

# Orta dəhliz və "Şimal-Cənub" marşrutu ölkəmizin strateji maraqlarını təmin edir

Ötən əsr bəşər tarixində sənayenin inkişafı və iki dünya müharibəsi ilə yadda qalacaq. Bu əsr bir çox elmi ixtirlər və yeni texnologiyaların tətbiqi ilə yanaşı, həm də müharibələr nəticəsində ən çox insan itkisinə məruz qalan dövr oldu. Tarixən qovuşan həmin əsrin vurduğu müharibə yaraları tam sağalmasa da, qaysaq bağlamışdı...

XXI əsrin əvvəlində yaşayırıq, texnika və texnologiyalar sahəsində ötən qısa bir dövrdə görünməmiş irəliləyişə nail olmuşuq. Bunun sayəsində insanlar bir çox ağır zəhmətdən xilas olub. Tullantisiz istehsalat nail olmaq, dünyanın çirklənməsinin qarşısının alınması ümidi ilə yaşayırdıq ki, hər şey tərsinə döndü. İndi üçüncü Dünya müharibəsinin başlanması və ya başlanacağı barədə global səviyyədə müzakirələr gedir. Artıq üçüncü Dünya müharibəsinin əvvəlkilərdən fərqli olaraq başlanması fikri üstünlük qazanıb. Sadəcə olaraq Qərb və Şərq blokunun öldürücü savaşı başlanmayıb. Yeni gərgin olan münasibətlər nüvə müharibəsinə çevrilməyib, onun çevrilməyəcəyinə isə heç kəs zamanət vermir.

Hələ iki blok arasında bir-bəşə hərbi münasibət baş verməyə də, iqtisadi müharibə çoxdan başlanıb. Hazırda hər iki tərəf iqtisadi sahədə bir-birlərinə zərbələr endirməklə məşğuldur. Bu işdə Qərb bloku daha fəaldır. Bir çox sanksiyalardan, iqtisadi qadağalardan istifadə edir ki, rəqiblərini zəiflətsin. Belə vəziyyət bütün sahələrdə, o cümlədən beynəlxalq əhəmiyyətli ticarət marşrutlarında da baş verir. İndi hər iki blok global səviyyədə mövcud dəhlizlərə nəzarət uğrunda gərgin mübarizə aparır. Məsələn, ondadır ki, qarşıduran tərəflərin rəqabət apardığı Orta dəhlizin və "Şimal-Cənub" marşrutunun açar ölkəsi Azərbaycandır.

Azərbaycan dövləti bu rəqabət aparən qüvvələrin heç birinə qoşulmadan öz milli maraqlarına uyğun siyasət aparır. Məqsədimiz hər bir tərəflə iqtisadi maraqlarımıza cavab verən şəkildə əməkdaşlıq etməkdir. Prezident İlham Əliyev tərəfindən aparılan məqsədyönlü siyasət ölkəmizin dünyada həm siyasi, həm də iqtisadi nüfuzunun artmasına xidmət edir.



Bu, düşünülmüş siyasətin nəticəsidir ki, bütün tərəflər Azərbaycanla əməkdaşlıq etməkdə maraqlıdır.

