



Azərbaycan Respublikasının
Qeyri-Hökumət Təşkilatlarına
Dövlət Dəstəyi Agentliyi



"Qafqaz Araşdırmaları Mərkəzi"
İctimai Birliyi

ORTA DƏHLİZİN BEL SÜTUNU – AZƏRBAYCAN

*Bu əyani vəsait "Qafqaz Araşdırmaları Mərkəzi" İctimai
Birliyinin Azərbaycan Respublikasının Qeyri-Hökumət
Təşkilatlarına Dövlət Dəstəyi Agentliyinin maliyyə dəstəyini
ilə icra olunmuş "Orta dəhlizin bel sütunu-Azərbaycan"
layihəsi çərçivəsində hazırlanıb.*

Bakı 2024

Müəlliflər:

Professor, doktor Murad Koç
Professor, doktor Xaləddin İbrahimli

Layihə rəhbəri:

Elçin Rüstəmov

**“Qafqaz Araşdırmaları Mərkəzi”
İctimai Birliyi**

Azərbaycan, Bakı

Suraxanı, Yeni Günəşli, V yaşayış massivi, 15/8

E-mail: qafam06@bk.ru

Tel: (+994 50) 5095364

Kitabın içindəkilər

1. Giriş	4
2. Orta Dəhlizin geosiyasəti	10
3. Orta Dəhlizin maliyyə resursları	13
4. Orta Dəhliz ölkələri arasında imzalanan sənədlər	16
5. Orta Dəhlizdə Çinin yeri və rolu	18
6. Orta Dəhliz və Rusiya	22
7. Layihədə Mərkəzi Asiyanın yeri və əhəmiyyəti	26
8. Marşrutda Xəzər dəniz faktoru	31
9. Orta Dəhlizdə İran faktoru	35
10. Orta Dəhlizin bel sütunu – Azərbaycan	38
11. Orta Dəhlizin Gürcüstan və Ermənistan üçün faydaları	46
12. Türkiyənin Orta Dəhlizdə strateji rolu	49
13. Avropa Birliyi və Orta Dəhliz	59
14. Orta Dəhlizin təhlükəsizliyi və gələcəyi üçün təhdidlər	63
15. Qlobal siyasətdə Orta Dəhlizin artan əhəmiyyəti	66
16. Nəticə	69

Giriş

Orta Dəhliz layihəsi Çindən başlayan və Avropaya uzanan və Çinin “Bir kəmər və bir yol” təşəbbüsü çərçivəsində hazırlanmış irimiqyaslı ticarət və nəqliyyat layihəsidir. Bu dəhliz Çin və Avropa arasında quru və dəniz yollarına alternativ, Avropa ilə Asiya arasında ticarət yolu kimi daha sürətli, daha qənaətcil, Şimal dəhlizindən 2000 km qısa, iqlim şəraiti baxımından daha əlverişlidir və dəniz yolu ilə müqayisədə nəqliyyat müddətini 1/3 (15 gün) qısaldır.

Orta Dəhlizin əsas marşrutu aşağıdakılardır:

- Dəhliz Çinin qərbindən başlayır.
- Orta Asiya keçidi: Qazaxıstan və Türkmənistan kimi Orta Asiya ölkələrindən keçir.
- Xəzər dənizi: Azərbaycana Xəzər dənizi vasitəsilə gəmi nəqliyyatı ilə getmək olar.
- Cənubi Qafqaz: Azərbaycan və Gürcüstan vasitəsilə davam edir.

Türkiyə vasitəsilə Avropa: Gürcüstandan Türkiyəyə keçərək Avropaya çatır.

Bu marşrutun məqsədi Çin və Avropa arasında ticarəti daha qısa və sürətli etmək və mövcud dəniz yollarından asılılığı azaltmaqdır. Orta Dəhlizin digər üstünlüyü ondan ibarətdir ki, marşrut Çin-Rusiya xəttindən fərqli istiqamətdə gedir. Bu yolla ölkələr arasında münasibətlərdə çevikliyə nail olmaq mümkündür.



Şəkil 1

Orta Dəhliz Türkünstanda ikiyə bölünür: Şimal və Cənub. Şimal yoluna Çin-Qazaxıstan-Xəzər dənizi-Azərbaycan marşrutu, Cənub yoluna isə Çin Qırğızıstan-Özbəkistan-Türkmənistan-Xəzər dənizi-Azərbaycan marşrutu daxildir. Daha sonra Azərbaycana yaxınlaşan bu yollar Orta Dəhliz, Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə-Bolqarıstan-Serbiya-Macarıstan vasitəsilə Avropa birləşir. Bundan əlavə, Orta Dəhliz müxtəlif ölkələri əhatə edəcək şəkildə genişləndirilmək potensialına malikdir. Dəhlizin Cənubi Asiya uzantısı sayılan Lapis Lazuli kimi tanınan marşrut Türkmənistan-Əfqanıstanı əhatə edir. Əfqanıstanın dünyaya açdığı ən mühüm yollardan biri olan sözügedən xəttin Pakistan və Hindistanı da əhatə edəcək şəkildə genişləndirilməsi müzakirə edilir.

Orta Dəhliz Türkiyə üçün də strateji əhəmiyyətə malikdir. Türkiyə Asiya ilə Avropa arasında körpü rolunu oynadığı və bu ticarət yolları üzərində yerləşdiyi üçün layihənin mühüm aktorlarından biridir. Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu və Marmaray kimi

layihələr bu dəhlizin reallaşmasına töhfə verən mühüm infrastruktur sərmayələridir.

Eyni zamanda, Orta Dəhliz Layihəsi Asiya ilə Avropa arasında ticarət yollarının şaxələndirilməsi və sürətləndirilməsi üçün həyata keçirilən mühüm təşəbbüsdür.

Orta Dəhlizin mərkəzində yerləşən Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Türkiyə və Özbəkistanın ixrac dinamika-sına baxdıqımızda 2021-ci ildə ümumi həcmi 22,9 milyard dollar təşkil edir. Bu məbləğdə ən böyük pay 7,9 milyard dollarla Türkiyəyə, üçüncü yerdə 6,1 milyard dollarla Qazaxıstan, 3,5 milyard dollarla Azərbaycan və 3,4 milyard dollarla Özbəkistan gəlir. Gürcüstan və Qırğızıstan üçün bu rəqəmlər müvafiq olaraq 1 milyard və 712 milyon dollardır. Orta Dəhliz ölkələrinin iqtisadi potensialının artması hazırda həyata keçirilən yükdaşımaların artmasına öz töhfəsini verəcək. Bu ölkələrin ixrac tərəfdaşlarına nəzər saldıqda, Qazaxıstan ixracının 85%-nin Özbəkistan və Türkiyəyə, Azərbaycanın ixracatının isə 79%-nin Türkiyəyə yönəldiyi halda Türkiyənin ixracatında balanslı bir bölgü olduğunu görürük. Bu çərçivədə Gürcüstanın ən böyük ixrac tərəfdaşı Azərbaycan, Qırğızıstanınki isə Qazaxıstandır. Özbəkistan da Türkiyə kimi balanslaşdırılmış ixrac dinamikasına malikdir. Bu məlumatlar bizə Orta Dəhliz çərçivəsində ticarət əlaqələrini daha yaxşı başa düşməyə imkan verir, eləcə də hansı ölkələrin daha çox gələcəyə, eləcə də gələcək perspektivlər haqqında ümumi məlumat verir. Bu rəqəmlər adicəkilən ölkələrin yalnız seçilmiş marşrut ölkələri ilə ticarət əlaqələrini inkişaf etdirdiyini göstərsə də, həm də bu rəqəmlərin ölkələrin ümumi ixracatında aşağı səviyyədə qaldığını göstərir.

Ticarət həcmi 500 milyard dolları keçən, iqtisadi ölçüləri ilə global gücə çevrilmə potensialına malik Türk dünyası tərəfindən

ölkələrin Orta Asiya və Qafqaz regionuna marağı və ən əsası bu dəhlizə verdiyi önəm 1,5 trilyon dolları aşan “Turan dəhlizi” konsepsiyası ilə birlikdə böyük potensial önə çıxır. Son illər Orta Dəhlizlə daşınan yüklərin həcmi durmadan artıb. Xüsusilə 2024-cü ilin ilk 7 ayında Türkmənistanın Xəzər dənizindəki Türkmənbaşı limanından 1,4 milyon ton yük daşınıb ki, bu da əvvəlki illə müqayisədə 100 min ton artım deməkdir. Limanın imkânlarının artırılması istiqamətində səylər davam edir və bu dəhliz Avropa-Asiya ticarətində mühüm rola çevrilir. Bundan əlavə, limandan Bakı Limanına müntəzəm konteyner daşımaları həyata keçirilir və Qazaxıstanın Aktau Limanına da daşınmalar planlaşdırılır.

Nəqliyyatda istifadə edilən başqa bir ölçü vahidi olan TEU (iyirmi fut ekvivalent vahid) rəqəmlərinə baxdığımızda, Orta Dəhlizin yükdaşıma qabiliyyəti təxminən 200.000 TEU olaraq qiymətləndirilir. Hazırda daşdığı yüklərin miqdarı 2018-ci ildəki təxminən 18.000 TEU-dan 2019-cu ildə 70% artımla 26.000 TEU-ya yüksəlmişdir. 2021-ci ildə 25% əlavə artımla mərkəzi dəhliz vasitəsilə 33 267 TEU daşınıb. Bu sürətli artım 2022-ci ildən sonra da davam etdi. Bunu 2022-ci ilin yanvar-mart aylarında daşınan 5847 TEU-dan və ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 19% artımdan görə bilərik.

2020-ci ildə Türkiyədən Çinə ilk ixrac qatarı ilə başlayan müntəzəm nəqliyyatın işə düşməsi, Orta Dəhlizin strateji əhəmiyyətini daha da artırdı və bu marşrut boyunca yükdaşımalar sürətlə artmağa davam edir. 2030-cu ilə qədər bu marşrutla daşımaların üç dəfə artacağı, daşınan yüklərin həcmnin də əhəmiyyətli dərəcədə böyüyəcəyi gözlənilir.

Türk Dünyası 2040 vizyonunda Orta Dəhliz üçün aydın hədəflər artıq bütün üzv ölkələr tərəfindən müəyyən edilib:

Transxəzər Beynəlxalq Şərq-Qərb Orta Dəhlizini Şərq və Qərb arasında ən qısa və təhlükəsiz nəqliyyat əlaqəsinə çevirərək və bu dəhliz vasitəsilə üzv dövlətləri regional və qlobal təchizat və dəyər zəncirlərinə integrasiya edərək, Transxəzər Beynəlxalq Şərq-Qərb Mərkəzi Dəhlizi ilə bağlı daşıma siyasətinin və yüklə bağlı texniki standartların uyğunlaşdırılması;

Üzv dövlətlər arasında nəqliyyat şəbəkələrinin rəqəmsallaşdırılmasına dəstək;

Beynəlxalq Şərq-Qərb Orta Dəhlizinin bütün potensialından faydalanmaq üçün gömrük və inzibati prosedurları asanlaşdıracaq və sərhəd keçid prosedurlarının uyğunlaşdırılmasına və sadələşdirilməsinə töhfə verəcək Karvansaray layihəsi çərçivəsində gömrük əməkdaşlığı ilə İpək Yolunun canlandırılması;

Türk Dövlətləri Təşkilatının 2025-ci ildə yük tutumunun 10 milyon tona çatdırılması gözlənilən Orta Dəhlizin inkişafına müsbət təsir edəcək təşəbbüslərinə baxdığımızda; Orta Dəhlizdə həyata keçirilən əməkdaşlıq çərçivəsində TDT-yə üzv ölkələrin nəqliyyat nazirləri arasında “Birgə Əməkdaşlıq Protokolu”nun imzalanması;

Bakı, Aktau və Samsun limanları arasında Qardaş Liman əlaqələrinin yaradılmasına dair Anlaşma Memorandumunun imzalanması;

Üzv ölkələr arasında Xəzərdən keçidləri əhəmiyyətli dərəcədə təşviq edəcək “Beynəlxalq Kombinə Yük Daşımaları Sazişi”-nin imzalanması;

Orta Dəhlizdə Türkiyə ilə Türk dünyası arasında fasiləsiz yol əlaqəsi yaradacaq Zəngəzur dəhlizinin Xəzər keçidi ilə Bey-

nəlxalq Şərq-Qərb Orta Dəhlizinə integrasiyası istiqamətində Azərbaycanın səylərini dəstəkləmək qərarı, Gürcüstan marşrutu.

Türkiyə, Türk Dövlətləri Təşkilatı(TDT), Avropa Yeni-dənqurma və İnvestisiya Bankı AYİB, OECD, Dünya Bankı və AmCham kimi təşkilatların Orta Dəhlizin daha səmərəli təmin edilməsi üçün həyata keçirilməli olan təkmilləşdirmələrlə bağlı işinə töhfə verir. Avropa-Asiya ticarətinə xidmət və tranzit xərclərini azaltmaq üçün səylər göstərir. Avropanın istehlak bazarlarını birləşdirməklə yanaşı, həm də enerji resurslarını dünya bazarlarına çatdırmaq funksiyasını yerinə yetirir.

Orta Dəhlizin bu strateji rolunda Azərbaycan həm coğrafi, həm də iqtisadi baxımdan mərkəzi nöqtədədir və marşrutun dayağı hesab olunur.

Azərbaycanın Xəzər dənizinin qərbində, Mərkəzi Asiya ilə Qafqazın qovşağında yerləşməsi onu Orta Dəhlizin ayrılmaz hissəsinə çevirir. Həm quru, həm də dəniz nəqliyyatı marşrutlarının qovşağı kimi ölkə Asiyadan Avropaya səmərəli tranzit keçidini təmin edir. Bundan əlavə, Azərbaycanın zəngin enerji ehtiyatları, xüsusilə təbii qaz və neft bu marşrutun enerji təhlükəsizliyi baxımından nə qədər önəmli olduğunu ortaya qoyur.

Bu araşdırma Azərbaycanın Orta Dəhlizdəki rolunu hərtərəfli öyrənmək və ölkənin həm iqtisadi, həm də geosiyasi kontekstdə Orta Dəhlizə necə mühüm töhfə verdiyini təhlil etmək məqsədi daşıyır. Azərbaycanın bu kritik dəhlizdəki rolu onun həm regional əməkdaşlıq, həm də beynəlxalq enerji strategiyaları baxımından nə qədər həlledici olduğunu anlamaq, onun global ticarətə və enerji dinamikasına təsirini anlamaq üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Orta Dəhlizin geosiyasəti

Orta Dəhlizin geopolitikası Asiya ilə Avropa arasında strateji regionlardan keçdiyi üçün beynəlxalq münasibətlərdə və qlobal ticarətdə böyük əhəmiyyət kəsb edir. Bu dəhliz həm iqtisadi inkişaf imkanları təqdim edən, həm də ölkələr arasında güc balansına təsir edən bir layihədir.

Çindən başlayaraq Mərkəzi Asiya, Qafqaz və Türkiyə üzərindən Avropaya çatan bu xəttin qlobal ticarətə və beynəlxalq əlaqələrə təsirləri Orta Dəhliz geosiyasətinə daxildir.

Orta Dəhlizin geopolitik elementləri

1. Rusiya və Şimal dəhlizinə alternativin yaradılması: Orta Dəhliz Rusiyadan keçən Şimal dəhlizi əvəzinə Çin və Avropa arasında ticarət üçün alternativ marşrut kimi diqqəti cəlb edir. Bu, Rusiyanın regionda dominant mövqeyini zəiflətmək potensialına malikdir. O, həmçinin Çinin Moskvadan strateji asılılığını azaldır və onun vahid marşruta bağlı olmamasına zəmanət verir.

2. Türkiyənin strateji rolu: Türkiyə Orta Dəhlizin mərkəzində yerləşir və Asiya ilə Avropa arasında körpü rolunu oynayır. Bu layihə ilə Türkiyənin bölgədəki geosiyasi və iqtisadi təsiri artır. Türkiyə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Marmaray və İstanbul hava limanı kimi infrastruktur layihələri ilə Orta Dəhlizinin effektivliyini artıran kritik bir aktora çevrilib. Türkiyənin bu layihədə rolu enerji təhlükəsizliyi, ticarət axınlarının şaxələndirilməsi və Avrasiyada strateji təsirinin gücləndirilməsi baxımından

əhəmiyyətlidir. Bu layihə ilə Türkiyə tranzit ölkə deyil, ticarət və enerji mərkəzinə çevrilir.

3. Mərkəzi Asiyanın artan əhəmiyyəti: Qazaxıstan, Türkmənistan və Özbəkistan kimi Mərkəzi Asiya ölkələri bu layihədə mühüm dayanacaqlardır. Orta Dəhliz bu ölkələrin dənizə çıxışı olmayan problemini həll edir və global ticarət şəbəkələrinə birbaşa qoşulma imkanı yaradır. Bu, həmin ölkələrə iqtisadi cəhətdən inkişaf etməyə və beynəlxalq arenada daha çox söz sahibi olmağa imkan verir. Çin bu ölkələrə qoyduğu investisiyalarla həm iqtisadi təsirini artırmağı, həm də bu ölkələrdə strateji varlığını gücləndirməyi hədəfləyir.

4. Cənubi Qafqaz və Xəzər dənizi keçidi: Orta Dəhlizin ən kritik nöqtələrindən biri Cənubi Qafqazla Xəzər dənizi arasında keçiddir. Azərbaycan və Gürcüstan dəhlizin bu hissəsində mühüm rol oynayır. Xəzər dənizi ilə nəqliyyat Asiya ilə Avropa arasında sürətli və səmərəli əlaqə təmin edir.

