləşdirən nəhəng quru-dəniz nəqliyyat-logistika xəti kimi global nəqliyyat ailəsinin xüsusi diqqətini cəlb etməkdədir. 2014-cü ilin fevral ayında Azərbaycan, Qazaxıstan və Gürcüstanın müvafiq strukturlarının iştirakı ilə yaradılan dəhlizə digər ölkələr də qoşulub. Hazırda marşrut Çin-Qazaxıstan sərhədindən başlayır və Avropaya qədər uzanır.

Rusiya-Ukrayna müharibəsinin başlaması nəticəsində yaranan qeyri-sabitlik Rusiya ərazisi ilə əlaqəli ənənəvi nəqliyyat marşrutlarını pozdu.

Avropanın Rusiyaya qarşı sanksiyaları tranzit marşrutlarını daha da məhdudlaşdırdı. Şimal Dəhlizi boyunca yaranmış fasilələr və problemlər səbəbindən Avrasiya ölkələri və biznes subyektləri alternativ ticarət marşrutları axtarışına çıxarkən Azərbaycan-dan keçən Orta Dəhliz həyatı əhəmiyyət daşıyan bir arteriyaya çevrildi. Son illərdə Orta Dəhliz Çin Xalq Respublikası ilə Avropa arasında əlverişli ticarət marşrutu kimi önəm qazanıb. Qeyd etmək lazımdır ki, Şimal Dəhlizinə əsas alternativ olan Orta Dəhlizlə Çindən Avropaya 12 gün ərzində 10 min kilometr deyil, 7 min kilometr məsafə qət etməklə daşınmalar mümkündür.

Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə yükdaşımaların həcmi əvvəlki illə müqayisədə 2024-cü ildə 62 faiz artaraq 4,5 milyon tona çatıb. Tranzit axını xüsusilə nəzərəcarpacaq artım nümayiş etdirib: ümumi tranzit həcmi 4 dəfə, Çindən tranzit isə 25 dəfədən çox artıb. Bundan əlavə, 2025-ci ilin ilk 10 ayında marşrut vasitəsilə Çindən 292 konteyner qatarı yola salınıb ki, bu da ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 12 faiz artım deməkdir.

Dünya Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, həmçinin İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatının proqnozlarına əsasən, 2030-cu ilə qədər Orta Dəhliz üzrə daşımaların həcmi 11 milyon tona, 2040-cı ilə qədər isə konteyner tutumu 865 min TEU-ya yüksələcək. Bu, Azərbaycan üçün yalnız müvəqqəti alternativ və ya ehtiyat planı deyil, həm də global ticarət üçün uzunmüddətli, davamlı bir yoldur.



bloka inteqrasiya olunduqdan sonra Zəngəzurdakı resursların da dünya bazarına sözügedən dəhlizlə çıxarılması mümkün olacaq.

Azad ərazilərdə çalışan biznesin ixrac mallarının birbaşa qatarlarla Çinə daşınması bölgənin əhəmiyyətini də artıracaq. Həmin bölgədə güclü sənaye və aqrar potensiallar var və hazırda bir neçə sənaye müəssisəsi faktiki olaraq fəaliyyətini ölkə iqtisadiyyatına reinteqrasiya edib. Ağdam Sənaye

Parkındakı 5 sənaye müəssisəsi bir neçə ay əvvəl istehsalə başlayıb. Cəbrayıldakı “Araz Vadisi İqtisadi Zonası” Sənaye Parkında da yaxın günlərdə sənaye istehsalı öz töhfələrini verəcək. Eləcə də bölgədə, kənd təsərrüfatı klasterləri qurulmaqdadır.

Bütün bunlar Qarabağ və Şərqi Zəngəzurun iqtisadi imkanlarını səfərbər edərək malların Orta Dəhlizlə birbaşa uzaq Şərqi və Çinə ixracını təmin edəcək, həmçinin Azərbaycanın iqtisadi gücünü daha da artıracaq.

ELBRUS CƏFƏRLİ

Avropa İttifaqı da Orta Dəhlizə qoşulur

və Sloveniyanın dövlət başçıları - Kasım-Jomart Tokayev və Nataşa Pirç Musarın görüşü zamanı nəqliyyat və logistika sektorunda kommunikasiyaların əhatə dairəsinin genişləndirilməsi zamanı rəsmi Lyublyana Orta Dəhlizə qoşulmaq niyyətini ifadə edib. Sloveniya hökuməti Adriatik dənizindəki Koper dəniz limanının digər nəqliyyat xətlərinə inteqrasiya olunması sayəsində Orta Dəhlizə çıxış əldə etmək istəyir.

Ümumilikdə, Orta Dəhlizdə daşınmaların həcmi və dəhlizin geoiqtisadi əhəmiyyətinin artması Avropa İttifaqının da marağını bu bölgəyə daha

çox fokuslayıb, Avropanın əksər ölkələri Mərkəzi Asiya-Xəzər -Avropa coğrafiyasına xüsusi önəm verərək bu bölgənin nəqliyyat infrastrukturalarının yenilənməsinə dəstək niyyətlərini bəyan edirlər. Avropa Komissiyasının beynəlxalq əməkdaşlıq üzrə baş direktoru Henrik Holole Mərkəzi Asiya ölkələrinin Orta Dəhlizin formalaşması istiqamətində söylərini müsbət dəyərləndirib, onların bu iradəsi sayəsində vahid Asiya-Avropa nəqliyyat blokunun tam rentabelli işinin təmin ediləcəyini vurğulayıb. Bu prosesdə Aİ-nin bütün zəruri dəstəyi verəcəyi xatırlanıb.

Növbəti dayanacaq Zəngəzurdur

Perspektiv isə daha ümidverici potensiallardan xəbər verir. Azərbaycanın yaratdığı yeni reallıqlar fonunda bölgənin coğrafiyası və logistika xəritəsi dəyişməkdədir, Zəngəzur dəhlizinin Orta Dəhliz zəncirinə qoşulması üçün söylər gücləndirilib. Zəngəzur dəhlizi Çin və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə Avropa ölkələri arasında nəqliyyat əlaqələrinin şaxələndirilməsini təmin edəcək ən qısa dəhliz hesab olunur. Hazırda bölgədə qurulan dəmir yolu şəbəkələri demək olar ki, yekunlaşmaqdadır. Yaxın vaxtlarda bu işlər tam başa çatdıqdan və nəqliyyat qovşaqları vahid