Çinin dövlət başçısı Si Cinqin Azərbaycanı Orta dəhlizin ən əhəmiyyətli ölkəsi adlandırır. Buna görə ölkəmizlə əməkdaşlığa xüsusi önəm verir. Çin "Bir kəmər, bir yol" layihəsi boyunca yerləşən ölkələrə investisiya qoyulmasının həcmi 5,1 faiz artıraraq 30,17 milyard dollara çatdırıb. "Əjdəhalar ölkəsi"nin Orta dəhlizə olan marağı dünyada baş verən geosiyasi proseslərlə bağlı daha da artıb. Ona görə ki, bu ölkə Avropa qitəsi, Yaxın Şərq və Şimali Afrika ilə ticarəti ənənəvi marşrutlarla həyata keçirirdi. Yüklərin dənizlə daşınması ucuz başa gəlir. Belə ki, dəmir yolu nəqliyyatından 3,5 dəfə, hava nəqliyyatından 20 dəfə, avtomobil nəqliyyatından 7 dəfə daşıma xərci az olur. Lakin dənizlə daşınan yüklər təhlükəsizlik baxımından risk altında olur, həm də daşıma müddəti uzun çəkir. İndi dünya ticarətində tez satıb, tez gəlir əldə etmək qızıl qaydaya çevrilib. Bu üzündən yüklərin dəmir yolla daşınması xüsusi əhəmiyyət kəsb edib. Çin "Bir kəmər, bir yol" layihəsi ilə istehsal etdiyi məhsulların ixracını tezləşdirməyə diqqət yetirir. Ona görə ki, indiyədək Çinin əsas ticarət apardığı Qırmızı dəniz - Süveyş kanalı marşrutu Yəməndəki husilərin atəşi altındadır. Ümumiyyətlə, Çində düşünürlər ki, ən təhlükəsiz marşrut Orta dəhlizdir.

Rusiya-Ukrayna müharibəsi şimal qonşumuzun Avropa qitəsinə gedən yolunu bağlayıb. Bu üzündən dünya bazarına çıxmaq üçün "Şimal-Cənub" marşrutu ilə yükdaşımaların həcmi artırmaq məcburiyyətində qalıb. Elə buna görə Rusiya ilə Azərbaycan arasında dəhlizlə ticarət yükdaşımalarının həcmi artırmaq məqsədilə yeni müqavilə imzalanıb. Belə ki, tərəflər dəmiryolu in-

frastrukturunun və tranzit daşımalarının imkanlarını artırmaq barədə qərar qəbul ediblər. Yeni qayda "Şimal-Cənub" dəhlizinin Qərb marşrutunun potensialını artırmaqla, dəmiryol nəqliyyatı ilə yüklərin daşıma həcmi artırılmasını stimullaşdıracaqdır. Bununla yanaşı, hədəf daşıma həcmələrinin artım tempi ilə dəmiryol nəqliyyatı infrastrukturunun inkişafı arasında balans təmin etməkdir.

Onu da vurğulayaq ki, Azərbaycandan keçən "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin qərb marşrutu üzrə yük daşımaları cari ilin 11 ayında ötən ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 31 faiz artıb. Azərbaycanda "Şimal-Cənub" nəqliyyat dəhlizinin dəmir yolu və avtomobil segmentləri tam reallaşdırılıb və uğurla fəaliyyət göstərir. Azərbaycan öz ərazisində infrastrukturunun təkmilləşdirilməsi istiqamətində lazımı tədbirləri görür.

Prezident İlham Əliyevin 2023-cü ildə təsdiqlədiyi 2024-2026-cı illər üçün tranzit yükdaşıma üzrə fəaliyyət planı çərçivəsində fiziki infrastrukturun gücləndirilməsi, əməliyyat səmərəliliyinin və koordinasiyanın artırılması, normativ-hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi, Azərbaycan ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərində innovativ həllər və rəqəmsallaşdırmanın tətbiqi üzrə tədbirlər görülür.

Onu da vurğulayaq ki, "Şimal-Cənub" nəqliyyat marşrutu da ölkəmizin strateji maraqlarına cavab verir. Qeyd edək ki, "Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin yaradılması haqqında saziş Rusiya, İran və Hindistan hökumətləri arasında 12 sentyabr 2000-ci ildə imzalanıb. Azərbaycan tərəfi bu sazişə 20 sentyabr 2005-ci ildə qoşulub. Hazırda 12 ölkə, o cümlədən Tacikistan, Qazaxıstan, Azərbaycan, Belarus və Oman sazişin iştirakçılarıdır.

**Rüstəm KAMAL,**  
"Azərbaycan"