

Orta Dəhliz: Qərbin TRASEKA layihəsindən Şərqlin Kəmərlər və Yol təşəbbüsünə

written by Vusal Guliyev

Qədim İpək Yolunun yenidən dirçəldilməsi global və regional güclərin tarix boyu maraq dairələrində olmuşdur. Müasir dünyada da iqtisadi əlaqələr sisteminin vacib elementi hesab edilən beynəlxalq nəqliyyat daşımaları və logistik infrastruktur quruculuğu bir çox hökumətin siyasi gündəmində vacib yer tutur. Son 30 ildə planetin hegemon siyasi aktorları Uzaq Şərqdən başlayaraq Mərkəzi Asiya, Cənubi Qafqaz, Yaxın Şərq və Anadolu torpaqlarını keçməklə Avropaya qədər uzanan çoxşaxəli tranzit şəbəkənin qurulması istiqamətində dəyəri milyard dollarla ölçülən və onlarla ölkəni əhatə edən kommunikasiya və integrasiya layihələri təqdim ediblər. Qitələrarası coxtəyinatlı tranzit qovşaqların və regional logistik mərkəzlərin inkişaf etdirilməsində daha çox Avropa İttifaqı və Çin kimi siyasi aktorlar iri büdcəli dövlət proqramlarının icrasını həyata keçirib.

Bu məqalədə şərq-qərb beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin inkişafı yönündə Avropa və Asiya dövlətlərinin addıqları müştərək addımları nəzərdən keçirəcəyik. Avropanın *TRASEKA* proqramı və Çinin *Kəmərlər və Yol* strategiyası kimi global və regional müstəvidə ön plana çıxan coxtərəfli əməkdaşlıq layihələrindən bəhs etməklə həm quru, həm də dəniz əsaslı ticarət yollarının integrasiya edilməsi və potensialının artırılması cəhdlərini geniş prizmadan araşdıracağıq. Koronavirus pandemiyasının global təchizat zəncirində törətdiyi fəsadlar və eləcə də Rusiya-Ukrayna müharibəsinə görə ənənəvi tranzit xətlərində yaranan ləngimələr nəticəsində geoiqtisadi əhəmiyyəti artan Orta Dəhliz və ya *Trans-Xəzər Nəqliyyat Marşrutu* olaraq da adlandırılan nəqliyyat şəbəkəsi də məqalənin əsas müzakirə predmetlərindən biri olacaq. Avrasiya qitəsinin geoiqtisadi

landşaftının yenidən formalaşmasına təsir edə biləcək sadalanan beynəlmiləl layihələrin tam təşəkkülü üçün zəruri infrastruktur quruculuğunu və bu yöndə tələb olunan maliyyə resurslarını təhlil etməklə yanaşı, yenidənqurma prosesinin qarşısını kəsən əngəllər barədə də danışacağıq. Həmçinin daha dəqiq anlaşılməsi üçün mətn daxilində hər bir layihəyə aid vizual xəritələrə də yer veriləcək.

Brüsselin cəhdi

Ötən əsrin 90-cı illərində Avropa ittifaqı SSRİ-nin süqutundan sonra müstəqillik qazanmış Şərqi Avropa, Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya dövlətlərinə siyasi, iqtisadi və ticari müstəvidə texniki və maliyyə yardımlarını özündə ehtiva edən TASİS (Müstəqil Dövlətlər Birliyinə Texniki Yardım) proqramının icrasına başlamışdı. Təklif edilmiş ilk layihələr arasında 70 illik təcrid nəticəsində global bazarlardan uzaq düşmüş, karbohidrogen ehtiyatları ilə zəngin və ən əsası Avrasiya qitəsi boyu şərqlə qərb arasındakı əhəmiyyətli ticarət marşrutlarının üzərində yerləşən Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqaz ölkələrinin dayanıqlı iqtisadi model qurmalarını və global iqtisadiyyata integrasiyasını təmin edəcək TRASEKA təşəbbüsü (Avropa-Qafqaz-Asiya Nəqliyyat Dəhlizi) xüsusi yerə [sahib idi](#).

Rusiya və İran üzərindən dəmir və quruyolu vasitəsilə həyata keçirilən yük daşımalarına alternativ marşrut olaraq da nəzərdə tutulmuşdu. Hərçənd sözügedən nəqliyyat dəhlizi Rusiya Federasiyasının ərazisindən keçən magistrallara yük nəqlinin həcmi baxımından heç vaxt rəqib ola bilməmişdir. Alternativ nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafına baxmayaraq, Çindən Avropaya və əksinə quru yolu ilə daşınan yüklərin böyük bir hissəsi hələ də Rusiya Federasiyasına aid dəmiryolları üzərindən həyata keçirilir. Hətta bu vəziyyəti bir ildən çoxdur ki, davam edən Rusiya-Ukrayna müharibəsinə görə Qərbin Moskvaya tətbiq etdiyi irimiqyaslı siyasi-iqtisadi sanksiyalar belə dəyişməyə kifayət etməyib.