5. Avropa Birliyi ilə əlaqələr: Avropa Birliyi Orta Dəhlizi Çinlə ticarətdə strateji alternativ kimi görür. Bu dəhliz AB üçün enerji və ticarət təchizatı marşrutlarını şaxələndirmək baxımından mühüm əhəmiyyət kəsb edir. Bundan əlavə, AB bu dəhliz vasitəsilə Rusiyadan enerji və ticarət asılılığını azaltmağı hədəfləyə bilər. Orta Dəhliz AB-yə Qərb və Şərq arasında yeni əməkdaşlıq sahəsi yaradaraq Asiya ilə birbaşa iqtisadi əlaqələr qurmağa imkan verə bilər.

6. Enerji geosiyasəti: Orta Dəhliz enerji nəqli baxımından da böyük əhəmiyyət kəsb edir. Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan kimi enerji ilə zəngin ölkələrin nefti və təbii qazı Orta Dəhliz vasitəsilə Avropaya çatdırılır. Bu vəziyyət xüsusilə Avropanın

enerji təchizatının şaxələndirilməsi baxımından strateji əhəmiyyət kəsb edir. Türkiyənin enerji keçid nöqtəsinə çevrilməsi enerji təhlükəsizliyi və enerji paylama şəbəkələrinin formalaşmasında mühüm amildir.

Risqlər və Fərsətlər

1. Rusiyanın reaksiyası: Rusiya Orta Dəhlizi özünün geosiyasi maraqları üçün təhlükə kimi görə və bu layihəyə qarşı müxtəlif siyasi və iqtisadi təzyiqlər tətbiq edə bilər. Moskva nəzarətində olan ticarət yollarının zəifləməsini istəmədiyi üçün Orta Dəhlizin inkişafına maneələr yaratmağa cəhd edə bilər.

2. Çinin təsiri və strateji rəqabəti: Çin Orta Dəhlizi özünün iqtisadi genişlənməsi üçün mühüm alət kimi görsə də, bu layihə onun Türkiyə, Avropa Birliyi və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə münasibətlərini çətinləşdirə bilər. Çin bu regionlardakı ölkələrlə əməkdaşlıq etsə də, uzunmüddətli perspektivdə tarazlıq tələb edən əlaqələr yaradaraq yerli iqtisadiyyatlar üzərində artan təsirə can ata bilər.

Orta Dəhliz Asiya və Avropa arasında qlobal ticarət və enerji axınlarında strateji alternativ yaratsa da, həm də böyük geosiyasi təsirləri olan bir layihədir. Bu dəhliz keçdiyi ölkələrin iqtisadi inkişafını dəstəkləməklə yanaşı, qlobal güc balansında da yeni dinamikalər yaradır. Lakin onu da unutmamaq olmaz ki, regional risklər, böyük güc rəqabəti və siyasi gərginlik bu layihənin uzunmüddətli uğuruna təsir edə biləcək mühüm amillərdir.

Orta Dəhlizin maliyyə resursları

Orta Dəhlizin maliyyə resursları layihəni dəstəkləyən ölkələrin hökumətləri, beynəlxalq inkişaf bankları, özəl sektor investisiyaları və Çinin “Bir kəmər-bir yol (BRI) təşəbbüsü çərçivəsində təqdim etdiyi maliyyə vəsaitlərindən ibarətdir. Bu layihənin həyata keçirilməsi üçün irimiqyaslı infrastruktur investisiyaları tələb olunur və bu investisiyalar müxtəlif mənbələrdən maliyyələşdirilir.

1. Çinin maliyyə mənbələri. Orta Dəhliz Çinin Kəmər və bir yol (BRI) təşəbbüsünün bir hissəsi olduğundan, Çin layihəyə əhəmiyyətli maliyyə dəstəyi verir. Çin hökuməti və dövlət bankları layihəni Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı (AIIB) və İpək Yolu Fondu kimi qurumlar vasitəsilə maliyyələşdirir.

Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı (AIIB): Çinin rəhbərliyi altında yaradılmış bu beynəlxalq maliyyə qurumu infrastruktur layihələrinin maliyyələşdirilməsi üçün geniş resurslar təklif edir. AIIB Orta Dəhliz kimi layihələrin maliyyələşdirilməsində mühüm rol oynayır.

İpək Yolu Fondu: 2014-cü ildə yaradılmış bu fond BRI çərçivəsində Çinin infrastruktur layihələrini dəstəkləmək üçün istifadə olunur. Bu fond Orta Dəhliz üzrə layihələrin maliyyələşdirilməsinə töhfə verir.

2. Beynəlxalq inkişaf bankları. Orta Dəhliz boyunca yerləşən bir çox ölkələr də layihəni dəstəkləmək üçün Dünya Bankı, Avropa İnvestisiya Bankı (AİB), Asiya İnkişaf Bankı (AİB) kimi

beynəlxalq maliyyə institutlarından vəsait alır. Bu banklar regional inkişafı stimullaşdırmaq üçün infrastruktur layihələri üçün irimiqyaslı kreditlər və qrantlar verə bilər.

Dünya Bankı: Xüsusilə Türkiyə, Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələrində iri infrastruktur layihələrini maliyyələşdirməklə Orta Dəhlizin reallaşmasına töhfə verir.

Avropa İnvestisiya Bankı (AİB): Avropa Birliyinin infrastruktur layihələrinə töhfə verən AİB, xüsusilə Türkiyə və Gürcüstan kimi ölkələrdə infrastruktur işlərinə maliyyə dəstəyi verir.

3. Ölkə hökumətlərinin resursları. Orta Dəhlizdə yerləşən ölkələr öz milli büdcələri və dövlət tərəfindən dəstəklənən vəsaitlər hesabına layihəyə sərmayə qoyurlar. Məsələn:

Türkiyə: Türkiyə Marmaray, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, İstanbul hava limanı kimi layihələrə böyük sərmayələr qoyub. Bu layihələr Türkiyənin milli büdcəsi, həmçinin yerli və xarici investorların töhfələri hesabına maliyyələşdirilib.

Azərbaycan: Azərbaycan dəhlizə həm dövlət vəsaitləri, həm də Dövlət Neft Fondu vasitəsilə investisiyalar qoyur. Bundan əlavə, Xəzər dənizinin keçidi üçün tələb olunan liman və infrastruktur layihələrinə böyük investisiyalar yatırılır.

Qazaxıstan və digər Mərkəzi Asiya ölkələri: Qazaxıstan və Türkmənistan kimi ölkələr Çinin birbaşa investisiyaları və öz milli fondları ilə infrastruktur layihələrinə töhfə verirlər.

4. Özəl sektor və xarici investisiyalar. Özəl sektor Orta Dəhlizin maliyyələşdirilməsində mühüm rol oynayır. İri beynəlxalq tikinti və logistika şirkətləri infrastruktur layihələrində iştirak edərək birbaşa investisiyalar qoyurlar. Bundan əlavə, Çin, Tür-

kiyə, Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələrindəki şirkətlər dəmir yolu, limanlar və enerji xətləri kimi layihələrə sərmayə qoyurlar. Özəl sektorun bu layihələrə marağı yüksəkdir, çünki onlar xüsusilə logistika, enerji və tikinti sektorlarında inkişaf imkanları təklif edir.

5. Çoxtərəfli əməkdaşlıq və konsorsiumlar. Orta Dəhliz bir çox ölkələrin və şirkətlərin birgə investisiyaları hesabına maliyyələşdirilir. Bu çərçivədə yaradılan konsorsiumlar layihələrin maliyyə yükünü bölüşdürərək investisiyaları diversifikasiya edir. Bu əməkdaşlıqlar həm maliyyə resurslarından səmərəli istifadə, həm də siyasi risklərin azaldılması baxımından əhəmiyyətlidir.

6. Qrantlar və texniki yardım. Beynəlxalq təşkilatlar həmçinin Orta Dəhliz boyunca yerləşən ölkələr üçün texniki yardım və grant proqramları təklif edirlər. Xüsusilə, Avropa Birliyi Türkiyə və Cənubi Qafqaz ölkələrinə infrastruktur layihələrində texniki məsləhət, təlim və grant dəstəyi verməklə layihənin həyata keçirilməsinə öz töhfəsini verir.

Beləliklə, Orta Dəhlizin maliyyə resursları Çinin BRI fondlarından, beynəlxalq inkişaf banklarından, region ölkələrinin hökumətlərindən və özəl sektor investisiyalarından ibarət geniş maliyyə şəbəkəsi tərəfindən dəstəklənir. Bu müxtəliflik layihənin davamlılığını artırır, eyni zamanda layihədə iştirak edən ölkələr və qurumlar arasında əməkdaşlığı təşviq edir. Orta Dəhlizin uğuru bu maliyyə resurslarının səmərəli idarə olunmasından və layihələrin vaxtında başa çatdırılmasından asılıdır.

Orta Dəhliz ölkələri arasında imzalanan sənədlər

Orta Dəhliz boyu ölkələr arasında müxtəlif ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlər mövcuddur. 2013-cü ildə Aktau, Bakı və Samsun limanları arasında qardaş liman əlaqələri yaradan anlaşma memorandumu imzalanıb. Bu çərçivədə həyata keçirilən əməkdaşlıqlar limanlar arasında texniki səfərlərin və ticarət əlaqələrinin artırılması və onlar arasında malların daşınması üçün integrasiya olunmuş proqram təminatı sisteminin yaradılması kimi təşəbbüsləri asanlaşdırır. 2019-cu ildə Qazaxıstanın Kurik limanı bu müqaviləyə daxil edilib və Türkmənistanın Türkmənbaşı limanı da qardaş limanlar prosesinə dəvət olunub.

Bundan əlavə, 12 Noyabr 2021-ci il tarixində keçirilən 8-ci TDT Sammitində Mersin Limanı, Evrensel Logistics Services (Daşkənd), Axtaçı (Andican) və Termez Kar Orta Dəhlizin-Tarixi İpək Yolunun canlandırılmasında qardaş limanlar prosesində iştirak etmişdir.

2022-ci ilin martında Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan və Türkiyənin iqtisadiyyat nazirləri arasında Transxəzər Şərq-Qərb Orta Dəhlizinin tranzit potensialının gücləndirilməsi haqqında bəyannamə imzalanıb. 2 avqust 2022-ci il tarixində Daşkənddə Azərbaycan, Özbəkistan və Türkiyənin xarici işlər, ticarət və nəqliyyat nazirlərinin ilk görüşü keçirilib. Görüşdən sonra Daşkənd Bəyannaməsi imzalanıb. İclasın gündəliyinin əsas bəndləri arasında Orta Dəhlizin inkişafı üçün atılacaq addımlar olub. TDT ölkələri arasında mühüm sazişlərdən biri olan “Türk Dövlətləri

Təşkilatına üzv ölkələrin hökumətləri arasında sadələşdirilmiş gömrük dəhlizinin yaradılması haqqında Protokol”un dövlətdaxili prosedurlarının hazırlanması üzrə işlər başa çatdırılıb və 11 noyabr 2022-ci il tarixində Səmərqənddə keçirilən TDT-nin 9-cu Zirvə Toplantısında “TDT hökumətləri arasında sadələşdirilmiş” sənədi qəbul edilib. “Gömrük dəhlizinin yaradılması haqqında Saziş” imzalanıb. Bu saziş TDT-yə üzv ölkələrin gömrük orqanları arasında malların və nəqliyyat vasitələrinin hərəkəti haqqında məlumat mübadiləsini asanlaşdıracaq və razılaşdırılmış əsas mallar üçün asanlaşdırıcı tədbirlərin həyata keçirilməsini təmin edəcək.

14 noyabr 2015-ci ildə G20 Zirvəsi zamanı Türkiyə və Çin arasında KYG və Orta Dəhliz təşəbbüsünün baxışlarını uyğunlaşdırmaq üçün Anlaşma Memorandumu imzalandı. Digər tərəfdən, Türkiyə marşrutda olan ölkələrlə daşıma sahəsində problemləri hərtərəfli həll etmək üçün 2015-2022-ci illər arasında Azərbaycan, Çin, Gürcüstan, Qazaxıstan və Özbəkistanla ikitərəfli Beynəlxalq Kombinə Yük Daşımaları (UKYT) müqaviləsi imzalayıb.

Orta Dəhlizdə Çinin yeri və rolu

Orta Dəhliz Çinin qlobal iqtisadiyyata və ticarətə təsirini artırmaq üçün başlatdığı “Bir kəmər bir yol” (BRI) təşəbbüsünün bir hissəsidir. Buna görə də Çin Orta Dəhlizin formalaşmasında və reallaşmasında həm maliyyə, həm də strateji baxımdan fəal rol oynayır.

1. Orta Dəhlizin strateji əhəmiyyəti. Orta Dəhliz Çinin Avropa bazarına çıxmaq üçün alternativ yollar axtardığı bir vaxtda mühüm fürsət təqdim edir. Ənənəvi olaraq Çin və Avropa arasında ticarət əsasən dəniz yolları ilə həyata keçirilsə də, Orta Dəhliz Çinə qurudan daha qısa, daha sürətli və potensial olaraq daha az xərc tələb edən ticarət marşrutu təqdim edir.

Rusiyaya alternativ yol: Çinin Rusiyadan keçən Şimal dəhlizindən asılılığı həm siyasi, həm də iqtisadi baxımdan müəyyən risklər daşıyır. Orta Dəhliz Çinin Rusiyadan kənar marşrutla Avropaya çatmasına imkan verməklə bu riski azaldır.

Çinin qərbə yönəlmiş iqtisadi məqsədləri: Çin Orta Dəhlizi Avropa Birliyi kimi böyük bazarlara daha asan çıxış və Avropa ilə ticarət həcmi artırmaq üçün bir fürsət olaraq görür. Bu dəhliz Çinin qlobal ticarət şəbəkəsini genişləndirmək və ticarətini diversifikasiya etmək strategiyasının bir hissəsidir.

2. İqtisadi investisiyalar və infrastrukturun maliyyələşdirilməsi. Çin Orta Dəhlizi reallaşdırmaq üçün əhəmiyyətli investisiyalar yatırır. Bu investisiyalar həm layihəni həyata keçirən

ölkələrlə iqtisadi əlaqələri gücləndirir, həm də Çinin bölgədəki strateji təsirini artırır.

Asiya İnfrastruktur İnvestisiya Bankı (AIIB) və İpək Yolu Fondu: Çin bu vəsaitlər vasitəsilə Orta Dəhlizdə infrastruktur layihələrinə böyük kreditlər və maliyyə ayırır. Çinin töhfəsi xüsusilə dəmir yolu, yol və liman layihələrində özünü göstərir.

Mərkəzi Asiya və Qafqaza investisiyalar: Çin Qazaxıstan, Türkmənistan və Azərbaycan kimi Mərkəzi Asiya və Qafqaz ölkələrində infrastruktur layihələrinə böyük investisiyalar qoyur. Bu investisiyalara dəmir yolu və avtomobil yolları şəbəkələrinin inkişafı, limanların modernləşdirilməsi və enerji infrastrukturunun gücləndirilməsi kimi layihələr daxildir. Çinin bu investisiyaları həm regionun iqtisadi inkişafına, həm də Çinin Avropaya çıxış strategiyasına töhfə verir.

3. Enerji və xammala çıxış. Çin Orta Dəhlizdə yerləşən ölkələrin zəngin enerji və xammal ehtiyatlarına çıxışı təmin etmək üçün bu layihəyə böyük əhəmiyyət verir. Qazaxıstan, Türkmənistan və Azərbaycan kimi ölkələr neft, təbii qaz və müxtəlif xammal ehtiyatları ilə zəngindir. Orta Dəhliz bu resursların Çinə daha sürətli və təhlükəsiz daşınmasına imkan verir.

Enerji ehtiyacları: Çinin sürətlə inkişaf edən iqtisadiyyatı üçün daim yeni enerji mənbələrinə ehtiyacı var. Orta Dəhliz boyunca enerji kəmərləri Xəzər dənizindən təbii qaz və neftin Çinə nəqlinə imkan verir və Çinin enerji təhlükəsizliyini gücləndirir.

4. Geosiyasi təsirlər və Çinin regiondakı rolu. Orta Dəhlizin həyata keçirilməsi ilə Çin Mərkəzi Asiya, Qafqaz və Türkiyə ilə əlaqələrini gücləndirməyi hədəfləyir. Bu regionlardakı ölkələrlə iqtisadi əlaqələr qurmaq və infrastruktur layihələri vasitəsilə bu

ölkələrin inkişafına töhfə vermək Çinin yumşaq gücünü artırmağa kömək edəcək. Eyni zamanda, Pekin bu ölkələrdə strateji təsir imkanlarını genişləndirərə qlobal miqyasda daha çox söz sahibi olmağı qarşısına məqsəd qoyub.

Regional əməkdaşlıq və artan təsir: Çin infrastruktur layihələri və ticarət müqavilələri vasitəsilə Orta Dəhlizdəki ölkələrlə əməkdaşlığı artıraraq bu ölkələrdə siyasi və iqtisadi təsirini gücləndirməyə çalışır. Bu əməkdaşlıqlar Çinin regionda rəqabət qabiliyyətini artırır və onun Qərblə münasibətlərini balanslaşdırmağa kömək edir.

