

# Aİ-nin sabiq səfiri: "Azərbaycan Orta dəhlizin etibarlılığının təmin olunmasında beynəlxalq səviyyədə açar rolunu oynayır"

**AZƏRTAC** Avropa İttifaqının (Aİ) xarici siyasəti üzrə aparıcı ekspert, Avropa Siyasi Araşdırmalar Mərkəzinin (CEPS) baş elmi işçisi, Aİ-nin Rusiyadakı keçmiş səfiri, həmçinin Avropa Komissiyasında Şərqi Avropa ilə əlaqələr şöbəsinin sabiq rəhbəri Maykl Emersonla müsahibəni təqdim edir.

- Cənab Emerson, ümumilikdə, mövcud geosiyasi dəyişikliklər fonunda Orta dəhlizin Avropanın nəqliyyat və ticarət strategiyası baxımından əhəmiyyətini necə qiymətləndirirsiniz? Digər rəqib marşrutları necə dəyərləndirirsiniz?

- Bu, həqiqətən də, əsas suallardan biridir.

Gəlin rəqib marşrutların müqayisəli rəqabət qabiliyyətinə ətraflı baxaq. Orta dəhliz, şübhəsiz ki, digər dörd əsas rəqib marşrut və nəqliyyat növünə faydalı bir əlavədir. Bu marşrut üzrə yükdaşıma xərci təxminən ton üçün 150 dollar təşkil edir. Bununla belə hələ ki marşrutun həcmi azdır, amma artmaqdadır. Rəqabətə gəlincə, birincisi, Rusiya ərazisindən keçən Transsibir dəmir yolu marşrutudur. Nəzəri baxımdan bu, ən əlverişli marşrut ola bilərdi. Lakin Rusiya-Ukrayna müharibəsinə görə özünü əsas tranzit dəhlizi statusundan çıxarmış oldu. Üstəlik, hətta sülh dövründə belə Transsibir dəmir yolunun ötürmə qabiliyyəti məhdud idi. İkincisi, Çindən və digər Asiya ölkələrindən Avropa İttifaqına Qırmızı dəniz və Süveyş kanalı vasitəsilə keçən dəniz marşrutudur. Bu marşrutda yükdaşıma xərci Orta dəhlizə bənzərdir - tam konteyner üçün təxminən ton başına 150 dollar. Çatdırılma müddəti bir qədər uzundur - təxminən 27-35 gün. Bu marşrut iri konteyner gəmiləri sayəsində yaxşı inkişaf edib, lakin hazırda geosiyasi risklərə məruz qalır. Bunu Yəmən sahillərində husilərin ticarət gəmilərinə hücumları da sübut etdi. Üçüncüsü, zərurət yarandıqda istifadə olunan, Cənubi Afrika ətrafından keçən dəniz yoludur. Bu marşrutda dövlət sərhədləri yoxdur və o, demək olar ki, geosiyasi risklərə məruz qalmır. Lakin daha baha başa gəlir - təxminən ton üçün 250 dollar və çatdırılma daha uzun, 42-49 gün çəkir. Dördüncü isə, Asiyadan Avropaya hava yükdaşıma marşrutudur. Hava marşrutları münaqişə bölgələrindən yayınmaq üçün asanlıqla dəyişdirilə bilər. Burada daşıma xərci çox yüksəkdir - təxminən ton üçün 8800 dollar. Təbii ki, bu, çox bahadır. Hava nəqliyyatı yalnız az miqdarda və yüksək dəyərli yüklər üçün nəzərdə tutulur. Bununla belə, bu, ən sürətli çatdırılma yoludur - təxminən 6 gün. Bu məhdudiyyətlərə baxmayaraq, hava nəqliyyatının effektivliyi təsiredicidir. Şəxsən mən ötən həftə Çindən bəzi məişət məhsullarını onlayn sifariş etmişdim: çatdırılma sürətli oldu, xərci aşağı idi və çatdırılma prosesi hər mərhələdə - hava limanından hava limanına qədər izlənilə bildirdi.

Qeyd edilməlidir ki, həm Orta dəhliz, həm də dəniz marşrutları üzrə yükdaşıma tarifləri iqtisadi və siyasi şəraitdən çox asılıdır. Buna görə də qiymət müqayisələri tez bir zamanda aktuallığını itirə bilər. Orta dəhlizlə yük daşımalarının həcmi artır və 2024-cü ildə 4 milyon tona çatıb. Lakin bu göstərici hələ də dəniz marşrutu ilə müqayisədə kiçikdir - çünki həmin marşrutla ildə 200 milyon tondan çox yük daşınır.

- Bu marşrutların mövcud geosiyasi risklərini necə qiymətləndirirsiniz?