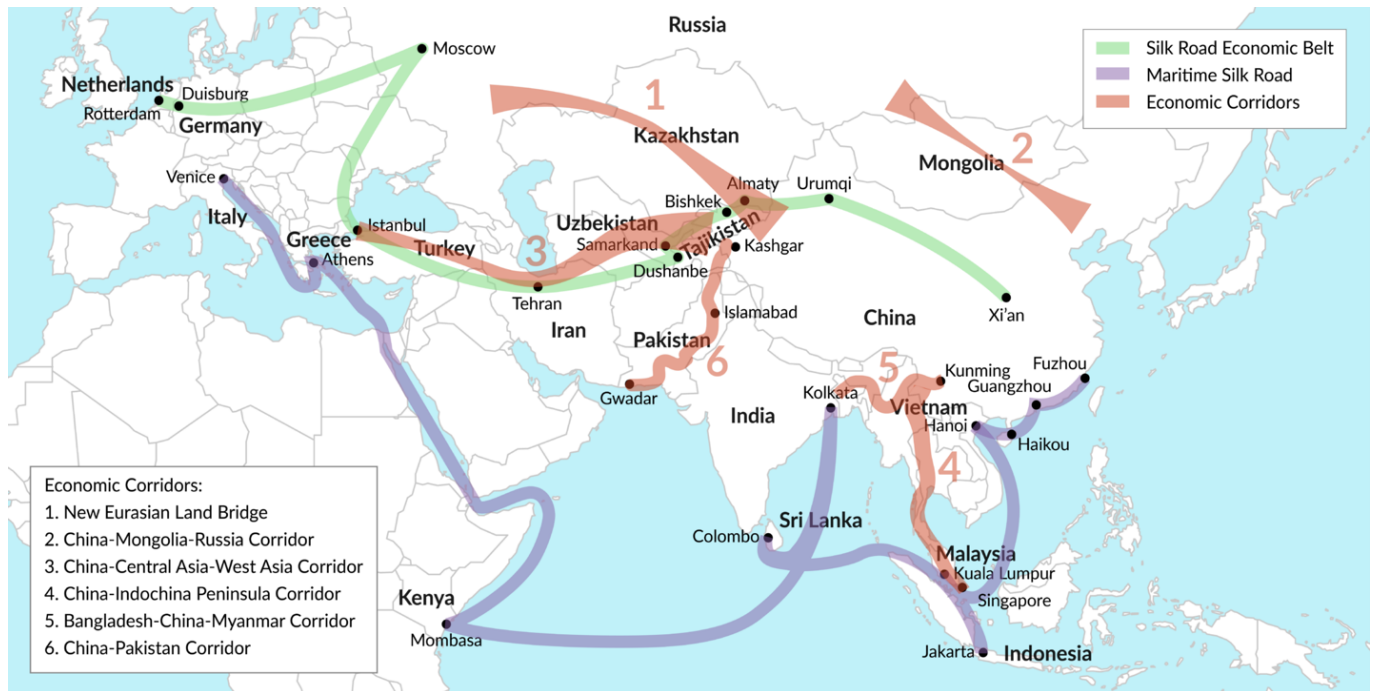
TRASEKA hər nə qədər Avropa-Çin arasında quru yolu ilə nəql edilən yüklərin bir qismi üçün cəlbedici alternativ marşrutlar təqdim etsə də, bir sıra texniki, iqtisadi və bürokratik faktorlar ucbatından haqqında danışdığımız layihənin beynəlxalq miqyasda rəqabətə davamlılığı daim sual altında qalmışdır. Məsələn, ölkələrarası sadələşdirilmiş gömrük prosedurasının zəif təşkili və vahid gömrük rüsumunun tətbiq edilməməsi, iqtisadi regionların integrasiyası edilməsindəki çətinliklər, zəruri infrastruktura quruculuğunun ləng getməsi, texniki gerilik və iş proseslərinin avtomatlaşdırılmaması, elektron xidmət növlərinin şaxələndirilməməsi, kommunikasiya kanallarının səmərəsizliyi, qurumlararası əlaqələrin optimal idarə edilməməsi, trans-regional yükötürmə və yüksəkləmə qabiliyyətinin az olması, sərhəd-keçid məntəqələrində gecikmələr, proseslərin qeyri-şəffaf idarə edilməsi, yüksəkixtisaslı kadr potensialının azlığı, çətin coğrafi şərtlər, rəqəmsal həllərdən yetərincə istifadə edilməməsi, hökumətlərarası koordinasiya mexanizmlərinin zəif təşəkkülü, maliyyə çatışmazlıqları TRASEKA layihəsinin tam gücüylə icrasının qarşısında duran ən böyük maneə olaraq [görülür](#).