Rusiya ilə rəqabət və əməkdaşlıq: Çin Orta Dəhliz vasitəsilə Avropaya çatmaq üçün Rusiyadan asılılığını azaltmaq istəsə də, Rusiya ilə strateji əlaqələrini qoruyub saxlamağa diqqət yetirir. Çin həm Rusiya ilə əməkdaşlığı davam etdirərək, həm də Orta Dəhliz kimi alternativ marşrutlar inkişaf etdirərək balans siyasəti aparır.

5. Logistika və nəqliyyat şəbəkələri. Orta Dəhliz Çinin qlobal ticarət şəbəkələrini diversifikasiya etmək strategiyası ilə birbaşa bağlıdır. Çinin bu layihəyə sərmayələri Asiyadan Avropaya daha sürətli, daha ucuz və təhlükəsiz ticarət yoluna imkan yaradır.

Dəmir yolu və yol şəbəkələri: Çin dəmir yolu şəbəkələrinin inkişafında Orta Dəhlizdə böyük rol oynayır. Bu şəbəkələr Çindən Türkiyəyə və Avropaya gedən ticarət yollarını dəstəkləyir. Dəmir yolu nəqliyyatı dəniz nəqliyyatından daha sürətli, avtomobil nəqliyyatından isə daha qənaətcil variant təklif edir. Çin bu dəhliz boyunca dəmir yolu və logistika infrastrukturuna qoyduğu investisiyalarla ticarətin səmərəliliyini artırmağı hədəfləyir.

6. Ticarət həcmi və iqtisadi artım. Orta Dəhliz Çinin ixracını artırmaq məqsədlərinə doğru mühüm vasitədir. Avropa Çinin ən böyük ticarət tərəfdaşlarından biridir və Orta Dəhliz bu bazara daha sürətli və etibarlı çıxışı təmin edir. Bu ticarət xətti Çinin iqtisadi artımına töhfə verməklə yanaşı, Avropa ölkələri ilə də iqtisadi əlaqələri dərinləşdirir.

Çinin Orta Dəhlizdəki yeri və əhəmiyyəti qlobal ticarət və geosiyasi tarazlıqlarda mühüm rol oynayır. Orta Dəhliz Çinə Avropa bazarına daha tez və təhlükəsiz şəkildə çıxmağa imkan verir, eyni zamanda Çinə regionda iqtisadi və siyasi təsirini artırmağa kömək edir. Çinin bu layihəyə qoyduğu investisiyalar həm öz iqtisadi maraqlarını qorumaq, həm də qlobal ticarətdə strateji üstünlük əldə etmək məqsədi daşıyır. Buna görə də Çin Orta Dəhlizin inkişafına böyük əhəmiyyət verir və bu layihə Çinin qlobal strategiyasının təməl daşlarından birinə çevrilib.

Orta Dəhliz və Rusiya

Orta Dəhliz ticarət və nəqliyyat marşrutu kimi Rusiyanın geosiyasi və iqtisadi maraqlarını təmin edən layihədir. Rusiyanın bu layihəyə baxışını həm strateji rəqib kimi, həm də əməkdaşlıq imkanlarını özündə birləşdirən kompleks çərçivədə qiymətləndirmək olar.

1. Rusiyaya alternativ yaradan Orta Dəhliz. Orta Dəhliz Rusiyanın nəzarətində olan Şimal Dəhlizinə alternativ marşrut kimi nəzərdə tutulub. Ənənəvi olaraq Çin və Avropa arasında ticarətin böyük hissəsi dəmir yolu və avtomobil yolu ilə Rusiyadan keçməklə həyata keçirilsə də, Orta Dəhliz Rusiyadan yan keçən marşrut təklif edir. Bu vəziyyət Rusiyanın regionda ticarət yolları üzərində hökmranlığını zəiflətmək potensialına malikdir.

Şimal dəhlizinin zəifləməsi: Şimal dəhlizi Çindən Avropaya ticarətin əhəmiyyətli bir hissəsini daşdığı halda, Orta Dəhliz bu ticarətin bir hissəsini qəbul edə bilər. Xüsusən də Orta Dəhlizin daha qısa və daha sürətli marşrut təklif etməsi ticarət həcmnin bu marşruta keçməsinə səbəb ola bilər. Bu vəziyyət həm Rusiyanın iqtisadi maraqlarına, həm də geosiyasi təsirinə mənfi təsir göstərə bilər.

Rusiyanın enerji siyasətinə təsiri: Rusiya Avropaya enerji ixracında mühüm rol oynayır. Bununla belə, Orta Dəhliz Xəzər dənizindən gələn enerji resurslarını Türkiyə və Avropaya çatdırmaqla Rusiyanın enerji inhisarını qırmaq potensialına malikdir. Bu, Rusiyanın Avropaya enerji təzyiqini azalda bilər.

2. Rusiyanın reaksiyası və strategiyası. Rusiya bilir ki, Orta Dəhliz onun maraqlarına birbaşa təhlükədir, lakin onun bu la-yihəyə qarşı hansı siyasət yürüdəcəyi vəziyyətdən asılı olaraq dəyişə bilər.

Rəqəbətli strategiyalar: Rusiya Şimal Dəhlizinin Orta Dəhliz qarşısında üstünlüklərini vurğulayan strategiyalar hazırlayır. Bu strategiyalara infrastrukturun təkmilləşdirilməsi, dəmir yolu şəbəkələrinin modernləşdirilməsi və nəqliyyat müddətlərinin qısal-dılması daxildir. Bundan əlavə, Rusiya Avropa və Asiya arasında ticarətdə daha böyük payı saxlamaq üçün Şimal dəniz yolu kimi alternativ marşrutlar təqdim edir.

Geosiyasi təzyiqlər: Rusiya Orta Dəhlizin inkişafına qarşı do-laylı siyasi və iqtisadi təzyiqlər tətbiq edə bilər. Xüsusilə Mərkə-zi Asiya ölkələri üzərindəki siyasi təsirdən istifadə edərək, bu ölkələrin Rusiyadan asılı qalmasını təmin etməyə çalışa bilər. O, həmçinin Xəzər dənizinin keçidi və Cənubi Qafqazdakı siyasi qeyri-sabitlik kimi problemlərdən istifadə edərək Orta Dəhlizi bağlamaq strategiyasını izləyə bilər.

3. Rusiya və onun Mərkəzi Asiyaya təsiri. Orta Dəhlizin əhə-miyyətli hissəsi Mərkəzi Asiya ölkələrindən keçir və bu regionlar tarixən Rusiyanın təsir dairəsində olub. Rusiya bu ölkələrdə iqtisadi və siyasi təsirini saxlamaq üçün müxtəlif vasitələrdən istifa-də edir.

İqtisadi asılılıq: Mərkəzi Asiya ölkələri iqtisadi cəhətdən bö-yük ölçüdə Rusiyadan asılıdır. Rusiya bu asılılıqdan Orta Dəhliz-də təsirini saxlamaq üçün istifadə edə bilər. Xüsusilə Qazaxıstan kimi böyük keçid ölkələri Rusiya ilə münasibətlərini balanslaş-dırmalıdırlar.

Təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlıq: Rusiya Kollektiv Təhlükəsizlik Müqaviləsi Təşkilatı (KTMT) kimi strukturlar vasitəsilə Mərkəzi Asiyada təhlükəsizlik sahəsində öz təsirini saxlayır. Rusiya bu təhlükəsizlik əməkdaşlıqlarından istifadə edərək bölgədəki hərbi və siyasi təsirini qoruyub saxlamağı hədəfləyir. Bu, Orta Dəhlizin təhlükəsizliyi və sabitliyi üçün kritik amil ola bilər.

4. Türkiyə ilə Rusiya arasındakı əlaqələr. Türkiyə Orta Dəhlizin mühüm hissəsi kimi bu layihənin inkişafında əsas rol oynayır. Lakin Türkiyə ilə Rusiya arasındakı münasibətlər bu layihəyə necə yanaşılmasına təsir edən digər mühüm amildir.

Əməkdaşlıq və rəqabət dinamikası: Türkiyə və Rusiya enerji, ticarət və təhlükəsizlik mövzularında əməkdaşlıq edərkən, müxtəlif bölgələrdə də rəqabət aparırlar. Orta Dəhliz Türkiyənin Avrasiyadakı təsirini artırsa da, bu, Rusiyanın maraqları ilə ziddiyyət təşkil edə bilər. Lakin iki ölkə arasında münasibətlər pragmatik əsasda irəlilədiyi üçün Rusiya da Orta Dəhlizdə Türkiyə ilə əməkdaşlığa can ata bilər.

Enerji əməkdaşlığı: Rusiya və Türkiyə arasında enerji layihələri (məsələn, Türk axını təbii qaz kəməri) iki ölkə arasında iqtisadi əlaqələri gücləndirir. Bu kontekstdə Rusiya Türkiyə ilə əməkdaşlığı davam etdirməklə Orta Dəhlizin onun maraqlarına təhlükə yaratmamasını məhdudlaşdırmağa cəhd edə bilər.

5. Geosiyasi tarazlıq və Rusiya ilə münasibətlər. Mərkəzi Asiya tarixən Rusiyanın təsir dairəsində olan regiondur və ona görə də Orta Dəhliz layihəsi bu ölkələrin Rusiya ilə münasibətlərinə də təsir edə bilər. Mərkəzi Asiya ölkələri Rusiya ilə siyasi və iqtisadi əlaqələri saxlamalıdır. Rusiya bu ölkələr üzərində təsirini itirmək istəmir və Orta Dəhlizin regionda təsirini məhdudlaşdırmaq üçün

müxtəlif strategiyalar hazırlaya bilər. Bununla belə, Mərkəzi Asiya ölkələri Çinlə ticarətini artırmaqla Rusiyadan iqtisadi asılılığını azaltmaq üçün addımlar atır.

Çin ilə əməkdaşlığın artırılması: Mərkəzi Asiya ölkələri Çinin “Bir kəmər-bir yol (BRI) təşəbbüsü çərçivəsində investisiyalarından faydalanaraq iqtisadi artımlarını sürətləndirirlər. Bu əməkdaşlıq regionda infrastruktur layihələrinin inkişafına və ticarət həcmının artmasına töhfə verir.

6. Təhlükəsizlik və sabitlik problemləri. Mərkəzi Asiya həm də müxtəlif təhlükəsizlik və sabitlik problemləri ilə üzləşən regiondur. Bu problemlər Orta Dəhlizin fəaliyyətinə təsir edə biləcək risklər daşıyır. Sərhəd mübahisələri, etnik gərginlik və radikal qrupların mövcudluğu regionda təhlükəsizlik mühitini çətinləşdirə bilər. Bu vəziyyət Orta Dəhlizin təhlükəsizliyini təhdid edən amillər sırasındadır. Mərkəzi Asiya ölkələrinin sabitliyini təmin etmək üçün təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlıq mühüm məsələdir. Rusiya və Çin regionda təhlükəsizlik problemlərinə nəzarət etmək üçün müxtəlif əməkdaşlıq mexanizmləri hazırlayır.

Layihədə Mərkəzi Asiyanın yeri və əhəmiyyəti

Mərkəzi Asiya Orta Dəhlizin mərkəzində yerləşən strateji regiondur. Coğrafi mövqeyi, enerji və xammal ehtiyatları, inkişaf edən infrastruktur layihələri və Çinlə güclü iqtisadi əlaqələri sayəsində Mərkəzi Asiya ölkələri bu dəhlizdə əsas rol oynayır. Eyni zamanda, layihənin uğurlu fəaliyyət göstərməsi üçün bu regionun təhlükəsizliyi və sabitliyi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Mərkəzi Asiyanın bu layihədəki rolu regionun gələcək geosiyasi və iqtisadi təsirini müəyyən edən amillərdən biri olacaq.

Xəzər dənizi ilə həmsərhəd dövlət kimi Qazaxıstan Orta Dəhlizin digər əsas ölkələrindən biridir. Qazaxıstan təkcə Orta Dəhliz üçün deyil, digər marşrutlar üçün də Çindən Avropaya yük daşınmasında vazkeçilməz ölkələrdən biridir. Digər tərəfdən, Çindən gələn yüklərin birbaşa Xəzər dənizinə çatdırılmasını və bu prosesdə daşıma müddətlərinin minimuma endirilməsini təmin edəcək vəziyyətdədir. Qazaxıstanda nəqliyyatla bağlı siyasət və təcrübələr Sənaye və İnfrastrukturun İnkişafı Nazirliyi yanında “Yol Komitəsi”, “Mülki Aviasiya Komitəsi” və “Nəqliyyat Komitəsi” kimi üç müxtəlif bölmə tərəfindən həyata keçirilir. Nəqliyyat infrastrukturunun gücləndirilməsi, həmçinin qeyd olunan bölmələr vasitəsilə xüsusi olaraq elan edilmiş dövlət proqramları ilə də dəstəklənir. “Qazaxıstan 2030 strategiyası” (1997), “Qazaxıstan 2050 strategiyası” (2012), “Nurlı Yol” Dövlət Proqramı (2014) və “Üçüncü Modernləşmə və 100 konkret addım Milli Proqramı” (2015) öndə olanlardanır. “Nurlı yol” Dövlət Proqra-

mı ölkənin avtomobil və dəmir yolu şəbəkələrinin müasirləşdirilməsini nəzərdə tutsa da, digər proqramlar “Dəmir yolu nəqliyyatı haqqında” 266 nömrəli “Respublika” qanununun 2-ci maddəsinin 6-cı və 11-ci yarımbəndlərinə uyğun olaraq beynəlxalq yükdaşımaların inkişafına yönəlib. Ümumilikdə Asiya ilə Avropa arasında mal və xidmətlərin Qazaxıstandan keçməklə maneəsiz və fasiləsiz hərəkətini təmin etmək məqsədilə multimodal nəqliyyat dəhlizlərinin inkişaf etdirilməsi qarşıya məqsəd qoyulmuş və prioritetin Orta Dəhlizə verildiyi bildirilmişdir.

Qırğızıstan ərazisinin dördü üçü dağlarla əhatə olduğundan, nəqliyyat infrastrukturunda avtomobil nəqliyyatının inkişafı ön plana çıxır, dəmir yolu infrastrukturu isə məhdud olaraq qalır. Bu səbəbdən “Qırğızıstan 2014-2020 dəmir yolu nəqliyyatının inkişaf strategiyası”nda ölkənin dəmir yolu şəbəkəsinin beynəlxalq dəmir yolu şəbəkələrinə qoşulmasına və Qırğızıstanın dəmir yolu nəqliyyatının inkişafına yönəlmiş investisiya proqramları və layihələrinin hazırlanması və həyata keçirilməsi qərara alınıb.

Qırğızıstan həm KYG, həm də Orta Dəhliz çərçivəsində infrastruktur sərmayələri ilə bu prosesdən öz daşıma qabiliyyətini yaxşılaşdırmaq və kommersiya və iqtisadi töhfələr əldə etməyi hədəfləyir. Orta Dəhliz baxımından Qırğızıstandan Çinə tranzitlə gedən daşıyıcılara verilən müxtəlif imkanlar ölkəni Çinə avtomobil daşımaları üçün cəlbedici edir. Eyni zamanda Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan dəmir yolunun tikintisi Çindən Orta Asiya ölkələrinə daşınması, xüsusilə Qırğızıstan və Özbəkistana çıxış üçün bu üç ölkə arasında tez-tez gündəmə gətirilir. Sözügedən marşrut Çin və Qırğızıstan arasında ən mühüm dəmir yolu layihələrindən biridir. Xəttin uzunluğu 523 kilometrdir, bunun 213 kilometri Çindən, 260 kilometri təxminən 90 tuneldən, Qırğızı-

tandan, 50 kilometri isə Özbəkistandan keçir. Dəmir yolu Çinin Kaşqar dəmir yolu terminalından başlayır, Qırğızıstanın Narın və Oş vilayətlərindən keçərək Özbəkistanın Əndican şəhərinə çatır. Sözügedən dəmir yolu təkcə Qırğızıstan üzərindən Çinin qərb bölgələrinə daşımaları asanlaşdırmayacaq, həm də Çinin Mərkəzi Asiya ölkələrinin bazarlarına daha sürətli çıxışını təmin etməklə Çin ilə Mərkəzi Asiya ölkələri arasında ticarət əlaqələrinin inkişafına əhəmiyyətli təkan verəcək. Texniki-iqtisadi əsaslandırma-
larının 2022-ci ildə tamamlanması gözlənilən sözügedən dəmir yolu xəttinin 2023-cü ildə tikinti prosesini tamamlayaraq istifa-
dəyə verilməsi nəzərdə tutulur.

Mövcud layihələr vasitəsilə bu integrasiya prosesinə nəzər salsaq görürük ki, Orta Dəhliz marşrutu üzrə aparılan infrastruktur işləri arasında artıq bir çox layihələr həyata keçirilib. Bir çoxunun işi davam edir. Məsələn, Qazaxıstanın şərqisi ilə qərbini birləşdirən və Çindən gələn qatarların fasiləsiz olaraq Xəzər dənizinə çat-
masına imkan yaradan Jezkazqan-Beyneu xəttinin tamamlanması yüklərin Qazaxıstan ərazisindən daha sürətli keçməsinə şərait ya-
radır. Xəzər dənizi vasitəsilə tranzitin asanlaşdırılması və möv-
cud potensialın artırılması məqsədilə Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan Xəzər dənizindəki limanlarına əhəmiyyətli investi-
siyalar yatırırırlar. Bu kontekstdə Azərbaycan 2015-ci ildə Bakıdan 65 kilometr aralıda yerləşən Ələt şəhərciyində genişləndirilmiş Bakı limanını açıb.