- Rusiya marşrutunun oyundankənar vəziyyətə düşdüyünü nəzərə alsaq, bu gün əsas sual budur: İsrail ilə İran arasında baş vermiş son müharibə, Yəməndəki husilər tərəfindən dəniz daşımalarına olan təhlükənin aradan qalxması deməkdirmi və ABŞ-nin dəstəyi ilə İsrailin hərbi gücü və uğurları bu Avropa-Çin ticarət marşrutu üçün regional təhlükəsizlik perspektivini təmin edə bilərmi? Ola bilər, amma hələ ki qəti nəticələr çıxarmaq üçün çox tezdir. Ümumilikdə son bir il ərzində Orta dəhliz təhlükəsizlik baxımından daha da risk daşıdığı üçün Süveyş kanalı va-



sitəsilə olan dəniz marşrutu ilə müqayisədə daha yaxşı nəticələr göstərdi.

- Avropa İttifaqının Orta dəhlizin inkişafında marağı nədir? Aİ bu marşrutu dəstəkləmək üçün hansı addımları atır? Avropa şirkətləri və logistika operatorları tədarük marşrutlarını Trans-Xəzər istiqamətində şaxələndirməyə nə dərəcədə hazırdır?

- Avropalılar Orta dəhlizdə iki əsas funksiyanı görürlər: birincisi, bu dəhliz geosiyasi sığorta rolunu oynayır və şaxələndirmə vasitəsidir; ikincisi, o, çox sürətli hava daşımaları ilə çox yavaş dəniz daşımaları arasında iqtisadi bir boşluğu doldurur. Bu iki əsas nəqliyyat növü birbaşa marşrutlarla həyata keçirilir və tranzitlə bağlı əlavə çətinliklər yaratmır.

Avropa İttifaqı infrastrukturun vacib elementlərinin maliyyələşdirilməsi üçün yaxşı uyğun gələn "Global Gateway" proqramını işləyib hazırlayıb. Mənim təəssüratım budur ki, Avropa logistika operatorları Orta dəhlizlə bağlı müəyyən eksperimentlər aparır, lakin eyni zamanda bütün digər imkanları da saxlayır və dəniz, eləcə də hava daşımalarını hələ də əsas nəqliyyat variantları kimi görməyə davam edirlər. Hazırda yeni deqloballaşma meyillərinin nə dərəcədə irəli gedəcəyini müşahidə etmək vacibdir. Bu, ilk növbədə həm ABŞ-nin, həm də Aİ-nin Çin istehsalı olan sənaye mallarından asılılığı ilə bağlıdır - bu asılılıq o qədər böyükdür ki, Prezident Tramp belə bunu davamlı saymırdı. Aİ Çinlə ticarətdə "risklərin azaldılması" (de-risking) anlayışından istifadə edir. Ola bilsin ki, globallaşma artıq öz zirvə nöqtəsinə çatıb və gələcəkdə dünya üzrə əsas marşrutlarla yük daşımalarına olan ehtiyac tədricən azalmağa başlayacaq.

- Azərbaycanın Orta dəhlizin dayanıqlığı və səmərəliliyinin təminində rolu nə dərəcədə önəmlidir?

- Zənciri təşkil edən hər bir ölkə halqası həyatı əhəmiyyət daşıyır. Zəncir yalnız ən zəif halqası qədər möhkəmdir. Azərbaycan bu zəncirin güclü halqasıdır, çünki o, Bakı ətrafında cəmləşən dənizlə dəmir yolu və ya avtomobil nəqliyyatı arasında yükdaşımanın mürəkkəb prosesini icra etmək öhdəliyini ciddi şəkildə üzərinə götürüb. Azərbaycan liman infrastrukturunun və logistika mərkəzlərinin modernləşdirilməsinə sərmayə yatırır, bu da yükdaşımaların ötürmə qabiliyyətini və emal sürətini əhəmiyyətli dərəcədə artırır. Ölkə eyni zamanda qonşu dövlətlərlə əməkdaşlığı fəal şəkildə inkişaf etdirir ki, bu da bütün dəhlizin daha koordinasiyalı və effektiv fəaliyyətinə töhfə verir. Coğrafi mövqeyi və siyasi sabitliyi nəzərə alaraq, Azərbaycan beynəlxalq səviyyədə Orta dəhlizin etibarlılığı və rəqabətqabiliyyətinin təmin olunmasında açar rol oynayır.

- Azərbaycanın coğrafi mövqeyini və həyata keçirdiyi infrastruktur layihələri nəzərə alaraq demək olarmı ki, Bakı Avropa, Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya arasında birləşdirici halqaya çevrilir?

- Bəli, şübhəsiz. Strateji mövqeyinə görə əsas nəqliyyat marşrutlarının kəsişməsində yerləşən Bakı formalaşmaqda olan Avrasiya tranzit sistemində mühüm qovşaq rolunu oynayır. Əlöt limanının inkişafı, həmçinin dəmir yolu və avtomobil nəqliyyatı dəhlizlərinin modernləşdirilməsi şəhərin logistik mərkəz kimi potensialını daha da gücləndirir.

- Aİ və Azərbaycan arasında nəqliyyat, energetika və rəqəmsallaşma sahəsində ikitərəfli əməkdaşlığın genişlənmə potensialını necə qiymətləndirirsiniz?