Bu günə qədər birbaşa TRASEKA hesabına tamamlanmış layihələr içərisində əsasən trans-regional və çoxmodullu nəqliyyat-logistika dəhlizlərinin inkişafı yer alır. (Postsovet ölkələri arasında kommunikasiya kanallarının gücləndirilməsi

istiqamətində çalışan Avropa Komissiyasının Azərbaycan daxil olmaqla, üzv dövlətlərin infrastruktur quruculuğu üçün TRASEKA proqramı çərçivəsində ayırdığı büdcələrlə [keçid](#) vasitəsilə tanış ola bilərsiniz.) Brüssel hal-hazırda *Global Gateway Strategy* adını verdikləri genişmiqyaslı yenidənqurma [proqramıyla](#) beynəlxalq infrastruktur layihələrinə dəstək verir. 2021-ci ildə elan edilmiş bu layihə 300 milyard dollarlıq büdcəsilə 2021-2027-ci illər ərzində Avropa İttifaqı ölkələrinin və tərəfdaş dövlətlərin yol-nəqliyyat sistemlərinin qurulmasında iştirak edəcək.

Pekinin planı

Dünya iqtisadiyyatının lokomotivlərindən biri olan Çin də birbaşa özünün nəzarət edə biləcəyi və ən əsası, Rusiyanın Avrasiya boyu uzanan quru əsaslı logistika dəhlizlərindən, ABŞ hökmranlığı altındakı dünya okeanından, su kanallarından və boğazlarından asılılığa son qoyacaq trans-kontinental nəqliyyat-logistika xətlərinin tikintisinə əzəldən böyük maraq göstərmişdir. Çin bu minvalla 2013-cü ildə həm quru, həm də dəniz əsaslı global layihəsi olan *Kəmər və Yol təşəbbüsünü* (məqalənin davamında layihənin adı üçün *KYT* akronimindən istifadə ediləcək) [təqdim etmişdir](#). Ümumiyyətlə, bir sıra xüsusiyyətlərinə görə TRASEKA ilə eyni məzmunə sahib olan *KYT* təkcə infrastruktur quruculuğu ilə kifayətlənməyərək, təşəbbüsə qoşulmuş dövlətlərlə siyasi-iqtisadi, elmi-mədəni və sosial-humanitar xarakterli təmasların hərtərəfli gücləndirilməsini diqqətdə saxlayır.



Xəritə 2. (Kəmərlər və Yol təşəbbüsü nəzdində Çinin təklif etdiyi qitələrarası ticarət dəhlizləri. Mənbə: www.gisreportsonline.com)

Maliyyə həcminə və əhatə dairəsinə görə dünya tarixinin ən böyük beynəlmiləl layihələrindən biri hesab edilən KYT nəzdində Çinlə tərəfdaşlıq edən ölkə sayı [149-dur](#). Bir azdan haqqında ətraflıca danışacağımız Orta Dəhlizin əsas ölkələri olan Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan və Qazaxıstan da bu baxımdan istisna deyil. Hər dörd dövlət də Çin ilə KYT çərçivəsində qarşılıqlı iqtisadi əlaqələrin inkişaf etdirilməsinə və mövcud əməkdaşlıqların dərinləşdirilməsinə dair memorandum imzalayıb. Bundan başqa, KYT-ə üzv ölkələri arasında iqtisadi əməkdaşlığın inkişafı və perspektivli layihələrin maliyyələşdirilməsi kimi məsələlərin həllini nəzərdə tutan *Asiya İnfrastruktur və İnvestisiya Bankı (AİİB)* da 2016-cı ilin may ayından etibarən [fəaliyyətə başlamışdır](#). Çinin rəhbərliyi altında 57 ölkənin birgə iştirakı ilə qurulmuş AİİB, XXI əsrin ən böyük beynəlxalq maliyyə institutlarından bir hesab edilir. Qeyd edək ki, adı çəkilən bankın ilk təsisçi üzvlərindən biri də 254,1 milyon dollarlıq kapital ilə Azərbaycan hökuməti [olub](#).