Özbəkistanda əvvəllər müxtəlif nazirliklərin nəzdində hə-
yata keçirilən daşımalar 1 fevral 2019-cu il tarixindən etibarən yaradılan Nəqliyyat Nazirliyinin tərkibində həyata keçirilməyə başlandı. Özbəkistanın nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı üzrə görkəmli dövlət proqramlarına “2018-2022-ci illər üçün nəqliy-

yat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi və xarici ticarət marşrutlarının şaxələndirilməsi üzrə Kompleks Proqram” və “2035-ci ilədək Özbəkistan Respublikasının nəqliyyat sisteminin inkişafı strategiyası” daxildir”. Bu sənədlər və Özbəkistan Nəqliyyat Nazirliyinin işi ölkənin yeni nəqliyyat dəhlizlərində və logistik mərkəzlər şəbəkəsində iştirakını artırmaq məqsədi daşıyır. Özbəkistanın Orta Dəhliz baxımından həyata keçirdiyi görkəmli layihələrdən biri olan Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan dəmir yolunun tikinti prosesi davam edir. Özbəkistan Mərkəzi Asiyanın Orta Dəhliz marşrutu üzrə mühüm bazarlarından biridir. Onun coğrafi mövqeyi, əhalisi və iqtisadi ölçüsü Özbəkistanı Orta Dəhliz üçün vacib edən digər amillərdir. Mövcud inkişaf planlarında və strategiya sənədlərində Orta Dəhliz açıq şəkildə qeyd olunmasa da, Özbəkistan KYG çərçivəsində həm TDT, həm də Çin ilə müxtəlif əməkdaşlıq proseslərini davam etdirir. Özbəkistanın xüsusilə TDT başçılığı dövründə Orta Dəhlizin funksionallığı baxımından mühüm addımlar atacağı təxmin edilir. Ölkə daxilində nəqliyyat infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi ilə yanaşı, nəqliyyat xidmətlərinin müasirləşdirilməsinə də xüsusi diqqət yetirilir. Məsələn, Türkiyə tərəfindən quru daşıyıcılarının tranzit icazəsi sənədi tələblərinin qarşılınması və müvafiq sənədlərin elektron mühitə köçürülməsi və sürətli həll təkliflərinin əldə edilməsi ilə bağlı keçirdiyi görüşlər Özbəkistanın Orta Dəhlizinin praktikada səmərəliliyinin gücləndirilməsinə verdiyi töhfəni ortaya qoyur.

Türkmənistan Orta Dəhlizdə mühüm tranzit ölkə kimi strateji rola malikdir. Türkmənistan Xəzər dənizi sahilindəki Türkmənbaşılı limanı sayəsində regionda nəqliyyat şəbəkəsinin kritik qovşağı kimi fəaliyyət göstərir. Türkmənbaşılı limanı Azərbaycanın Bakı limanını və gələcəkdə Qazaxıstanın Aktau limanını birləşdirən

mühüm ticarət qapısıdır. Bu liman Avropa-Qafqaz-Asiya ticarət yollarının üzərində yerləşir, hər il minlərlə gəmini qəbul edir və Xəzərin keçidində əsas nöqtələrdən biridir. Eyni zamanda, Xəzər dənizi ilə daşınma sayəsində məsafələr və səyahət vaxtları xeyli qısalmır. Türkmənbaşı limanı bu marşrut üzrə daşıma qabiliyyətini artırmaq üçün investisiyalar alır ki, bu da gələcək yük daşımalarını daha səmərəli və davamlı edəcək. Bu əsas rolu sayəsində Türkmənistan həm regional ticarətdə, həm də global logistika-da əhəmiyyətini artırır və xüsusilə Çinin “Bir kəmər və bir yol təşəbbüsü” (BRI) çərçivəsində Orta Dəhlizin əvəzsiz elementinə çevrilir.

Marşrutda Xəzər dənizi faktorı

Orta Dəhlizin mühüm hissəsi olan Xəzər dənizi Çindən Avropaya gedən ticarət yollarında strateji tranzit məntəqəsidir. Bu dəniz mal və xidmətlərin, xüsusən də Mərkəzi Asiyadan Qafqaz və Türkiyə vasitəsilə Avropaya daşınmasında mühüm rol oynayır. Xəzər dənizi regionun geosiyasəti, enerji resursları və nəqliyyat xətləri baxımından strateji mövqedədir. Xəzər dənizinin Orta Dəhliz marşrutunda rolunu və əhəmiyyətini anlamaq üçün aşağıdakı məsələləri nəzərdən keçirə bilərik:

1. Coğrafi yer və ticarət bağlantıları. Xəzər dənizi Çindən Avropaya gedən Orta Dəhlizdə quru və dəmir yolu şəbəkələrinin dənizlə kəsişdiyi yerdə yerləşir. Bu coğrafi mövqeyi sayəsində Xəzər, Orta Asiya və Qafqaz arasında əlaqə nöqtəsi rolunu oynayır.

Çindən Mərkəzi Asiyaya dəmir yolu: Çindən gələn ticarət malları Qazaxıstan və ya Türkmənistan vasitəsilə Xəzər dənizinə çatır və oradan gəmi ilə Azərbaycana daşınır. Azərbaycandan sonra Gürcüstan və Türkiyə üzərindən Avropaya çatır. Xəzər dənizinin bu keçiddə mühüm rolu var, çünki dəniz quru yollarının davamını təmin edir.

Limanlar və nəqliyyat: Xəzər dənizinin şərq sahilində Qazaxıstanın Aktau limanı və Türkmənistanın Türkmənbaşı limanı və qərb sahilində Azərbaycanın Bakı limanı mühüm ticarət nöqtələridir. Bu limanlar yüklərin daşınmasını sürətləndirmək və rahat ticarəti təmin etmək üçün yaradılmışdır.

2. Enerji dəhlizi və təbii ehtiyatlar. Xəzər dənizi dünyanın enerji xəritəsində mühüm yer tutur. Həm dənizin altındakı zəngin neft və təbii qaz ehtiyatları, həm də bu ehtiyatların Çin və Avropa bazarlarına nəqli üçün istifadə olunan boru kəmərləri Xəzər dənizini enerji dəhlizinə çevirib.

Enerji resursları: Xəzər dənizində böyük miqdarda neft və təbii qaz ehtiyatları var. Bu resurslar Qazaxıstan, Türkmənistan və Azərbaycan kimi ölkələr üçün mühüm gəlir mənbəyidir. Xəzər dənizində enerji hasilatı və bu ehtiyatların nəqli Orta Dəhliz üzrə enerji ticarətinin əsas elementlərindən biridir.

Boru kəmərləri: Xəzər dənizi ətrafındakı boru kəmərləri enerji ehtiyatlarının Avropa və Çin kimi böyük bazarlara nəqlində mühüm rol oynayır. Xüsusilə, Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) Neft Boru Kəməri və Cənub Qaz Dəhlizi kimi layihələr enerji nəqli marşrutlarında Xəzər dənizinin əhəmiyyətini artırır. Bu boru kəmərləri Orta Dəhlizdə enerji axınını asanlaşdıran əsas elementlərdir.

3. Nəqliyyat və logistika problemləri. Orta Dəhlizdə Xəzər dənizindən səmərəli istifadə üçün nəqliyyat və logistika sahəsində müəyyən çətinliklər var. Bu problemlərin həlli regionun ticarət baxımından daha məhsuldar olması üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir.

Dəniz nəqliyyatı və gömrük problemləri: Xəzər dənizində dəniz nəqliyyatı regiondakı limanların tutumluluğu və gömrük prosedurlarının səmərəliliyi ilə birbaşa bağlıdır. Limanların modernləşdirilməsi və infrastrukturun təkmilləşdirilməsi sayəsində nəqliyyatın sürətlənməsinə baxmayaraq, dəniz ticarətində bəzi logistik çətinliklər hələ də qalmaqdadır.

Müxtəlif nəqliyyat növlərinin əlaqələndirilməsi: Xəzər dənizi quru və dəmir yolu şəbəkələri ilə dəniz nəqliyyatı arasında keçid nöqtəsi olduğundan, bu müxtəlif nəqliyyat növlərinin əlaqələndirilməsi böyük əhəmiyyət kəsb edir. Dəniz yüklərinin gəmilərə sürətli yüklənməsi və boşaldılması və növbəti nəqliyyat şəbəkəsinə inteqrasiya Orta Dəhlizin səmərəliliyi üçün mühüm amildir.

4. Geosiyasi və hüquqi mübahisələr. Xəzər həm coğrafi, həm də enerji resursları baxımından beş ölkə tərəfindən paylaşıldığı üçün uzun illərdir ki, hüquqi və geosiyasi mübahisələrin mərkəzi olub.

Hüquqi status problemi: Xəzər dənizinin hüquqi statusu uzun illərdir ki, region ölkələri arasında müzakirə mövzudur. 2018-ci ildə imzalanmış Xəzər dənizi sazişi ilə dənizin bölüşdürülməsi ilə bağlı mühüm addımlar atılsa da, bəzi mübahisələr davam edir. Bu hüquqi qeyri-müəyyənliklər bəzən dəniz ticarəti və enerji layihələrinə mənfi təsir göstərə bilər.

Geosiyasi rəqabət: Rusiya, İran, Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan arasında enerji resurslarının Xəzər dənizi ətrafından çıxışı və nəqli ilə bağlı rəqabət var. Bu rəqabət regionda layihələrin inkişafı və Orta Dəhlizdə ticarətin rahat işləməsi üçün problemlər yarada bilər.

5. Çin və Avropa arasında körpü rolu. Xəzər dənizi Çin və Avropa arasında körpü rolunu oynayır və ticarətin daha sürətli və daha səmərəli həyata keçirilməsinə imkan verir. Bu tranzit məntəqəsi həm dəniz nəqliyyatı, həm də enerji nəqliyyatı xətləri üçün həyati əhəmiyyət kəsb edir.

Avropaya alternativ nəqliyyat marşrutu: Xəzər dənizi Çinin Avropa ilə ticarətində Rusiyadan yan keçən alternativ təklifdir.

Bu, həm ticarət yollarını şaxələndirmək istəyən Çin üçün, həm də bu marşrutlardan istifadə etməklə ticarət etmək istəyən Avropa üçün böyük üstünlük verir.

Çinin “Bir kəmər-bir yol” layihəsində rolu: Xəzər dənizi bu layihə çərçivəsində ticarət şəbəkələrinin genişləndirilməsində və Avropaya daşımaların sürətləndirilməsində mühüm rol oynayır. Bu layihəni dəstəkləmək üçün Çin liman infrastrukturunu inkişaf etdirmək və regionda nəqliyyat proseslərini yaxşılaşdırmaq üçün investisiyalar yatırır.

Xəzər dənizi Orta Dəhlizin fəaliyyətində və uğurlarında mühüm rol oynayır. Həm coğrafi mövqeyi, həm də enerji resursları sayəsində bu bölgə Çindən Avropaya gedən ticarət yollarında strateji keçid nöqtəsi kimi seçilir. Bununla belə, dəniz nəqliyyatı, hüquqi status məsələləri və geosiyasi rəqabət kimi çətinliklərin öhdəsindən gəlmək Orta Dəhlizin tam potensialına çatması üçün vacibdir. Bu kontekstdə Xəzər dənizi həm imkanlar, həm də çağırışlar təklif edən Orta Dəhliz marşrutunun əsas elementi kimi fərqlənir.

Orta Dəhlizdə İran faktoru

İran Orta Dəhliz marşrutu boyunca mühüm geosiyasi aktor-dur. Coğrafi mövqeyinə görə İran Mərkəzi Asiya, Cənubi Qafqaz və Yaxın Şərqi birləşdirən tranzit ölkədir. Ona görə də Orta Dəhliz marşrutu boyunca digər amillər kimi İran da ticarət, enerji və geosiyasət baxımından mühüm rol oynayır.

İran Çindən Avropaya uzanan ticarət yollarında təbii körpü kimi yerləşir. Həm Mərkəzi Asiya ilə əlaqələri, həm də Türkiyə və Cənubi Qafqazla qonşuluğu İranı strateji tranzit nöqtəsinə çevirir. Orta Dəhlizin bir hissəsi Xəzər dənizindən keçdiyi halda, İran avtomobil və dəmir yolu marşrutlarına alternativ yol təklif edir. Bu yollar Çindən yüklərin Mərkəzi Asiya və İran vasitəsilə Türkiyə və Avropaya daşınmasına şərait yaradır. Xüsusən də Çin-Qazaxıstan-İran-Türkiyə xətti Xəzər dənizindən yan keçərək birbaşa İran üzərindən Türkiyəyə çatan mühüm ticarət dəhlizinə çevrilib.

İran dünyanın ən böyük neft və təbii qaz ehtiyatlarına malik olan ölkələrdən biridir. Bu, İranı Orta Dəhlizdə enerji ticarəti baxımından strateji aktyora çevirir. İran neft və qaz ixracını həm Çin, həm də Avropaya yönəltmək üçün Orta Dəhlizdə enerji nəqli xətlərinə qoşula bilər. İran Çin və Avropa arasında enerji ticarətinə körpü rolunu oynayaraq bu dəhlizin enerji nəqli funksiyasını gücləndirə bilər. İranın mövcud enerji kəmərləri vasitəsilə Çin və Avropa bazarlarına birbaşa çıxışı var. Məsələn, İran-Türkiyə təbii qaz kəməri enerjinin Avropaya nəqlində kritik həlqə ola bilər. Bu,

Orta Dəhlizin enerji daşıma qabiliyyətini artırma və şaxələndirə bilər.

İran xarici siyasət kontekstində Orta Dəhlizdə fərqli dinamika malik aktordur. İranın regiona təsiri Orta Dəhlizin fəaliyyətinə müsbət və ya mənfi təsir göstərə bilər. ABŞ-ın İrana qarşı tətbiq etdiyi sanksiyalar İranın beynəlxalq ticarətdə iştirakını çətinləşdirsə də, İran Çin, Rusiya və Türkiyə kimi ölkələrlə əlaqələri sayəsində bu vəziyyətdən çıxmağa çalışır. Lakin bu sanksiyalar və İranın Qərblə münasibətlərindəki gərginlik Orta Dəhlizdə bəzi ticarət fəaliyyətlərinə mənfi təsir göstərə bilər. İran Rusiya və Çinlə strateji əməkdaşlığı artıraraq Orta Dəhlizdə mövqeyini gücləndirməyi hədəfləyir. Bu əməkdaşlıqlar, xüsusilə enerji və infrastruktur layihələrində birgə sərmayələri təşviq etməklə İranın bu dəhlizə təsirini artırma bilər.

Çinin təşəbbüsü ilə həyata keçirilən “Bir kəmə, bir yol” (BRI) layihəsi çərçivəsində İran həm quru, həm də dəniz yollarında mühüm dayanacaq kimi seçilir. Çin İranın strateji mövqeyini dəyərləndirir və investisiyalarını bu ölkəyə yönəldir və Orta Dəhlizdə ticarət yollarını şaxələndirir. Çin İranda müxtəlif infrastruktur layihələrinə investisiya qoymaqla bu ölkənin BRI layihəsinə inteqrasiyasını təmin etməyə çalışır. İranda limanlar, dəmir yolları və avtomobil yolları kimi layihələr İranın Çinin Avropa ilə ticarəti üçün tranzit məntəqəsi kimi istifadəsini asanlaşdırma bilər. Çin və İran arasında güclü ticarət əlaqələri Orta Dəhlizdə ticarət həcmi artırma bilər. Çinin İrana investisiyaları və İran vasitəsilə Avropaya çatan ticarət yolları Orta Dəhlizin şaxələndirilməsinə töhfə verə bilər.

İran Orta Dəhlizdə təsirini artırmaq üçün regional siyasətlərindən istifadə edə bilər. Xüsusilə Türkiyə, Azərbaycan, Gür-

cüstan və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə əlaqələri İranın bu dəhlizdə mövqelərini gücləndirməsi baxımından əhəmiyyətliyədir.

İran Türkiyə ilə tarixi və mədəni əlaqələri sayəsində ticarət yollarında əməkdaşlıq edə bilər. Bu əməkdaşlıq xüsusilə avtomobil və dəmir yollarında birgə layihələri inkişaf etdirə və Orta Dəhlizin İrana marşrutunu gücləndirə bilər.

İran Qafqaz və Mərkəzi Asiyada siyasi və iqtisadi təsirini artırmaqla Orta Dəhlizdə keçid dövrünü yaşayan ölkələrlə əməkdaşlıq etməyi hədəfləyə və bu regionlardakı ölkələrlə əlaqələrini gücləndirmək İranın ticarət yollarında daha fəal rol oynamasına şərait yarada bilər.

İran Orta Dəhlizdə strateji tranzit ölkə kimi mühüm rol oynayır. Quru və dəniz variantları ilə alternativ yollar təklif etməsi və enerji resursları ilə bu dəhlizin enerji ticarəti aspektini dəstəkləməsi İranın bu layihədəki rolunu daha da kritik edir. İranın Çin və Rusiya ilə əməkdaşlığı bundan sonra da bu dəhlizin inkişafında mühüm amil olacaq.