- Azərbaycanın qaz və neft tədarükünün şaxələndirilməsi baxımından Avropa İttifaqı üçün rolu, xüsusilə də Rusiyadan idxalın azalması fonunda, Avropada yüksək qiymətləndirilir. Bununla belə, proporsional yanaşmanı qorumaq vacibdir. Azərbaycan əvvəlki Rusiya tədarük həcmələrinin əvəzini yalnız nisbətən məhdud miqdarda verə bilər. Bununla yanaşı, bu əməkdaşlıq strateji əhəmiyyət daşıyır, çünki hətta həcmi məhdud olan alternativ mənbələr belə Aİ-nin enerji təhlükəsizliyini artırır.

Bundan əlavə, "yaşıl enerji", rəqəmsallaşma və nəqliyyat-logistika sahələrində birgə layihələrin fəallaşması uzunmüddətli tərəfdaşlığın möhkəmləndirilməsi üçün əlavə imkanlar yaradır. Azərbaycan Avropa ilə iqtisadi əlaqələrin genişlənməsində maraqlı olduğunu göstərir və bu da qarşılıqlı faydalı əməkdaşlıq üçün əlverişli zəmin yaradır.

- Sizin fikrinizcə, Orta dəhlizin reallaşdırılması ilə bağlı əsas risklər hansılardır? Avropa İttifaqı bu dəhlizin ümumi standartlarının və idarəetmə mexanizmlərinin formalaşdırılmasında vasitəçi və ya koordinator rolunu oynaya bilərmi?

- Əsas risk ondan ibarətdir ki, Çinlə Aİ arasında yerləşən marşrut üzrə prosedür cəlb olunmuş çoxsaylı hökumətlər razılaşdırılmış standartlara və ümumi idarəetmə sisteminə gələ bilməsinlər. Halbuki, məhz bu amil tranzit vaxtının azaldılması üçün həlledicidir. Əgər belə razılaşmalar əldə olunmasa, Orta dəhliz haqqında "Yeni İpək Yolu" kimi cəlbədicə təsəvvür gerçəyə çevrilmək əvəzinə, yalnız arzu olaraq qala bilər. Təsəvvür etmək olarmı ki, Aİ və Çin bu məsələlərin irəliləməsi üçün bütün iştirakçı ölkələrin qatıldığı konfransların birgə təşkili və maliyyələşdirilməsi barədə razılığa gəlsinlər? Bu kontekstdə Bakı belə tədbirlərin keçirilməsi üçün ideal bir məkana çevrilə bilər.

- Sizin fikrinizcə, Orta dəhlizə daxil olan ölkələr, o cümlədən Azərbaycan, bu marşrutu rəqabətqabiliyyətli, təhlükəsiz və dayanıqlı etmək üçün hansı addımları atmalıdır?

- Həqiqətən də, üstünlük təşkil edən dəniz marşrutu ilə rəqabət aparmaq üçün Orta dəhliz öz buraxılış qabiliyyətini artırmalı, bunun üçün isə marşrut boyunca iri infrastruktur investisiyaları həyata keçirilməlidir. Bir tək "dar boğaz" bütün digər sahələrə qoyulan investisiyaların səmərəliliyini sıfıra endirə bilər.

Bundan əlavə, Mərkəzi Asiya və Cənubi Qafqazda yerləşən çoxsaylı sərhədlərdən malların maneəsiz keçidini mümkün qədər tez təmin etmək lazımdır ki, ümumi daşıma vaxtı azalsın. Orta dəhliz daha sürətli hərəkət etməlidir. Amma bunu söyləmək asan, həyata keçirmək isə çətinidir. Bunun üçün layihədə iştirak edən bütün ölkələr arasında dərin və qarşılıqlı etimada əsaslanan əməkdaşlıq tələb olunur. Məsələn, bəzi sərhədlərdə gömrük yoxlamalarının ləğvi üçün əvvəlcə əmin olmaq lazımdır ki, bu addım narкотik və silah kimi qadağan olunmuş malların qaçaqmalçılığının artmasına səbəb olmayacaq. Aİ-nin mal dövriyyəsi zamanı daxili sərhədlərdə yoxlamaların faktiki olaraq tamamilə aradan qaldırılması ilə bağlı təcrübəsi var, lakin bu, yalnız dərin inteqrasiya sayəsində mümkün olmuş uzun və çətin bir proses idi. Nə Cənubi Qafqaz, nə də Mərkəzi Asiya bu səviyyədə yaxınlaşmaya hələ ki hazır deyil, baxmayaraq ki, Aİ belə bir inkişafı məmnunluqla qarşılayardı. Buna görə də logistik operatorların səslərinə qulaq asmaq, onların real problemlərini və ehtiyaclarını nəzərə almaq son dərəcə vacibdir. Yalnız bu yolla prosedurların sadələşdirilməsi və marşrutun effektivliyinin artırılması üçün konkret tədbirlər müəyyən edilə bilər.