İlkin nizamnamə kapitalı 100 milyard dollar olaraq müəyyən

edilmiş AİİB, əsasən, Asiya regionunda enerji, nəqliyyat, şəhərsalma, su təchizatı, logistika, telekommunikasiya, kənd təsərrüfatı, ətraf mühit və digər sahələrin inkişafını təmin edəcək layihələrin maliyyələşməsinə həyata keçirir. Misal olaraq, sözügedən bank fəaliyyətə başladığı ili Azərbaycanla birgə 7 üzv ölkənin nəqliyyat, logistika və tranzit infrastrukturunun təkmilləşdirilməsinə, enerji daşıyıcılarının tikintisinə və şəhərsalma təşəbbüslərinə yönəlmiş 9 layihə üçün ümumilikdə 1.7 milyard dollar həcmində kredit ayırmışdır. Daha dəqiqi, AİİB Azərbaycan təbii qazının Avropaya çatdırılmasını nəzərdə tutan *Cənub Qaz Dəhlizi* layihəsinin tərkib hissələrindən biri olan *Trans-Anadolu Qaz Boru Kəmərinin* (TANAP) tikintisinə 2016-cı ilin dekabr ayında 600 milyon dollar dəyərində uzunmüddətli kreditin ayrılması ilə bağlı qərar [qəbul edib](#). Hal-hazırda 106 ölkənin üzv olduğu AİİB genişmiqyaslı fəaliyyətinə və təmin etdiyi kreditin həcminə görə dünyanın köklü maliyyə qurumlardan olan *Beynəlxalq Valyuta Fonduna*, *Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankına*, *Asiya İnkişaf Bankına* və *Dünya Bankına* alternativ olaraq görülür.

AİİB ilə yanaşı, *Çin Xalq Mərkəzi Bankının* texniki və maliyyə dəstəyi ilə əsası qoyulmuş *Çin İnvestisiya Korporasiyası* da KYT vasitəsilə üzv ölkələrdə iqtisadiyyatın müxtəlif sektorlarını əhatələyən və dəyəri milyard dollarla ölçülən investisiya qoyuluşları həyata keçirtməkdədir. Belə ki, *Şanxay Fudan Universitetinin* 2023-cü ilin yanvar ayında dərc etdiyi [hesabata](#) əsasən, yuxarıda adı çəkilən maliyyə təşkilatları vasitəsilə Çin, 9 il ərzində (2013 – 2022) təşəbbüsə üzv olan ölkələrdə ümumilikdə 932 milyard dollar həcmində investisiya qoyuluşu həyata keçirdib.

KYT-nin bizim regiona aid olan hissəsi layihənin 6 əsas iqtisadi marşrutundan biri olan *Çin – Mərkəzi və Qərbi Asiya Ticarət Dəhlizidir* (ikinci xəritədə 3 nömrə ilə göstərilmiş narıncı düz xətt). Bizim *Orta Dəhliz* və ya *Trans-Xəzər Marşrutu* olaraq da adlandırdığımız trans-regional tranzit xətt ilə üst-üstə düşən KYT-nin bu ticarət koridoru vasitəsilə

Çindən yola çıxan qatarların növbəylə Qazaxıstan və bəzi hallarda Türkmənistana, ordan da bərələrlə Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və dolayısıyla Qara Dəniz və Türkiyə üzərindən Avropaya çatdırılması nəzərdə tutulur. Böyük hava və dəniz limanlarının yerləşdiyi, neft və təbi qaz kimi enerji resurslarının daşındığı tranzit xətlərin də daxil olduğu sözügedən çoxfunksiyalı dəhliz tam potensialı ilə fəaliyyət göstərə biləcəyi təqdirdə, həm qitələrarası məsafə və müddətin qısalmasına, həm də marşruta daxil olan dövlətlər arasındakı ticarət dövriyyəsinin və maliyyə axınının artmasına şərait yarada bilər.

Orta Dəhliz

Çin və Avropa arasında hər il 200 milyon tondan çox yük daşınır. Bunun 96%-ə yaxını dəniz, 4%-i isə quru nəqliyyat dəhlizləri vasitəsilə [həyata keçirilir](#). Quru yollarının əsas hissəsini də dəmiryolları təşkil edir. Yükdəşinməsi baxımından dəmir yolları hava yoluyla müqayisədə daha ucuz, dəniz yoluyla müqayisədə isə daha sürətli hesab edilir. Bu mənada, Rusiya Federasiyasının ərazisindən keçən 9300 km uzunluğundakı *Trans-Sibir dəmir yolu magistralı* , başqa adı ilə *Şimal Dəhlizi* uzun illər çinli tədarükçülərin mallarını avropalı istehlakçılara (eləcə də əks istiqamətdə) çatdırmaqda əsas rolu oynayıb. Koronavirus pandemiyası dövründə ənənəvi tədarük zəncirlərinin pozulması və beynəlxalq yükdəşimələrin nəqlində yaşanan sıxıntılar Orta Dəhliz kimi əsasən dəmir yol şəbəkəsindən ibarət olan alternativ tranzit koridorlarının da ön plana çıxmasına rəvac verib. Üstəlik, Kontinental Avropada hələ də davam edən müharibəyə görə Orta Dəhlizlə beynəlxalq yük daşınmalarının həcmində əvvəlki illərlə müqayisədə ciddi artım qeydə alınmaqdadır.