Orta Dəhlizinin bel sütunu - Azərbaycan

Azərbaycan Orta Dəhlizdə əsas strateji körpü kimi mühüm rol oynayır. Ölkənin coğrafi mövqeyi, infrastruktur layihələri və beynəlxalq əlaqələri Azərbaycanı Orta Dəhlizdə mühüm tranzit nöqtəsinə çevirir. Azərbaycanın strateji körpü rolunu anlamaq üçün aşağıdakı amilləri nəzərdən keçirə bilərik:

Coğrafi mövqe və bağlantılar. Azərbaycanın strateji coğrafi mövqeyi həm quru, həm də dəniz yolları baxımından əhəmiyyətli imkanlar, eyni zamanda problemlər yaradır. Azərbaycan Cənubi Qafqazda, Xəzər dənizinin qərbində yerləşir və Mərkəzi Asiya ilə Avropa arasında körpü rolunu oynayır. Bu coğrafi mövqe Azərbaycanı Orta Dəhlizin mərkəzi tranzit məntəqəsinə çevirir. Azərbaycan, Gürcüstan və Ermənistanla həmsərhəddir. Bu mövqe Azərbaycanı Qafqaz regionundan Mərkəzi Asiya, Rusiya, İran və Türkiyəyə keçid nöqtəsində mühüm oyunçuya çevirir.

Magistral yollar. Orta Dəhlizin fəaliyyətində Azərbaycanın yol əlaqələri böyük rol oynayır. Ölkə Mərkəzi Asiyadan məhsulların Türkiyə və Avropaya çatdırılması üçün əsas tranzit nöqtəsidir. Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu xətti Azərbaycanın paytaxtı Bakıdan başlayır və Gürcüstandan keçərək Türkiyəyə gedir. BTQ dəmir yolu Çin və Mərkəzi Asiyadan yüklərin Türkiyə və Avropaya çatdırılmasına imkan verən mühüm nəqliyyat xəttidir. Layihə Orta Dəhlizin avtomobil nəqliyyatını dəstəkləyir və bu xəttin tutumu və səmərəliliyi Azərbaycanın Orta Dəhlizdəki rolunu gücləndirir. Azərbaycan quru yolları ilə də Türkiyə, Gürcüstan

və Mərkəzi Asiya ilə birləşir. Bu magistrallar, xüsusən də E-60 şossesi kimi beynəlxalq yol əlaqələri Orta Dəhlizin quru daşımalarında mühüm rol oynayır.

Azərbaycan regional və beynəlxalq dəmir yolu əlaqələri ilə mühüm logistika mərkəzi kimi seçilir. Azərbaycanın paytaxtı Bakı beynəlxalq dəmir yolu şəbəkələrinə bağlıdır. Bakıdan yola düşən qatarlar Qafqaz və Türkiyə üzərindən Mərkəzi Asiyadan Avropaya yük daşıyır. Azərbaycanın dəmir yolu şəbəkəsi Gürcüstan vasitəsilə Türkiyə ilə birləşir. Bu əlaqələr Orta Dəhlizin avtomobil və dəmir yolu nəqliyyatını birləşdirir və yüklərin sürətli daşınmasına imkan yaradır.

Xəzər dənizi Azərbaycanın dəniz nəqliyyatında mühüm rol oynayır. Xəzər dənizindəki limanlar Orta Dəhliz marşrutu üzrə dəniz nəqliyyatını dəstəkləyir. Azərbaycanın paytaxtı Bakı Xəzər dənizinin qərbində mühüm limandır. Bakı Limanı Xəzər dənizi vasitəsilə Mərkəzi Asiyadan yüklərin daşınmasında və Avropaya çatdırılmasında mühüm rol oynayır. Limanın tutumunun artırılması Orta Dəhlizdə ticarət həcmi dəstəkləyir.

Xəzər dənizi Azərbaycana Xəzər dənizinin digər sahilələri ilə ticarət etmək imkanı verir. Azərbaycan bu dəniz vasitəsilə yüklərin daşınmasını asanlaşdırmaqla Orta Dəhliz üzrə dəniz nəqliyyatını dəstəkləyir.

Enerji nəqli və boru kəmərləri. Azərbaycan enerji nəqlində də strateji rol oynayır. Ölkə Orta Dəhliz üzrə enerji resurslarının nəqli üçün əsas tranzit məntəqəsidir. Azərbaycanın Şahdəniz Qaz Yatağı kimi enerji layihələri təbii qazın və neftin Avropaya nəqlində mühüm rol oynayır. “Şahdəniz-2” və “Cənub Qaz Dəhlizi” layihələri Azərbaycanın enerji ehtiyatlarını Avropa bazarla-

rına çıxarmağa imkan verir. Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) neft boru kəməri və Trans-Anadolu təbii qaz boru kəməri (TANAP) kimi layihələr Azərbaycanın enerji ixracını dəstəkləyir və Orta Dəhlizin enerji nəqlini gücləndirir.

Geopolitika və beynəlxalq münasibətlər. Azərbaycan Orta Dəhlizin strateji hissəsi kimi regional və beynəlxalq münasibətlərdə mühüm rol oynayır. Bu münasibətlər həm ölkənin iqtisadi maraqlarına, həm də regional təhlükəsizlik dinamikasına təsir göstərir. Azərbaycan Cənubi Qafqaz regionunda Mərkəzi Asiya ilə Avropa arasında strateji keçid nöqtəsidir. Bu mövqe Azərbaycanı regional geosiyasi strategiyaların əsas aktoruna çevirir. Cənubi Qafqazın ən böyük ölkəsi olan Azərbaycan bu regionun iqtisadi və siyasi dinamikasını formalaşdırır. Onun Gürcüstan və Ermənistanla sərhədləri Azərbaycanın regional təhlükəsizlik və ticarət strategiyalarında mühüm amildir. Azərbaycan Mərkəzi Asiyadan yüklərin Orta Dəhlizin quru və dəniz yollarında keçid məntəqələri vasitəsilə Türkiyə və Avropaya çatdırılmasına imkan yaradır. Bu vəziyyət Azərbaycanı beynəlxalq ticarət və enerji daşımalarında mərkəzi rol oynamağa vadar edir.

Azərbaycan enerji təhlükəsizliyini təmin etmək və enerji nəqli xətlərini şaxələndirmək üçün müxtəlif beynəlxalq əməkdaşlıqları inkişaf etdirir. Bu strategiya ölkənin enerji resurslarından beynəlxalq bazarlarda daha səmərəli istifadə etməyə imkan verir.

Azərbaycan Orta Dəhlizinin fəaliyyətini dəstəkləmək və onun beynəlxalq əlaqələrini gücləndirmək üçün müxtəlif beynəlxalq təşkilatlarda və platformalarda iştirak edir.

Azərbaycan Türk Dövlətlər Təşkilatı və GUAM (Gürcüstan, Ukrayna, Azərbaycan, Moldova) kimi regional təşkilatlarda fəal

iştirak edir. Bu təşkilatlar Azərbaycanın regional və beynəlxalq strategiyalarını dəstəkləyən platformalar təqdim edir.



Şəkil 2

Azərbaycan İslam Əməkdaşlıq Təşkilatı kimi beynəlxalq platformalarda da iştirak edir. Bu platformalar Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələrinin möhkəmləndirilməsində və Orta Dəhlizinin fəaliyyətinə dəstəkdə mühüm rol oynayır.

Regional və beynəlxalq təhlükəsizlik. Azərbaycan regional təhlükəsizlik dinamikasında mühüm oyunçudur. Bu təhlükəsizlik dinamikası Orta Dəhliznin fəaliyyətinə və ölkənin beynəlxalq əlaqələrinə təsir göstərir. Enerji boru kəmərlərinin təhlükəsizliyi həm milli, həm də beynəlxalq miqyasda vacibdir. Enerji infrastrukturunun mühafizəsi təhlükəsizlik tədbirlərinin effektivliyindən və beynəlxalq əməkdaşlıqdan asılıdır. Azərbaycan enerji infrastrukturunu qorumaq üçün müxtəlif strategiyalar hazırlayır.

Azərbaycan müxtəlif beynəlxalq təhlükəsizlik sazişləri və əməkdaşlıqları inkişaf etdirir. Bu sazişlər regional və beynəlxalq təhlükəsizliyi dəstəkləyir.

Azərbaycanın Orta Dəhlizdə təhlükəsizliyi və sabitliyi ölkənin regional və beynəlxalq təsirində mühüm rol oynayır. Sərhəd təhlükəsizliyi, terrorizm və ekstremist təhdidlər, enerji təhlükəsizliyi, siyasi və sosial sabitlik, beynəlxalq əməkdaşlıq kimi amillər Azərbaycanın təhlükəsizlik strategiyalarını və Orta Dəhlizdəki rolunu formalaşdırır. Təhlükəsizlik və sabitlik Orta Dəhlizin və ölkənin beynəlxalq əlaqələrinin səmərəliliyinə birbaşa təsir göstərir, ona görə də Azərbaycan bu amillərlə bağlı strategiyalar hazırlamaqla regional və beynəlxalq təhlükəsizliyi dəstəkləyir.

2022-ci il noyabrın 25-də Bakıda, ADA Universitetində “Orta Dəhliz boyunca: geosiyasət, təhlükəsizlik və iqtisadiyyat” mövzusunda keçirilən beynəlxalq konfransda Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev regional və beynəlxalq təhlükəsizlik məsləsinə xüsusi diqqət yetirib: “Orta Dəhliz kimi irimiqyaslı layihəni icra etmək üçün təhlükəsizlik və iqtisadi bacarıq məsələləri, əlbəttə ki, müzakirə olunmalıdır. Əlbəttə, təhlükəsizlik və iqtisadi potensial olmadan bütün region ölkələrinə fayda verəcək Orta Dəhlizin tam istismara verilməsi məqsədinə nail olmaq mümkün olmayacaq. Təbii ki, istənilən genişmiqyaslı layihənin icrası üçün önəmli elementlərdən biri sabitlikdir. Azərbaycanda uzun illərdir ki, sabitlik var və bu, bizim iqtisadi inkişafımızın əsas amillərindən biridir. İndi Azərbaycanın beynəlxalq arena-da oynadığı rol da, həmçinin bizim daxili siyasətimiz sayəsində əmələ gəlmişdir. Çünki güclü iqtisadiyyat, siyasi, iqtisadi sabitlik və hökumət siyasətimizin proqnozlaşdırılması - bütün bu amillər körpülərin və mümkün qədər çox ölkə ilə daha yaxın münasibət-

lərin qurulması ilə yanaşı, bugünkü reallığa gətirib çıxarıb. Buna görə siyasi sabitlik, təhlükəsizlik, iqtisadiyyat - bütün bu amillər çox vacibdir. Bununla yanaşı, Orta Dəhlizin bir hissəsi olan hər bir ölkənin daxilə etdikləri də vacibdir. Başqa sözlə desək, fiziki nəqliyyat və logistika infrastrukturunu yaratmaq üçün onlara aid ev tapşırığının yerinə yetirilməsi səviyyəsinin nə yerdə olması da vacibdir”.

Azərbaycanın müvafiq nəqliyyat sahəsi ilə bağlı qanunvericiliyinə və strateji sənədlərinə nəzər saldıqda müxtəlif strateji planların olduğunu görmək olar. Bunlara “Azərbaycan 2020: Gələcəyə Baxış İnkişaf Konsepsiyası” (2012), 2016-2020-ci illərdə dənizçiliyin inkişafına dair Proqram (2016), Logistika və ticarətin inkişafına dair Strateji Yol Xəritəsi (2016), Sosial-iqtisadi inkişaf üzrə Dövlət Proqramı daxildir. 2019-2023-cü illərdə Azərbaycan Regionlarının İqtisadi İnkişafı (2019) göstərilə bilər. Azərbaycan bu qaydalar və proqramlar çərçivəsində nəqliyyat sektorunu inkişaf etdirməyi qarşısına məqsəd qoyarkən, regiondan keçən nəqliyyat dəhlizlərinin genişləndirilməsi və gücləndirilməsinin nəqliyyat infrastrukturuna və iqtisadi inkişafına töhfə verəcəyini dərk edərək, Orta Dəhlizə xüsusi önəm verir.

Orta Dəhlizin önəmli Qapısı-Zəngəzur dəhlizi. Orta Dəhliz marşrutu üzrə digər mühüm nəqliyyat xətti Zəngəzur dəhlizidir. Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanı Naxçıvanla birləşdirəcək Zəngəzur bölgəsində tikintisinə yenidən başlanan təxminən 43 kilometrlik marşrutdur. Azərbaycan qısa müddət ərzində Azərbaycan və Ermənistan arasında ikinci Qarabağ müharibəsində qalib gəldikdən sonra tərəflər arasında imzalanan sazişdə Azərbaycan ilə Naxçıvan arasında yeni nəqliyyat əlaqəsinin qurulması bəndi öz əksini tapıb. Beləliklə, Azərbaycanın quru yolu ilə Naxçıvana

çatması və daha sonra bu marşrutla Türkiyəyə qoşulması mümkün olacaq. Bu çərçivədə Azərbaycanın Qərb bölgəsində Horadizdən Ermənistan sərhədinə qədər olan xətt Azərbaycan tərəfindən yenilənəcək və Horadizdən Naxçıvanın Ordubad vilayətinə 166 kilometrlik yol çəkiləcək. Zəngəzur rayonunda qalan təxminən 43 kilometr də müvafiq infrastruktur işləri aparılmaqla Zəngəzur dəhlizinin tamamlanacağı gözlənilir. Tikinti prosesinin başa çatması ilə Zəngəzur dəhlizi Azərbaycanı quru yolu ilə Naxçıvana birləşdirəcək, eyni zamanda Orta Dəhliz marşrutu üzrə Azərbaycandan Türkiyəyə keçid üçün mühüm alternativ marşrut təşkil edəcək. Eyni şəkildə, dəmir yolu marşrutlarında avtomobil yollarının çəkilməsi planlaşdırılır və Zəngəzura çatacaq Əhmədbəyli-Horadiz-Mincivan-Ağbənd avtomobil yolu layihəsinə də başlanılıb. Bu layihələr Ermənistanın beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinə, eləcə də Orta Dəhliz ölkələrinə çıxışını asanlaşdıracaq. 2022-ci ildə Zəngilan ətrafında beynəlxalq hava limanının açılmasının planlaşdırılması da Zəngəzur dəhlizinin mövqeyini gücləndirəcək. Eynilə, 2024-cü ildə Laçında beynəlxalq hava limanının tikintisi nəzərdə tutulur. Çünki Azərbaycanla Naxçıvanı birləşdirəcək Zəngəzur dəhlizinin dəmir yolu və avtomobil əlaqəsi Zəngilan rayonundan keçir. Eyni zamanda, Zəngilan-Qubadlı arasında və Qubadlı-Laçın marşrutu üzrə çoxxolaqlı avtomobil yolunun tikintisinə başlanılıb və yekunlaşıdıqdan sonra bu rayonların Zəngəzurun Şərq rayonları ilə birləşmə xətləri təmin ediləcək. Dəmir yolu şəbəkəsi çərçivəsində 100 kilometr Horadiz və Ağbənd xəttinin işləri davam etdirilir, 60 kilometrlik xəttin tikintisi başa çatdırılıb və gələn il istifadəyə verilməsi planlaşdırılır. Azərbaycanı Zəngəzur dəhlizi ilə Naxçıvana birləşdirməklə Xəzər dənizinin şərqindən artan yükdaşımalara Zəngəzur dəhlizini də daxil etməklə nəqliyyatın inkişafına töhfə vermək məqsədi

daşıyır. Digər tərəfdən, Bərdə-Ağdam avtomobil yolu işğaldan azad edilmiş Ağdamı rayonun əsas yolu ilə birləşdirəcək, Kəlbəcər-Laçın avtomobil yolunun tikintisi isə Şərqi Zəngəzur və Qarabağ bölgəsinin Qərblə əlaqəsini asanlaşdıracaq. Füzuli ilə Şuşa arasında 4 zolaqlı avtomobil yolunun, Horadiz-Ağbənd və Ağdam-Füzuli yollarının tikintisinin də işi davam etdirilir.

Görülən işlər sırasında mühüm layihələrdən biri də Toğana-lı-Kəlbəcər avtomobil yoludur və bu yolun 12 kilometrlik tune-linin tikintisi başa çatdıqdan sonra Murov aşırımının əvəzinə bu marşrutdan istifadə ediləcək. Bütün bu gəlişmələri Zəngəzur dəhlizinin ayrılmaz hissəsi kimi qiymətləndirmək olar.

Azərbaycan Orta Dəhlizin potensial imkanlarını yüksək dəyərləndirərək infrastrukturun inkişafına mühüm töhfələr verməyi planlaşdırıb. Bu, “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımaların təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün Fəaliyyət Planı”nda öz ifadəsini tapıb. Artıq Dövlət Gömrük Komitəsi sözügedən dəhliz boyunca tranzit daşınmaların rəqəmsallaşdırılması və ümumi tranzit portalının yaradılması istiqamətində tədbirlərin həyata keçirilməsinə başlayıb. Bütün bunlar isə yaxın gələcəkdə dəhlizin potensialından daha səmərəli istifadəyə, daşınma həcmünün artmasına, tranzit daşınmalarından daha çox gəlirin əldə olunmasına zəmin yaradıb.

Orta Dəhlizin Gürcüstan və Ermənistan üçün faydaları

Orta Dəhliz Gürcüstan və Ermənistan üçün bir sıra iqtisadi və strateji faydalar təklif edir. Bu marşrut hər iki ölkəyə regional və beynəlxalq əlaqələrini gücləndirməyə, iqtisadi imkânlar yaratmağa və ölkənin strateji əhəmiyyətini artırmağa kömək edə bilər. Orta Dəhlizin Gürcüstan və Ermənistan üçün əsas üstünlükləri bunlardır:

Gürcüstan üçün faydalar

İqtisadi inkişaf və ticarət. Gürcüstan Orta Dəhlizdə yerləşməsi sayəsində mühüm logistika və nəqliyyat mərkəzinə çevrilə bilər. Gürcüstan Batumi və Poti kimi limanları ilə bu marşrut üzrə tranzit daşımaları həyata keçirməklə iqtisadi qazanc əldə edir.

Orta Dəhliz üzrə investisiyalar Gürcüstanın infrastrukturunun inkişafına təkan verir. Bu, ölkənin nəqliyyat-logistika infrastrukturunun müasirləşdirilməsinə töhfə verir və xarici investisiyaların cəlb edilməsinə şərait yaradır.

Geopolitik və strateji əhəmiyyəti. Orta Dəhlizin mühüm hissəsi kimi Gürcüstan Asiya və Avropa arasında avtomobil və dəmir yollarını birləşdirərək strateji tranzit nöqtəsinə çevrilir. Bu, ölkənin regional strateji əhəmiyyətini artırır.

Gürcüstan Orta Dəhliz çərçivəsində beynəlxalq diplomatik əlaqələrini gücləndirə bilər. Onun bu marşrutdakı rolu ölkənin beynəlxalq aləmdə strateji mövqeyini gücləndirir.

İqtisadi diversifikasiya. Gürcüstan Orta Dəhlizdə ticarət axınlarından faydalanaraq iqtisadi diversifikasiyaya nail olur. Bu, ölkənin iqtisadi strukturunu gücləndirir və müxtəlif sektorlarda artım imkânlarını təmin edir. Gürcüstan enerji təhlükəsizliyini artırır və enerji layihələri və Orta Dəhliz üzrə resurs transferləri vasitəsilə enerji resurslarına çıxışı genişləndirir.

Ermənistan üçün faydalar

İqtisadi inkişaf və ticarət imkânları. Ermənistan Orta Dəhliz vasitəsilə Asiya və Avropa arasında ticarət yollarına daha yaxşı çıxış təmin edir. Bu, ölkənin logistika və nəqliyyat sektorlarını gücləndirir və ticarət həcmi artırır. Orta Dəhliz üzrə layihələr Ermənistanın infrastrukturunun inkişafına dəstək verir. Bu investisiyalar ölkənin nəqliyyat şəbəkələrini və logistika mərkəzlərini müasirləşdirir.

Geopolitik və strateji qazanclar. Ermənistan Orta Dəhlizdə yerləşməsi sayəsində strateji mərkəzə çevrilir. Bu, ölkənin regional geopolitik əhəmiyyətini artırır və beynəlxalq münasibətlərdə daha təsirli rol oynamağa imkân verir. Orta Dəhliz vasitəsilə Ermənistan regional və beynəlxalq diplomatik əlaqələrini gücləndirə bilər. Bu marşrut ölkənin beynəlxalq aləmdə strateji mövqeyini gücləndirir.

İqtisadi diversifikasiya və davamlı inkişaf. Orta Dəhliz Ermənistanın ticarət və investisiya müxtəlifliyini artırır. Bu, ölkənin iqtisadi strukturunu gücləndirir və davamlı inkişaf məqsədlərinə nail olmağa kömək edir. Ermənistan Orta Dəhliz üzrə enerji layihələri və resurs transferləri vasitəsilə enerji təhlükəsizliyini də artırır. Bu, ölkənin enerji resurslarına daha yaxşı çıxışını təmin etməyə və enerji müxtəlifliyini artırmağa kömək edir.

Orta Dəhliz Gürcüstan və Ermənistan üçün iqtisadi, geosiyasi və strateji faydalar təklif edir. Gürcüstan logistika və ticarət imkânlarından yararlanaraq iqtisadi inkişafını dəstəklədiyi halda, Ermənistan strateji əlaqələr və diplomatik əlaqələr baxımından da üstünlüklər əldə edir. Hər iki ölkə Orta Dəhlizin təklif etdiyi imkânlardan istifadə etməklə regional və qlobal iqtisadi integrasiyanı gücləndirə bilər.

Türkiyənin Orta Dəhlizdə strateji rolu

Türkiyənin Orta Dəhlizdə strateji rolu ölkənin coğrafi mövqeyi, iqtisadi potensialı və beynəlxalq əlaqələri kontekstində kifayət qədər aydın görünür. Orta Dəhlizin mühüm hissəsi kimi Türkiyə bu marşrutun avtomobil, dəmir yolu və dəniz əlaqələrində əsas rol oynayır.

Türkiyənin Orta Dəhlizdəki strateji rolunu hərtərəfli araşdırmağa yardım edən əsas məqamlar bunlardır:

Coğrafiyanın strateji önəmi. Türkiyənin coğrafi mövqeyi və əlaqələri Orta Dəhlizin strateji əhəmiyyətinə və fəaliyyətinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir. Bu çərçivədə Türkiyənin coğrafi üstünlükləri, infrastruktur layihələri və beynəlxalq əlaqələri təfərrüatlı şəkildə öyrənilə bilər. Türkiyə Asiya ilə Avropa arasında körpüdür. Bu yer Türkiyəni Orta Dəhlizin quru və dəniz yollarında kritik tranzit nöqtəsinə çevirir. Boğaziçi Asiya ilə Avropanı birləşdirən dəniz yolunu birləşdirir və bu regionda Orta Dəhlizin əhəmiyyətini artırır. Türkiyə Orta Dəhliz üzərində yerləşən coğrafi mövqeyinə görə həm də regional mərkəz kimi fəaliyyət göstərir. Bu mərkəzi mövqe ölkəyə Asiya və Avropa arasında ticarət yollarında əsas rol oynamağa imkân verir.

Cənub-Şərqi Avropa və Yaxın Şərq əlaqələri. Türkiyənin cənub-şərqində Suriya, İraq və İran kimi mühüm qonşular var. Bu qonşuluq Türkiyənin Orta Dəhlizdə əlaqələrini genişləndirir və Orta Şərq ilə Mərkəzi Asiya arasında tranziti asanlaşdırır. Türkiyə

Cənub-Şərqi Avropa ölkələri ilə quru və dəniz əlaqələri sayəsində Orta Dəhlizinin Avropada genişləndirilməsini dəstəkləyir. Bu əlaqələr Orta Dəhlizin Avropaya giriş qapısını gücləndirir.

İnfrastruktur layihələri və nəqliyyat əlaqələri

Türkiyə, Azərbaycan və Gürcüstanla birgə həyata keçirilən Bakı-Tbilisi-Qars Dəmir Yolu layihəsi Orta Dəhlizin quru daşımalarında mühüm əlaqəni təmin edir. Türkiyənin Qars vilayətindən başlayaraq Gürcüstan və Azərbaycana uzanan bu dəmir yolu xətti Mərkəzi Asiyadan gələn yüklərin Türkiyə və Avropaya çatmasına şərait yaradır.

İstanbuldakı Marmaray Layihəsi Asiya ilə Avropa arasındakı dəmir yolu əlaqəsini gücləndirir. Bu layihə yük və sərnişinlərin sürətli və səmərəli daşınmasını təmin edir və Orta Dəhlizdə tranziti asanlaşdırır.

Türkiyə Orta Dəhlizdə Trans-Avrasiya Magistralı ilə Asiyadan Avropaya quru əlaqəni təmin edir. Bu magistral Orta Asiyadan Türkiyə və Avropaya yüklərin daşınmasında mühüm rol oynayır. Ölkə E80 və E90 kimi beynəlxalq yol şəbəkələri vasitəsilə Orta Dəhlizdə digər ölkələrlə əlaqə qurur. Bu yollar Orta Dəhlizdə logistika axınını dəstəkləyir və ticarətin inkişafına şərait yaradır.

Türkiyənin Bosfor boğazı Asiya ilə Avropanı birləşdirən dəniz yolunu birləşdirir və Orta Dəhlizin dəniz əlaqəsində mühüm rol oynayır. Boğaziçi Qara dənizdən Egey və Aralıq dənizinə keçidi təmin edərək, bu bölgədəki Orta Dəhlizin əlaqələrini gücləndirir. Türkiyənin əsas limanları, xüsusilə İstanbul, İzmir, Mərsin, Samsun və Trabzon limanları Orta Dəhlizdə dəniz nəqliyyatında mühüm mərkəzlərdir. Bu limanlar Asiyadan yüklərin Avropaya daşınmasına şərait yaradır.

Beynəlxalq əlaqələr və əməkdaşlıqlar. Türkiyə Çinin “Bir kəmə-r-bir yol” (BRI) layihəsi çərçivəsində Orta Dəhlizdə strateji rolunu gücləndirir. BRI Asiya və Avropa arasındakı ticarət yollarında Türkiyənin rolunu artırır və iqtisadi əlaqələri dəstəkləyir. BRI çərçivəsində Türkiyə Çin ilə əlaqələrini Orta Dəhlizdə logistika mərkəzləri və infrastruktur layihələri ilə gücləndirir.

Türkiyə Trans-Anadolu Təbii Qaz Boru Kəməri (TANAP) və Bakı-Tbilisi-Ceyhan (BTC) Neft Boru Kəməri kimi enerji layihələri ilə Orta Dəhliz üzrə enerji nəqlində əsas rol oynayır. Bu layihələr Azərbaycandan Avropaya enerji axınını təmin edir.

Türkiyə Orta Dəhlizdə ticarət razılaşmaları və iqtisadi əməkdaşlıqla bu marşrutun səmərəliliyini artırır. Bu razılaşmalar Türkiyənin Dəhlizdə iqtisadi rolunu gücləndirir.

Sərhəd təhlükəsizliyi və infrastrukturun idarə edilməsi. Türkiyə Orta Dəhlizdə sərhəd bölgələrində təhlükəsizlik tədbirlərini artıraraq bu marşrutun sabitliyini təmin edir. Sərhəd təhlükəsizliyi beynəlxalq ticarət və daşımaların fasiləsiz davam etdirilməsini dəstəkləyir.

Türkiyənin gömrük idarəçiliyi Orta Dəhlizdə ticarətin səmərəliliyini artırır. Gömrük prosedurları və qaydaları yüklərin tez və təhlükəsiz daşınmasını təmin edir.

Türkiyə Orta Dəhlizdə nəqliyyat infrastrukturunu yaxşılaşdırmaqla bu xəttin səmərəliliyini artırır. Avtomobil yollarına, dəmir yollarına və limanlara investisiyalar yüklərin sürətli və təhlükəsiz daşınmasını təmin edir. Ölkə Orta Dəhlizdəki logistika mərkəzləri və paylama mərkəzləri ilə də bu marşrutun səmərəliliyini artırır. Logistika mərkəzləri yüklərin idarə edilməsini və daşınmasını asanlaşdırır.

Türkiyənin coğrafi mövqeyi və Orta Dəhlizdəki əlaqələri ölkənin bu marşrutda strateji rolunu gücləndirir. Türkiyə Asiya ilə Avropa arasında körpü funksiyası, dəmir yolu və avtomobil yolu layihələri, dəniz əlaqələri, beynəlxalq əməkdaşlıq və infrastruktur investisiyaları ilə Orta Dəhlizinin effektivliyini artırır. Bu strateji yerləşmə və əlaqələr Türkiyənin Dəhlizdəki rolunu gücləndirir və Asiya ilə Avropa arasında ticarət və enerji axınlarında əsas aktor kimi əhəmiyyətini vurğulayır.

Türkiyənin iqtisadi və ticarət potensialı. Türkiyənin coğrafi mövqeyi, infrastruktur layihələri və beynəlxalq əlaqələr çərçivəsində iqtisadi və ticari potensialı Orta Dəhlizinin səmərəliliyi və regional iqtisadi artım baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. Türkiyə Orta Dəhlizdəki logistik mərkəzləri ilə yüklərin səmərəli daşınmasını təmin edir. Bu mərkəzlər saxlama, paylama və idarəetmə xidmətləri göstərməklə ticarətin səmərəliliyini artırır.

Türkiyənin Orta Dəhlizdə strateji yerləşməsi ölkənin iqtisadi artımını dəstəkləyir. Bu artım ticarətin artırılması, logistik fəaliyyətlərin inkişafı və beynəlxalq investorların marağının artması hesabına əldə edilir. Türkiyə Orta Dəhliz üzrə inkişaf layihələri ilə regional iqtisadi inkişafı təşviq edir. Bu layihələrə infrastruktur investisiyaları, ticarət sazişləri və logistika mərkəzləri daxildir.

Enerji nəqli və ehtiyatları. Türkiyə Orta Dəhlizdəki enerji layihələri ilə enerji ehtiyatlarını şaxələndirir və bu resursların beynəlxalq bazarlara çıxışını təmin edir. Enerji investisiyaları ölkənin iqtisadi potensialını artırır. Ölkə enerji infrastrukturuna investisiyalarla regional enerji mərkəzlərindən birinə çevrilir. Bu investisiyalar enerji nəqlinin səmərəliliyini artırır və Orta Dəhlizdə enerji axınını dəstəkləyir.

Ticarət və investisiya imkanları. Türkiyə Orta Dəhlizdə azad ticarət müqavilələri və iqtisadi əməkdaşlıqla ticarət həcmi-ni artırır. Bu müqavilələr Türkiyənin ticarət yollarını və iqtisadi əlaqələrini genişləndirir. Ölkə Orta Dəhlizdə ticarət həcmi-ni artıraraq Asiya və Avropa arasında iqtisadi əlaqələri gücləndirir. Bu ticarət Türkiyənin iqtisadi inkişafına töhfə verir.

Türkiyə Orta Dəhlizdə investisiya təşviqləri və iqtisadi zona layihələri ilə beynəlxalq investorları cəlb edir. Bu stimullar inves-tisiya mühitini yaxşılaşdırır və iqtisadi artımı dəstəkləyir. Ölkə Orta Dəhlizdə irimiqyaslı investisiya layihələri ilə regional inki-şafı təşviq edir. Bu layihələrə logistika, enerji və sənayeyə inves-tisiyalar daxildir.

Ticarət marşrutları və iqtisadi təsirlər. Türkiyə Orta Dəhlizdə avtomobil və dəmir yolu daşımaları ilə Asiyadan Avropaya yük-lərin sürətli və səmərəli daşınmasını təmin edir. Bu daşıma bey-nəlxalq ticarətin inkişafına dəstək verir. Türkiyənin dəniz əlaqə-ləri Asiyadan Avropaya dəniz yolunu birləşdirir. Bu əlaqələr Orta Dəhlizdə ticarətin artmasına imkan verir.

Orta Dəhlizdə iqtisadi fəaliyyətlər işçi qüvvəsini və məşğul-luq imkânlarını artırır. Logistika mərkəzləri, enerji layihələri və ticarət artımı yerli işçi qüvvəsinə töhfə verir. Türkiyənin Orta Dəhliz üzrə investisiyaları və ticarət fəaliyyəti regional inkişafı təşviq edir. Bu inkişafa infrastruktur layihələri, iqtisadi artım və sosial inkişaf daxildir.

İqtisadi və kommertiya əməkdaşlıqları. Türkiyə regional əməkdaşlıq və Orta Dəhliz üzrə birgə layihələrlə iqtisadi əlaqə-ləri gücləndirir. Bu layihələrə Türkiyənin Mərkəzi Asiya və Avropa ölkələri ilə əməkdaşlığı daxildir. Türkiyə Orta Dəhlizdə iqtisadi

zona layihələri ilə regional inkişafı təşviq edir. Bu layihələrə infrastruktur investisiyaları və iqtisadi əməkdaşlıq daxildir.

Beynəlxalq əməkdaşlıqlar. Türkiyə Cənub Qaz Dəhlizi layihəsi ilə Azərbaycandan təbii qazı Avropaya daşıyır. Bu layihə Türkiyənin enerji daşıma qabiliyyətini artırır və Orta Dəhlizdə enerji axınını dəstəkləyir. Cənub Qaz Dəhlizi Türkiyənin enerji layihələrinə investisiyalarını və strateji əməkdaşlıqlarını gücləndirir. Bu layihələr regional enerji təhlükəsizliyini artırır və enerji ticarətini təşviq edir. Türkiyə Orta Dəhliz üzrə beynəlxalq forum və görüşlərdə iştirak edərək strateji əməkdaşlığı təşviq edir. Bu forumlar iqtisadi və kommersiya əlaqələrinin inkişafına töhfə verir.

Avropa Birliyi ilə əməkdaşlıq. Türkiyə Gömrük İttifaqı və Avropa Birliyi ilə digər ticarət müqavilələri çərçivəsində Orta Dəhliz üzrə ticarət əlaqələrini gücləndirir. Bu razılaşmalar Türkiyənin Avropa ilə ticarətinin səmərəliliyini artırır. AB ilə əməkdaşlıq Türkiyənin Orta Dəhlizdə infrastruktur layihələrinə və logistika mərkəzlərinə sərmayə qoymasını dəstəkləyir. Bu əməkdaşlıqlar iqtisadi və ticari əlaqələri yaxşılaşdırır.

Mərkəzi Asiya ölkələri ilə əməkdaşlıq. Türkiyə Mərkəzi Asiya ölkələri ilə ticarət və investisiya müqavilələri bağlayaraq Orta Dəhlizdə iqtisadi əlaqələrini gücləndirir. Bu sazişlər Asiya ilə Avropa arasında ticarət axınını asanlaşdırır. Türkiyə Mərkəzi Asiya ölkələri ilə birgə həyata keçirilən logistika və infrastruktur layihələri ilə bu bölgələrdə iqtisadi inkişafı dəstəkləyir. Bu layihələr Orta Dəhlizin səmərəliliyini artırır.