Xəritə 3. (Orta Dəhliz və ya Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu (TBNM) olaraq bilinən çoxmodullu trans-kontinental nəqliyyat xətti. Mənbə: www.middlecorridor.com)

İnstitusional əsası 2013-cü ildə Astana şəhərində Azərbaycan, Gürcüstan və Qazaxıstan hökumətlərinin *Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun inkişafı üzrə Koordinasiya Komitəsinin* yaradılması ilə [qoyulan](#) Orta Dəhliz bir çoxları tərəfindən Avropa və Çin arasında əsas dəmir yolu əlaqəsi olan Trans-Sibir xəttinə rəqib olaraq göstərilir. Çin-Qazaxıstan sərhədindən başlayan bu marşrut dəmir və dəniz yolları vasitəsilə Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazisindən keçərək Avropaya qədər uzanır. Dəhliz üzrə Çindən qərb istiqamətində ölkələrarası ilk sınaq konteynerlərinin daşınması 2015-ci ildə [baş tutub](#). 2020-ci ildən etibarən isə Orta Dəhliz ilə ayda iki dəfə olmaqla Türkiyədən Çinə müntəzəm olaraq konteynerlərin daşınması [həyata keçirilir](#). 2020-2021-ci illərdə bu koridorla nəql edilmiş yükün ümumi həcmi 350.000 – 530.000 ton arası olsa da, dəyişən dinamiklər kontekstində təkcə 2022-ci ildə bu rəqəm 3.2 milyon tona qədər [artmışdır](#).

Hal-hazırda Orta Dəhliz vasitəsilə beynəlxalq yüklərin nəql edilməsi *Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti* (2017) və *Ələt portu* (2016) hesabına mümkün olur. Türkiyə də *Yavuz Sultan Səlim körpüsü* (2016), *Osmanqazi körpüsü* (2016), *Çanaqqala körpüsü* (2022), o cümlədən *Marmaray* (2013) və *Avrasiya* (2016)

sualtı tunelləri kimi çeşitli layihələrlə Orta Dəhlizdəki mövqeyini gücləndirməyə çalışır. Ankara eyni zamanda *Filyos* (Qara dəniz), *Çandarlı* (Egey dənizi) və *Mersin* (Aralıq dənizi) kimi Orta Dəhlizin yük ötürmə qabiliyyətini artırma biləcək dəniz limanlarının da inkişaf etdirilməsini [diqqətdə saxlayır](#). Qazaxıstan tərəfinin də 2014-cü ildə *Trans-Qazaxıstan dəmir yolu şəbəkəsi* çərçivəsində tikintisini tamamladığı 988 km uzunluğundakı *Zhezkazgan–Saksaulskaya–Shalkar–Beyneu dəmir yolu xətti* Orta Dəhlizin əsas tərkib hissələrindən biri hesab edilir. Qazaxların *Nurlu Yol* adını verdikləri irimiqyaslı dövlət infrastruktur proqramı nəzdində tikilən bu dəmir yolu magistralı hesabına Çinin qərbindən Qazaxıstanın qərbinə, yəni Xəzər sahillərinə qədər olan məsafə 1000 km [qısalmışdır](#).

Qərb ölkələrinin sanksiya siyahısına birbaşa daxil olmasa da, hazırda Şimal Dəhlizindən istifadə əvvəlki illərlə müqayisədə azalmışdır. Qlobal təchizat zəncirlərində meydana gəlmiş qeyri-müəyyənliklər fonunda *Maersk* (Danimarka), *Nurminen* (Finlandiya), *COSCO* (Çin), *MSC* (İsveçrə), *ÖBB Rail Cargo Group* (Avstriya), *CEVA Logistics* (Fransa), *Rail Bridge Cargo* (Hollandiya) və *Gebrüder Weissrganizes* (Avstriya) kimi dünyanın aparıcı yükdaşıma və logistika şirkətləri alternativ tranzit marşrutlara [yönəliblər](#). Sadalanan transmilli korporasiyalar Orta Dəhliz vasitəsilə iritonnajlı konteynerlərini ötürməklə bərabər, həm də onun texniki inkişafında və optimallaşdırılmasında əsas [rolu oynayırlar](#). Orta Avrasiya boyu uzanan qatar-bərə yollarından ibarət bu nəqliyyat dəhlizinin inkişafına uzun illərdən bəri global nəqliyyat-tranzit xətlərinin diversifikasiyasına çalışan *Asiya İnkişaf Bankı*, *Avropa İnvestisiya Bankı*, *Asiya İnfrastruktura və İnvestisiya Bankı*, *Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı*, o cümlədən *Dünya Bankı* kimi global müstəvidə fəaliyyət göstərən əsas maliyyə təşkilatları da maraq göstərir.