Sərhəd təhlükəsizliyi və idarəetmə strategiyaları. Türkiyə Orta Dəhlizdə sərhəd bölgələrində təhlükəsizlik tədbirlərini artı-

raraq bu marşrutun sabitliyini təmin edir. Təhlükəsizlik layihələri ticarət və nəqliyyatın fasiləsiz davam etdirilməsinə dəstək verir. Türkiyə sərhəd idarəçiliyi və gömrük islahatları vasitəsilə Orta Dəhlizdə ticarətin səmərəliliyini artırır. Bu islahatlar yüklərin sürətli və təhlükəsiz keçidini təmin edir.

Texnoloji və rəqəmsal infrastruktur. Türkiyə Orta Dəhlizdə rəqəmsal logistika sistemləri və texnoloji infrastruktur inkişaf etdirir. Bu sistemlər yüklərin monitorinqini və idarə olunmasını asanlaşdırır. Türkiyə ağıllı nəqliyyat həlləri və texnoloji yeniliklərlə Orta Dəhlizdə nəqliyyatı optimallaşdırır. Bu həllər səmərəliliyi artırır və əməliyyat xərclərini azaldır.

Türkiyənin Orta Dəhliz üzrə beynəlxalq əməkdaşlıqları və strategiyaları ölkənin bu marşrutdakı rolunu gücləndirir və strateji əhəmiyyətini artırır. “Bir kəmə, bir yol” (BRI) layihəsi, Cənub Qaz Dəhlizi, Avropa Birliyi ilə əməkdaşlıq və Mərkəzi Asiya ölkələri ilə razılaşmalar Türkiyənin beynəlxalq iqtisadi və ticarət əlaqələrini yaxşılaşdırır. Bundan əlavə, Türkiyə irimiqyaslı infrastruktur layihələri, enerji strategiyaları, diplomatik əlaqələr, sərhəd təhlükəsizliyi və rəqəmsal infrastruktur layihələri ilə Orta Dəhlizinin effektivliyini və səmərəliliyini artırır. Bu strateji yanaşmalar Türkiyənin regional və qlobal iqtisadi rolunu gücləndirir və Orta Dəhlizdə ticarət və investisiya imkanlarını dəstəkləyir.

Orta Dəhlizin Türkiyə üçün riskləri, təhdidləri və imkanları

Türkiyənin Orta Dəhlizdə üzləşdiyi risklər, təhdidlər və imkanlar bu marşrutun iqtisadi, ticarət və strateji əhəmiyyətinə təsir edən kritik amillərdir.

Risklər və təhdidlər. Sərhəd münaqişələri və regional gərginliklər: Türkiyə ətrafındakı regional münaqişələr, xüsusilə də Su-

riya, İraq və İranla münasibətlər Orta Dəhlizin təhlükəsizliyinə və sabitliyinə təsir edə bilər. Bu münasibətlər ticarət və nəqliyyata mənfi təsir göstərə bilər. Rusiyanın Orta Dəhlizdə geosiyasi strategiyaları və enerji siyasətləri Türkiyənin Orta Dəhlizdəki roluna təsir edə bilər. Rusiyanın bu marşruta təsiri beynəlxalq münasibətlər və enerji təhlükəsizliyi üçün risklər yarada bilər.

Orta Dəhlizdə logistika və infrastruktur layihələri terror hücumları və təhlükəsizlik təhdidləri ilə üzləşə bilər. Bu cür təhlükəsizlik riskləri nəqliyyat və ticarəti poza bilər. Türkiyənin sərhəd bölgələrində təhlükəsizlik zəifliyi və qeyri-qanuni keçidlər Orta Dəhlizdə logistika axınına təsir göstərə bilər. Təhlükəsizlik tədbirləri və sərhədlərin idarə edilməsi bu riskləri minimuma endirmək üçün vacibdir.

Türkiyənin valyuta məzənnələri və iqtisadi dalğalanmaları Orta Dəhlizdə ticarət və investisiya imkanlarına təsir edə, iqtisadi qeyri-sabitlik beynəlxalq investorların və ticarət tərəfdaşlarının marağını azalda bilər. İrəmiqyaslı infrastruktur layihələri və logistika mərkəzləri üçün lazımı maliyyənin təmin edilməməsi də Orta Dəhlizin effektivliyinə və səmərəliliyinə mənfi təsir göstərə bilər.

İqlim dəyişikliyi Orta Dəhlizdə infrastruktur layihələri və logistika fəaliyyətlərinə təsir göstərə bilər. Məsələn, ekstremal hava hadisələri və təbii fəlakətlər nəqliyyat və infrastruktur layihələrinə mənfi təsir göstərə bilər. İnfrastruktur layihələrinin və logistika mərkəzlərinin ətraf mühitə təsirləri yerli icmalar və ekosistemlər üçün mənfi nəticələrə səbəb ola bilər. Bu vəziyyət layihənin qarşındurmasını və ekoloji qaydaları gündəmə gətirə bilər.

İmkanlar. Orta Dəhlizin strateji yerləşməsi Türkiyənin Asiya və Avropa arasında ticarət həcmi artırmaq imkanı verir. Türkiyə bu marşrut boyunca logistika və ticarət mərkəzləri yaradaraq iqtisadi artımı dəstəkləyə bilər.

Türkiyə Orta Dəhlizdə investisiya imkanlarını qiymətləndirə bilər. Beynəlxalq investorlar üçün cəlbedici layihələr və infrastrukturun inkişafı layihələri Türkiyənin iqtisadi potensialını artırır.

Enerji və resursların idarə edilməsi. Türkiyə Orta Dəhlizdəki enerji layihələri ilə enerji nəqlində mühüm rol oynayır. TANAP və BTC layihələri kimi enerji dəhlizləri Türkiyənin enerji təhlükəsizliyini və regional təsirini gücləndirir. Türkiyənin Orta Dəhlizdəki enerji layihələri ilə enerji ehtiyatlarını şaxələndirmək imkanı var. Bu diversifikasiya ölkənin enerji müstəqilliyini artırır və beynəlxalq enerji ticarətində strateji rol oynayır.

Türkiyənin Orta Dəhlizindəki risklər, təhlükələr və imkanları ölkənin strateji roluna və iqtisadi potensialına təsir edən mühüm amillərdir. Geosiyasi risklər, təhlükəsizlik təhdidləri, iqtisadi dalğalanmalar və ətraf mühitə təsirlər Türkiyənin Orta Dəhlizdəki roluna təsir edə bilər. Ancaq iqtisadi və ticarət imkanları, enerji layihələri, infrastruktur sərmayələri, texnoloji inkişaf, diplomatik əməkdaşlıq və təhlükəsizliyin yaxşılaşdırılması kimi imkanlar Türkiyənin bu marşrutda strateji əhəmiyyətini artırır. Türkiyə bu riskləri və imkanları balanslaşdırılmış şəkildə idarə edərək, Orta Dəhlizin effektivliyini və regional inkişafı dəstəkləyə bilər.

Türkiyə İqtisadiyyat Nazirliyinin 2023-cü il Türkiyə İxrac Strategiyası və Fəaliyyət Planı, Xəzinə və Maliyyə Nazirliyinin 2021-2023-cü illər üçün Yeni İqtisadiyyat Proqramı və Karayolları Baş İdarəsinin 2017-2021-ci illər üçün Strateji Planı, regional

ticarət və nəqliyyat şəbəkələrini ümumi çərçivədə inkişaf etdirməkdir. Bu onu göstərir ki, Orta Dəhliz iqtisadiyyat, ticarət və nəqliyyat, eləcə də ümumi inkişaf planları kimi sahələrə hərtərəfli daxil edilib. Xülasə, Türkiyə Avropa ilə Asiyanı birləşdirən bir ölkə kimi Tarixi İpək Yolunun Canlandırılmasında həm siyasi, həm də iqtisadi üstünlüyə malikdir Dövlət bu potensialı nəzərə alaraq Orta Dəhlizin inkişafına xüsusi önəm verir və marşrut ölkələrini bu istiqamətdə həvəsləndirir və dəstəkləyir.

Avropa Birliyi və Orta Dəhliz

Avropa Birliyi (AB) ilə Orta Dəhliz arasında əlaqələr regional və global ticarət, enerji təhlükəsizliyi və beynəlxalq əməkdaşlıq baxımından böyük əhəmiyyət kəsb edir. İqtisadi və strateji imkanları, AB-nin Orta Dəhlizdəki rolunu və qarşılıqlı əlaqələri təfərrüatlandırmaqla bu əlaqələri aşağıdakı kimi ümumiləşdirmək olar.

Avropa Birliyinin iqtisadi əlaqələri və Orta Dəhliz. Orta Dəhliz Avropa və Asiya arasında quru əlaqəni təmin etdiyi üçün AB-nin Asiyadan mallara çıxışını asanlaşdırır. AB bu marşrut vasitəsilə ticarəti artırmaqla iqtisadi artımı və ticarət həcmi artırmaqla bilər. Orta Dəhliz AB-nin tədarük zəncirlərini diversifikasiya etməyə kömək edir. Xüsusilə, AB-nin Uzaq Şərq ölkələrinin məhsullarından asılılığını azalda və alternativ logistik marşrutlar təklif edə bilər.

İnfrastruktur və investisiyalar. AB Orta Dəhlizdə infrastruktur layihələrinə sərmayə qoymaqla bu marşrutun səmərəliliyini artırmaqla bilər. AB tərəfindən dəstəklənən layihələr dəmir yollarının, logistik mərkəzlərin və limanların modernləşdirilməsini əhatə edə bilər. AB Orta Dəhlizdə infrastruktur və logistika layihələrinə maliyyə dəstəyi verə bilər. Bu dəstək xüsusilə Avropa-Avrasiya ticarət dəhlizinin inkişafında mühüm rol oynayır.

Avropa Birliyinin strateji əlaqələri və Orta Dəhliz. Orta Dəhliz enerji resurslarının Avropaya nəqlində mühüm rol oynayır.

AB Orta Dəhliz vasitəsilə gələn enerji layihələrini dəstəkləməklə enerji təhlükəsizliyini artırma bilər. Məsələn, Azərbaycandan alınan təbii qaz AB-nin enerji tələbatının ödənilməsində mühüm rol oynayır. AB-nin Orta Dəhlizdəki enerji layihələri ilə enerji resurslarını diversifikasiya etmək imkanı var. Bu diversifikasiya Avropanın enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində mühüm amildir.

Geopolitik və diplomatik münasibətlər. Orta Dəhlizin effektivliyi Avropanın Asiya və Yaxın Şərqdəki strateji mövqeyini gücləndirir. Orta Dəhliz boyunca layihələri dəstəkləməklə AB regional sabitliyi təşviq edə və bu marşrutun təhlükəsizliyini artırma bilər. AB Orta Dəhliz vasitəsilə beynəlxalq diplomatik əlaqələrini gücləndirmək imkanına malikdir. Bu marşrut AB-nin global strateji mövqeyini gücləndirə və beynəlxalq əməkdaşlığa dəstək verə bilər.

Avropa Birliyi və Orta Dəhlizin ticarət və iqtisadiyyata təsirləri. Orta Dəhliz Avropanın Asiya ilə ticarətini daha səmərəli edir. Bu marşrutdan istifadə AB-nin Asiya bazarlarına çıxışını artırır və ticarət həcmi genişləndirir. Orta Dəhliz logistika xərclərini azaldır, məhsulların Avropa bazarında daha rəqabətli qiymətlərlə təklif olunmasına şərait yaradır. Bu, istehlakçı faydalarını artırır və AB daxilində iqtisadi artımı stimullaşdırır. Orta Dəhliz AB-nin yeni bazarlara çıxışını genişləndirir. Asiya bazarları Avropaya xarici ticarətini şaxələndirməyə və yeni iqtisadi imkanlar yaratmağa imkan verir. AB Orta Dəhliz boyunca yerləşən ölkələrdə infrastruktur və logistika layihələrinə sərmayə qoymaqla regional inkişafı dəstəkləyir. Bu investisiyalar AB-nin iqtisadi maraqlarını gücləndirir və strateji əhəmiyyətini artırır.

Avropa Birliyinin və Orta Dəhlizin təhlükəsizlik və sabitliyə təsirləri. AB Orta Dəhlizdə təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlığı dəstəkləyir və bu marşrutun təhlükəsizliyini artırır. Təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlıq regional sabitliyə kömək edir və potensial təhlükələri minimuma endirir. AB Orta Dəhliz boyunca sərhədyanı ərazilərin təhlükəsizliyini gücləndirmək üçün müxtəlif strategiyalar hazırlaya bilər. Bu, marşrut üzrə keçidlərin təhlükəsiz və fasiləsiz olmasını təmin edir.

AB Orta Dəhlizin təhlükəsizliyini və sabitliyini dəstəkləmək üçün regional əməkdaşlığı təşviq edir. Bu əməkdaşlıq regional və beynəlxalq səviyyədə təhlükəsizlik təhdidlərini azaldır. AB Orta Dəhlizdə mümkün böhranları idarə etmək üçün beynəlxalq əməkdaşlıq və strategiyalar hazırlayır. Bu, marşrutun səmərəliliyini və təhlükəsizliyini qoruyur.

Avropa Birliyinin Orta Dəhlizdə rolu iqtisadi, strateji və təhlükəsizlik baxımından geniş təsir dairəsinə malikdir. Ticarət və iqtisadi əlaqələrdən tutmuş enerji təhlükəsizliyinə, geopolitik strategiyalardan təhlükəsizlik sahəsində əməkdaşlığa qədər AB-nin Orta Dəhlizlə qarşılıqlı əlaqəsi regional və qlobal səviyyədə əhəmiyyətli imkanlar və töhfələr təqdim edir. Bu əlaqələr Orta Dəhlizin səmərəliliyini və strateji əhəmiyyətini artırır, eyni zamanda AB-nin qlobal iqtisadi və təhlükəsizlik siyasətlərində rolunu gücləndirir.

Rusiyanın Ukraynadakı hərbi əməliyyatları ilə əlaqədar bir çox AB-yə üzv dövlətlər və Qərbi nəqliyyat şirkətləri Rusiyaya qarşı sanksiyaları dəstəkləyir ki, bu da aktual məsələlərdəndir. Bu halda Şimali dahlizi ilə davam edən nəqliyyat yükünün bir hissəsinin Orta Dəhlizə keçəcəyi gözlənilir. Rusiya-Ukrayna müharibəsi ilə başlayan və iqtisadi təsirləri baxımından qlobal ölçüyə çatan

bu inkişaf həm də Orta Dəhlizin funksionallığının və səmərəliliyinin artırılmasının AB-nin xeyrinə olacağını göstərdi. Bütün bu hadisələri nəzərə alaraq, Orta Dəhlizin Şimal Dəhlizinə alternativ əməliyyat marşrutu olması, KYG daxilində yerləşməsi və TRACECA-nın qarşıya qoyduğu hədəflərlə üst-üstə düşməsi kimi səbəblərə görə AB tərəfindən açıq şəkildə dəstəklənir.

Orta Dəhlizin təhlükəsizliyi və gələcəyi üçün təhdidlər

Orta Dəhlizin gələcəyi qlobal ticarət, enerji təhlükəsizliyi və beynəlxalq əlaqələr baxımından əhəmiyyətli təhlükələr və imkanlar ehtiva edir. Bu təhdidlər və fürsətlər marşrutun səmərəliliyinə, təhlükəsizliyinə və strateji əhəmiyyətinə təsir göstərə bilər.

Təhdidlər. Orta Dəhlizin keçdiyi regionlarda siyasi və etnik münaqişələr marşrutun təhlükəsizliyini təhdid edə bilər. Məsələn, Mərkəzi Asiyanın bəzi ölkələrində vətəndaş iğtişaşları və ya Gürcüstan və Ermənistan arasında gərginlik marşrutda əməliyyat çətinlikləri yarada bilər. Orta Dəhliz boyu olan ölkələrdəki siyasi qeyri-müəyyənliklər iqtisadi və kommersiya fəaliyyətlərinin kəsilməsinə səbəb ola bilər. Bu, marşrutun etibarlılığına və səmərəliliyinə təsir göstərə bilər.

Təhlükəsizlik təhdidləri və terrorizm. Orta Dəhliz boyunca yerləşən ölkələrdə terror aktları marşrutun təhlükəsizliyini təhdid edə bilər. Terror hücumları logistik əməliyyatları poza və iqtisadi itkilərə səbəb ola bilər. Marşrut boyu bəzi ərazilərdə qaçaqmalçılıq və qeyri-qanuni fəaliyyətlər sərhəd təhlükəsizliyini və ticarətin müntəzəmliyini təhdid edə bilər.

İnfrastruktur və Logistika Problemləri. Orta Dəhlizdə bəzi regionlarda infrastruktur çatışmazlıqları və qeyri-adekvatlıqlar marşrutun effektivliyini və səmərəliliyini azalda bilər. İnfrastruktur layihələrində gecikmələr və xərclərin artması əməliyyat problemlərinə səbəb ola bilər. Marşrut boyu logistik problemlər,

xüsüsən də tranzitdə olan fasilələr ticarət axınlarına təsir edə və xərcələri artırır.

Ətraf mühitə və iqlimə təsirlər. İqlim dəyişikliyi Orta Dəhliz-in keçdiyi bölgələrdə təbii fəlakət risklərini artırır. Bu, marşrutun təhlükəsizliyinə və əməliyyat səmərəliliyinə təsir göstərə bilər. Ətraf mühit problemləri, xüsusilə iri infrastruktur layihələrində ətraf mühitə təsirin qiymətləndirilməsi layihələrin davamlılığına təsir göstərə bilər.