Orta Dəhliz Şimal Dəhlizi ilə müqayisədə 2000 km daha qısa olsa da, onun bir neçə ölkənin quru/dəniz sərhədindən və gömrük nəzarətindən keçməsi dəhlizin cəlb ediciliyini və etibarlılığını azaldan başlıca faktordur. Bundan savayı,

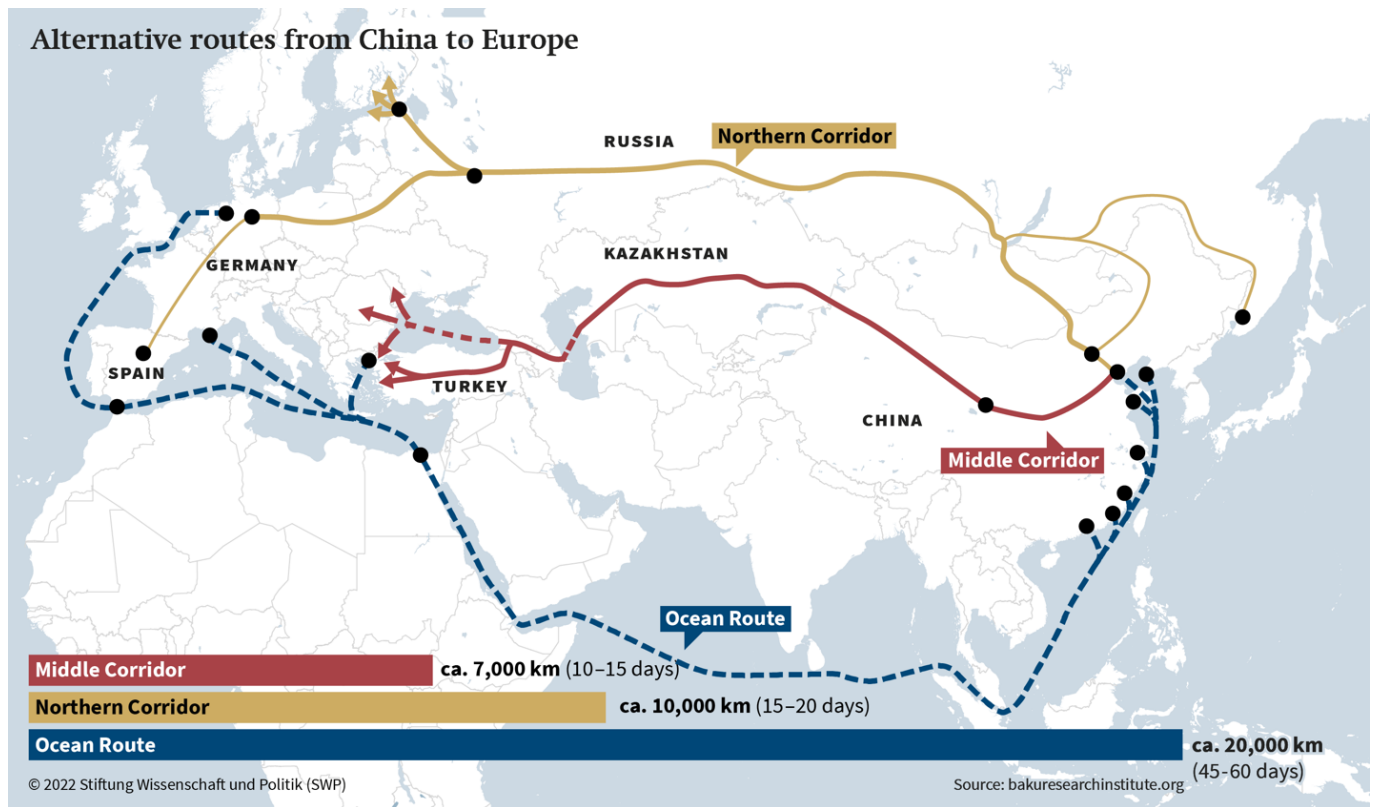
dəhliz boyu fəaliyyət göstərən ölkələrarası yük daşıyıcılarının və müvafiq dövlət qurumlarının fəaliyyətinin əlaqələndirilməsinin zəif təşkil edilməsi və dəniz limanlarının texniki təchizat baxımından yetərsiz olması Orta Dəhlizlə beynəlxalq yük nəqlinin iqtisadi səmərəliliyinə mənfi yöndə təsir edən əsas [amillərdir](#). Xəzər və Qara dənizdə iritonnajlı bərə-gəmilərin çatışmazlığı, Gürcüstan-Türkiyə arasındakı dəmir yol şəbəkəsinin bir hissəsinin tam elektrikləşdirilməməsi, limanların ötürücülük potensialının məhdud olması, dəhliz, İstanbulda yerləşən trans-kontinental körpü və yol ötürücülərinin tez-tez yüklənməsi və s. kimi mənfi hallar Orta Dəhlizin öhdəsindən gəlməli olduğu əngəllərə misallardır. Ümumiyyətlə, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankının son [hesablamalarına](#) görə, Orta Dəhlizin qitələrarası yük nəqlini effektiv şəkildə tənzimləyə bilməsi üçün infrastruktur quruculuğuna təqribən 3.5 milyard dollar həcmində maliyyə ayrılmalıdır.