Fürsətlər. Orta Dəhliz Asiya və Avropa arasında ticarət axınını artırmaqla iqtisadi artımı stimullaşdırır. Bu marşrut beynəlxalq ticarət yollarının şaxələndirilməsinə imkan verir. Marşrut boyu infrastruktur layihələri böyük miqyaslı investisiyalar və iqtisadi imkanlar yaradır. Bu layihələr yerli iqtisadiyyatlara və qlobal iqtisadi integrasiyaya töhfə verir.

Enerji təhlükəsizliyi və resursların diversifikasiyası. Orta Dəhliz enerji resurslarının Avropaya nəqlini asanlaşdırmaqla enerji təhlükəsizliyini artırır. Bu marşrut enerji mənbələrinin şaxələndirilməsinə və enerji təhlükəsizliyinə töhfə verir. Orta Dəhliz üzrə enerji layihələri regional enerji əməkdaşlığını gücləndirir və enerji transferlərinin daha səmərəli olmasına şərait yaradır.

Geopolitik və strateji üstünlüklər. Orta Dəhliz regional əməkdaşlığı təşviq edir və regional sabitliyi artırır. Bu əməkdaşlıqlar regional təhlükəsizliyi və iqtisadi inkişafı dəstəkləyir. Orta Dəhliz-in strateji əhəmiyyəti beynəlxalq münasibətlərdə və global strateji planlaşdırmada mühüm rol oynayır. Bu marşrut global güc balansına təsir etmək potensialına malikdir.

İnfrastrukturun inkişafı və modernləşdirilməsi. Orta Dəhliz üzrə infrastruktur layihələri avtomobil yollarının, dəmir yollarının və logistika mərkəzlərinin modernləşdirilməsinə töhfə verir. Bu təkmilləşdirmələr marşrutun effektivliyini və səmərəliliyini artırır. İnfrastruktur və logistika layihələrində istifadə edilən texnoloji yeniliklər marşrutun idarə edilməsini və əməliyyatları daha səmərəli edir.

Orta Dəhlizin gələcəyini müxtəlif təhdidlər və fürsətlər formalaşdıracaq. Geopolitik gərginlik, təhlükəsizlik təhdidləri, infrastruktur problemləri və ətraf mühitə təsirlər marşrutun üzləşə biləcəyi potensial problemlərdir. Bununla belə, iqtisadi artım, ticarət artımı, enerji təhlükəsizliyi, strateji üstünlüklər və infrastruktur inkişafı kimi imkanlar Orta Dəhlizin beynəlxalq ticarətdə və regional əməkdaşlıqda mühüm rol oynamağa davam etməsini təmin edə bilər. Bu təhdidlər və imkanlar Orta Dəhlizin uzunmüddətli uğurunda və təsirində həlledici rol oynayacaq.

Qlobal siyasətdə Orta Dəhlizin artan əhəmiyyəti

Potensial qlobal siyasətdəki gərginliklərə, Rusiya-Ukrayna müharibəsinə, Tayvan böhranına, Avropanın daha müstəqil hərəkət etmək istəyinə, Atlantik alyansdakı müzakirələrə, beynəlxalq hüquqa məhəl qoymayan başqa bir ölkəyə müdaxilələrə, müxtəlif terror təşkilatlarının hücumlarına, daxili qeyri-sabitliyə nəzər saldıqda müxtəlif ölkələrdə rəngli inqilablar və çevrilişlər qlobal etibarsızlığı artırsa da, silahlanma yarışını da sürətləndirdi. İndiki şəraitdə dənizlər mühüm rəqabət və münaqişə məkanına çevrilib. Son misal olaraq İsrailin Qəzzaya hücumlarını əsas gətirən husilər, hücumları ilə Qırmızı dənizdəki keçidi bağladılar. Eyni zamanda, Somali kimi ölkələrin sahillərində baş verən pıratçılıq fəaliyyəti əhəmiyyətli təhlükə hesab olunur. Dəhlizlərin təhlükəsizliyi ölkələr arasında ticarət üçün böyük əhəmiyyət kəsb etsə də, daşınma müddətinə və xərclərinə birbaşa təsir edir. Bu səbəbdən dövlətlər ən qısa və ən az xərc tələb edən dəhlizlərə üstünlük verirlər. Dünya ticarətinin 96%-i dəniz yolu ilə həyata keçirilsə də, xətlərin etibarsızlığı dövlətləri quru xətlərə yönəldir.

Orta Dəhlizin dünya siyasətində və Avrasiyada artan önəmi, keçdiyi marşrutun təhlükəsizliyi, qısalığı və ucuzluğu, eləcə də hansı dövlətlərə aid olması baxımından əhəmiyyətlidir. Çünki NEBL və Rusiyadan keçən Şimal dəhlizi sanksiyalara görə bağlanıb. CCWAEC isə Qərbin də sanksiyalarına məruz qalan İran ərazisindən keçir. Aydındır ki, Asiya və Avropa qitələrinin kəşşidiyi hissənin böyük qismi Rusiya və İranın nəzarətindədir. Bu iki

dövlətin təsirsiz olduğu, yəni sanksiyalara məruz qalmadığı yeganə regionlar Xəzər dənizi və Cənubi Qafqazdır. Bu baxımdan, dənizlərin etibarsızlaşdığı bir vaxtda Türkünstan-Xəzər dənizi-Cənubi Qafqaz xətti Avropa ilə Çin arasında ən təhlükəsiz bölgədir. 2022-ci ilin fevralında başlayan Rusiya-Ukrayna müharibəsi ilə Moskvaya sanksiya tətbiq edən Qərb fərqli yollara üz tutub. Çin Tayvan mərkəzli gərginlik və dənizdə artan gərginliyə paralel artan risk və təhdidlərə qarşı etibarlı və sabit xətt olan Orta Dəhlizə də üz tutub. Çünki Çinin Orta Dəhlizə doğru irəliləməsi ilə bu xəttə sıxlığın artması müşahidə olunur. Həm Türk dövlətləri, həm də Çin problemsiz Orta Dəhliz istəyir. Bu məqsədlə Çin-Qırğızıstan-Özbəkistan arasında dəmir yolunun tikintisi üçün texniki-iqtisadi əsaslandırma işlərinə başlanılıb. Orta Dəhlizlə Türkmənistan və İrana çatdıqdan sonra Çin bu bölgədən qurudan Orta Şərqi digər hissələrinə və Ərəb Dünyasına da çata biləcək. Bu məqsəd çərçivəsində Orta Dəhliz Asiya-Sakit Okean regionunda gərginliyə qarşı ən sərfəli marşrut kimi qarşıya çıxır. Bu kontekstdə İran və Səudiyyə Ərəbistanı arasında uzlaşmanın ən mühüm dəstəkçisi olan Çinin Orta Dəhlizdə əhəmiyyətli sərmayələr yatırması ehtimalı var.

2020-ci ildə Orta Dəhliz vasitəsilə Çindən 350 min ton məhsul göndərildiyi halda, 2022-ci ildə bu məbləğ 3,2 milyon tona yüksəlib. Çinlə yanaşı, AB Cənubi Qafqaz-Xəzər dənizi-Türkünstan xəttinə xüsusi maraq göstərir. Aktyorların marağı həm AB daxilində, həm də region dövlətləri ilə ikitərəfli əlaqələr çərçivəsində formalaşır. 29 yanvar 2024-cü il tarixində Brüsseldə keçirilən AB-Mərkəzi Asiya Nəqliyyat Bağlantısı üçün Qlobal Gateway İnvestorlar Forumunda Avropa ilə Türkünstanı birləşdirən Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun (TİTR) inkişafı

üçün 10,2 milyard ABŞ dolları məbləğində investisiya vəd edilib. AB-nin verdiyi bu vəd Orta Dəhlizin imkanlarını artıracaq. Avropadan maraq təkcə AB çərçivəsində deyil. Eyni zamanda Almaniya, Fransa kimi ölkələr Qafqaz və Türkünstanla münasibətlərini gücləndirir. Bunun əsas səbəblərindən biri Orta Dəhliz olsa da, digər səbəb region ölkələrinin yeraltı sərvətləridir. Dünya Bankı (DB) 2023-cü ilin noyabrında “2030-cu ilə qədər səyahət müddətini üç dəfə artırmaq və səyahət vaxtını yarıya endirmək üçün siyasətlər və investisiyalar” adlı hesabat dərc edib. Hesabatda Orta Dəhliz “Çini Avropa ilə birləşdirən və Rusiyanın Ukraynaya təcavüzündən sonra böyük diqqət çəkən multimodal nəqliyyat dəhlizi” kimi müəyyən edilir. Sözügedən hesabatda dəhlizin sıxlığının artırılmasından danışılır və dəhlizin səmərəliliyinin artırılmasının zərurətə çevrildiyi bildirilir.

Orta Dəhlizin Avropa ilə Asiya arasında körpü olduğu vurğulansa da, dəhlizin təkmilləşdirilməsə, əsas xətlərdən birinə çevrilə bilməyəcəyi də iddia edilir. 2023-cü il dekabrın 13-də İqtisadi Əməkdaşlıq və İnkişaf Təşkilatı (OECD) “Orta Dəhliz potensialının reallaşdırılması” adlı hesabat dərc edib. Hesabatda əsasən orta dəhlizin müxtəlif problemlərlə üzləşdiyi bildirilir. Bildirilir ki, bu çərçivə dövlətlərinin qəbul etdiyi siyasətlər tutumuna paralel olaraq Orta Dəhlizin əhəmiyyətinə töhfə verəcək.

Bundan əlavə, Türk dövlətləri (TDT) Orta Dəhlizin imkanlarını artırmaq üçün ikitərəfli və çoxtərəfli təşəbbüslərlə çıxış edirlər. Digər tərəfdən, Avropa və Çinin dəhlizə göstərdiyi maraq gələcəyə dair müsbət gözləntiləri artırır.

Nəticə

Dünya sistemi və Avrasiya transformasiya prosesindədir. Avrasiyada, xüsusən də son 35 ildə güc mərkəzləri dəyişir və yeni mərkəzlər yaranır. Uzun müddət dünyanın istehsal mərkəzi sayılan Avropa indi bazara çevrilib. Çünki Çin, Hindistan, Banqladeş kimi ölkələrdə istehsal olunan məhsullar Avropaya ötürülür. İstehsal mərkəzləri ilə bazar arasında davamlı ticarəti təmin etmək üçün müxtəlif dəhlizlərə ehtiyac var. Dünyada gərginliyin və qarşıdurmanın artdığı bir dövrdə dəhlizlərin təhlükəsizliyi və sabitliyi də dəhlizlərin özü qədər vacibdir. Çünki dəhlizdəki qeyri-sabitlik birbaşa bütün mərkəzlərə və hətta daha geniş miqyasda Avrasiya coğrafiyasına təsir edə bilər. Bunun ən son nümunələrindən biri Rusiyadır.

Avrasiyanın böyük dövlətləri arasında əsas nəqliyyat və daşıma xətlərindən birinə çevrilən Orta Dəhliz Avrasiyanın integrasiyasını asanlaşdırır, güclü və balanslaşdırılmış Asiya coğrafiyası yaradır, marşruta daxil olan ölkələrin inkişafını sürətləndirir. Bu, Avrasiya ölkələrinə, xüsusən də müxtəlif iqtisadiyyatları, eləcə də müxtəlif aktorları, mədəniyyətləri və maraqları birləşdirərək bir-birini daha yaxından tanımağa imkan verir. Bu kontekstdə Avrasiya beynəlxalq sistemdə transformasiyanı yaşayır; Orta Dəhliz verdiyi imkanlar sayəsində bütün regiona təsir edən daxili transformasiya prosesinə mühüm töhfələr verir. Mövcud inkişafлар müxtəlif marşrut və dəhlizlərə əhəmiyyətli dərəcədə təsir göstərir.

İndiki prosesdə dəhlizlər üçün müxtəlif risklərdən, təhlükələrdən, imkanlardan danışmaq olar. İlk növbədə, marşruta daxil olan

ölkənin sabit olması və təhlükəsizlik təhdidlərinin aşağı olması gözlənilir. Çünki bir ölkənin dəhlizə daxil olması yeni investisiyalarla daşınacaq malların təhlükəsizliyini ön plana çıxarır. Çin, Avropa və Hindistan kimi aktorların investisiyalarının və kapitallarının təhdid olunmadığı sabit dəhlizlərə ehtiyacı var.

Bu kontekstdə diqqət çəkən xətlərdən biri də Orta Dəhlizdir. Orta Dəhliz ümumiyyətlə türk dövlətlərinin hakim olduğu coğrafiyadan keçir. Sözügedən dövlətlər arasındakı əlaqələr TDT kimi təşkilatlar vasitəsilə struktur formasına gətirilərkən, TDT dövlətlər arasında nəqliyyat və gömrük maneələrinin aradan qaldırılmasında və sistemlərin bənzər bir quruluşa çevrilməsində də təsirli olur. Bu vəziyyət regionda həm əməkdaşlığa, həm də harmoniyaya şərait yaradır və Orta Dəhlizin xərclərini və müddətini azaltmaqda təsirli olur. Beləliklə, Orta Dəhlizdən keçən məhsul minimum problemlə, təhlükəsiz, daha az xərclə və qısa müddətdə daşına bilər. Dəhlizə investisiyalar və ölkələr arasında əməkdaşlığın artırılması onun imkanlarını, potensialını və əhəmiyyətini tam üzə çıxaracaq. Bu nöqtədə Orta Dəhliz həm ən stabildir, həm də digər marşrutlarla müqayisədə investisiya baxımından ön plana çıxmağa başlayıb. Onun potensialı və Lapis Lazuli kimi filialları ilə yeni mərkəzlərə açılma imkanı göstərir ki, investisiyalar qısa, orta və uzunmüddətli perspektivdə əhəmiyyətli qazanclar gətirəcək. Orta Dəhlizin xüsusiyyətləri geniş Avrasiya coğrafiyasını birləşdirir və eyni zamanda ticarətin daha təhlükəsiz şəkildə həyata keçirilməsinə şərait yaradır. Bu yolla dünya ticarətinin və iqtisadiyyatının dünyada artan gərginlikdən ən az təsirlənməsinə töhfə verir. Nəticədə yaşanan gərginliklər səbəbindən Orta Dəhlizin əhəmiyyətinin artdığı görünür. Eyni dövrdə həm Çin, həm AB, həm də ayrı ayrı AB ölkələrinin Orta Dəhlizə maraq göstər-

məsi də buna sübut sayıla bilər. Bundan əlavə, Orta Dəhlizdə olan ölkələr ümumilikdə öz sabitliyini bərqərar ediblər. Ancaq bu gün dövlətlər arasında mübahisədən danışmaq çox çətindir. Marşrut boyu ölkələr arasında ikitərəfli və çoxtərəfli əlaqələr qarşılıqlı hörmət, ortaq maraq və qazan-qazan yanaşması ilə güclənir. Digər tərəfdən, Azərbaycan İkinci Qarabağ müharibəsində qazandığı qələbə ilə Cənubi Qafqazda sülhü təmin etməyə başladı.

Bundan əlavə, Orta Dəhlizdəki dövlətlər həm Çin və Avropa ilə inkişaf etdirdikləri əlaqələr, həm də TDT çərçivəsində qəbul etdikləri qərarlarla Orta Dəhlizin imkanlarını artırmaq üçün ortaq münasibət və siyasətə malikdirlər. Orta Dəhliz müasir global ticarət və enerji axınlarının mərkəzində mühüm nəqliyyat marşrutudur. Bu marşrut Asiya ilə Avropa arasında strateji əlaqə yaradır, beynəlxalq iqtisadi və ticarət dinamikasını formalaşdırır.

Azərbaycanın bu dəhlizdəki rolu həm coğrafi mövqeyinə, həm də iqtisadi resurslarına görə bu marşrutun əsasını açıq şəkildə ortaya qoyur.

Azərbaycanın Orta Dəhlizdə strateji əhəmiyyəti bir neçə əsas amildən irəli gəlir. İlk növbədə, Azərbaycanın coğrafi mövqeyi Asiya ilə Avropa arasında quru və dəniz yollarının kəsişməsində yer almağa imkan verir. Bu yer Azərbaycanı Orta Dəhlizin qərbsərq oxunda kritik tranzit nöqtəsinə çevirir. Xəzər dənizində sahili olan ölkə həm də regional enerji nəqli marşrutlarının mühüm tərkib hissəsidir.

Enerji resursları baxımından Azərbaycanın zəngin təbii qaz və neft ehtiyatları Orta Dəhlizin enerji təhlükəsizliyi baxımından nə qədər vacib olduğunu vurğulayır. Ölkə həm yerli, həm də beynəlxalq enerji layihələrində əsas rol oynayır. Azərbaycanın ener-

ji infrastrukturu və potensialı Avropanın enerji təhlükəsizliyinə töhfə verməklə yanaşı, regional əməkdaşlığı gücləndirir.

Nəticədə Azərbaycanın Orta Dəhlizdə strateji rolu həm regional, həm də global səviyyədə böyük təsirə malikdir. Ölkənin coğrafi üstünlükləri, enerji resursları və infrastruktur layihələri Orta Dəhlizin səmərəliliyini və effektivliyini artırır, beynəlxalq ticarətə və enerji təhlükəsizliyinə təsirini gücləndirir. Azərbaycanın bu kritik marşrutda rolu global iqtisadi və strateji dinamika baxımından bundan sonra da həlledici olacaqdır.