Şərqi Avropadakı hazırkı kritik geosiyasi vəziyyət Orta Dəhliz ölkələrinin qarşılıqlı siyasi və iqtisadi əlaqələrinin möhkəmlənməsinə və birgə strateji maraqların müəyyən edilməsinə [təkan verib](#). Orta Dəhlizə üzv dövlətlər bürokratik maneələrin aradan qaldırılması, vahid tarif sisteminin tətbiq edilməsi, gömrük ödənişlərinin elektron idarə edilməsi sistemlərinin yaradılması, texniki çatışmazlıqların həll olunması və qurumlararası vahid koordinasiyanın təşkil edilməsi istiqamətində əməli addımlar atmağa başlayıblar. Belə ki, Rusiyanın Ukrayna torpaqlarını işğal etməsindən keçən müddət ərzində dəhliz boyu yerləşən ölkələrin yüksək ranklı məmurları vaxtaşırı olaraq müxtəlif formatlı [görüşlər keçirdiblər](#).

Təfsilatlarına varmadan, Orta Dəhliz nəzdindəki fiziki və rəqəmsal infrastrukturunun təkmilləşdirilməsini və proseslərin optimallaşdırılmasını nəzərdə tutan ikitərəfli və çoxtərəfli beynəlxalq sazişlərə 2022-ci ilin [mart](#), [aprel](#), [may](#), [iyun](#), [iyul](#) və [noyabr](#) aylarında və 2023-cü ilin [aprel](#) ayında əsasən Azərbaycan, Türkiyə, Qazaxıstan və Gürcüstan arasında

imzalanmış dövlətlərarası müqavilələri göstərmək olar. Üstəlik, iqtisadi cəhətdən səmərəli və rəqabətədavamlı qitələrarası nəqliyyat dəhlizinin formalaşması son iki ildə beynəlxalq arenada aktivliyi artan *Türk Dövlətləri Təşkilatının* (TDT) da zirvə görüşlərinin əsas müzakirə olunan mövzularından biri halına gəlmişdir. Orta Dəhlizin inkişaf prioritetləri həm 2021-ci ildə İstanbulda, həm də 2022-ci ildə Səmərqənddə baş tutan Türk Dövlətləri Təşkilatının [VIII](#) və [IX](#) zirvə görüşlərində diqqət mərkəzində saxlanılmışdır.

Xəritə 4. Çindən Avropaya [yük nəqlində](#) istifadə edilən əsas marşrutlar olan Şimal Dəhlizi (sarı düz xətt), Orta Dəhliz (qırmızı düz xətt) və Okean yolunun (mavi qırıq xətt) müqayisəsi.



Ən azı 4 ölkənin ərazisindən (Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə) və 2 su hövzəsindən (Xəzər dənizi və Qara dəniz) keçməli olan Orta Dəhlizin illik yükdaşıma qabiliyyəti 10 milyon ton, o cümlədən 200 min konteyner olaraq göstərilir. *Azərbaycan Dəmir Yollarının* (ADY) paylaştığı rəsmi məlumatlara əsasən, Orta Dəhliz üzrə hərəkət edən qatarlar vaqonları Çindən Avropaya təxmini olaraq 10-12 günə [çatdırır](#).

Bu daşınma müddəti ölkələrarası gömrük əməliyyatlarının sürətinə, limanlarda yaranmış tıxaclara və eyni zamanda Xəzər dənizinin əlverişsiz hava şəraitinə görə dəyişə bilər. 2022-ci il ərzində Orta Dəhliz boyu gömrük proseslərinin optimallaşdırılması və müvafiq qurumların fəaliyyətlərinin sinxronizasiyası hesabına çatdırılma müddətini azaltmağa imkan verən bir sıra əməliyyat təkmilləşdirmələri həyata keçirilsə də, dəyişkən hava şəraiti ilə əlaqədar konteynerlərin Xəzər dənizi ilə Aktau və Türkmənbaşı limanlarından Ələt limanına çatdırılmasında yaşanan yubanmalar Orta Dəhliz üçün hələ də əlavə problemlər [yaradır](#).

ADY-nin dərc etdiyi son məlumatlara görə, 2022-ci ilin 10 ayı ərzində Orta Dəhliz ilə konteynerlərlə yükdaşımalar əvvəlki ilin müvafiq dövrü ilə müqayisədə 45% [artıb](#). Həmin müddət ərzində Azərbaycan ərazisindən keçən tranzit yüklərin həcmində təxminən 65%-lik artım [qeydə alınıb](#). Hazırda Ələt portuna daxil olmuş yüklər Avropa bazarlarına iki istiqamət üzrə nəql edilir. Onlardan biri Gürcüstanın Poti və Batumi limanları vasitəsi ilə Qara dənizi keçməklə, digəri isə Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu ilə Türkiyə üzərindən daşınır. Ələt portuna daxil olan konteyner blokları da ixrac məntəqəsindən və təyinat ölkəsindən asılı olaraq Qazaxıstanın Aktau və Tükmenistanın Türkmənbaşı dəniz limanlarından göndərilir. Ən çox daşınan yüklər içərisində neft məhsulları (34.8%) hələ də üstünlük [təşkil edir](#).

Daşınan konteynerlərin sayında artım müşahidə olunsada, Orta Dəhlizlə yük nəqlinin ən pik ili sayılan 2022-ci ildə ümumilikdə 20 futluq ekvivalentdə 80.000 konteyner daşınıb ki, bu da 2021-ci ildə Şimal Dəhlizi ilə nəql edilən 1.5 milyon konteynerlə müqayisədə [olduqca azdır](#). Ümumiyyətlə, daşınan yüklərin statistikasına nəzər saldıqda əsas məhsulların daha çox region ölkələrindən hasil edilən müxtəlif təyinatlı xammal və yanacaq olduğunu görürük. Bu da Orta Dəhliz vasitəsilə Çindən Avropaya və ya əksinə yük nəqlinin hələ də arzuolunan səviyyələrdə olmamasının göstəricisidir. Digər tərəfdən isə Ələt Portunun Avropanın aparıcı logistika şirkətləri ilə əldə

etdiyi razılıqlar sayəsində bir sıra texniki məhsulların nəqlində artım müşahidə olunub. Misal olaraq, 2022-ci ilin ilk 9 ayı ərazində sözügedən liman vasitəsilə 9316 ədəd təkərli texnika daşınıb ki, bu da 2021-ci ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 3 dəfədən çox [artım deməkdir](#).

Qlobal təchizat zəncirinin idarə edilməsində yaşanan qeyri-müəyyənliklərin öhdəsindən gəlməyə səy göstərən Avropa və Çin də Orta Dəhliz boyu mövcud olan infrastrukturun təkmilləşdirilməsini və yenilərinin tikintisini [diqqət mərkəzində saxlayır](#). Xəzər və Qara dəniz hövzəsində konteynerləşmənin geniş vüsət aldığı bir ərəfədə Ələt, Aktau, Türkmənbaşı, Filyos, Batumi və Poti kimi beynəlxalq dəniz limanlarının da inkişaf etdirilməsi Orta Dəhlizin yük ötürücülük qabiliyyətinin artırılmasına kömək etməkdədir. Bu nəqliyyat koridorunun inkişaf etdirilməsi Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan kimi dünya okeanına birbaşa çıxışı olmayan ölkələrin global bazarlara integrasiyası baxımından olduqca vacibdir. Digər tərəfdən isə Orta Dəhliz Türkiyə istehsalı məhsulların da sanksiya altında olan İran və Rusiya ərazilərini yan keçməklə Mərkəzi Asiya və Uzaq Şərq ölkələrinə ixrac etməkdə əhəmiyyətli rol oynaya bilər.

Nəticə

Sözsüz ki, Avrasiya materiki boyu hakim olan kritik geosiyasi mənzərə fonunda Moskvanın orbitindən uzaqlaşmağa davam edən Mərkəzi Asiyanın əsas tranzit ölkələrinin Pekin və Brüssellə təmaslarını möhkəmləndirməsi Orta Dəhlizin inkişaf perspektivlərini artırır. Bu da onu deməyə əsas verir ki, Rusiyanın global bazarlardan təcridi ilə paralel olaraq əhəmiyyəti günü-gündən artan Orta Dəhlizin optimallaşdırılması və potensialının artırılması bundan sonra da sistemə şəkildə davam etdiriləcək. Əlbəttə, haqqında danışdığımız beynəlxalq qatar-bərə yolunun özünü həm iqtisadi, həm də siyasi cəhətdən doğrultması və eyni zamanda potensialından səmərəli istifadə edilməsi üçün quru və dəniz əsaslı fiziki və rəqəmsal infrastrukturun qurulması ilə yanaşı, üzv ölkələr

arasında güclü diplomatik və kommersiya əlaqələrinin davamlı olaraq inkişaf etdirilməsi həlledici amillərdən biri olacaq.