

İsrail-İran müharibəsi dünya enerji bazarında onsuz da mürəkkəb olan vəziyyəti daha da gərginləşdirib. Dünya üzrə hasil olunan neftin 20 faizinin daşındığı Fars körfəzi təhlükəli əraziyə çevrilib. İran başqa dövlətlərin də İsrail tərəfindən müharibəyə qoşulacağı halda Hörmüz boğazını minalayaraq bağlayacağını gizlətmir. Xatırladaq ki, Hörmüz boğazı Fars körfəzindən Omma körfəzinə keçən ən dar keçiddir.

Üstəlik, bu müharibə uzanarsa, regiondan keçməsi nəzərdə tutulan iki ticarət marşrutunun tikintisi də əngəllənə bilər. O ticarət marşrutları ki, indiki çətin geosiyasi zamanda iri ticarət ölkələrinə hava və su kimi lazımdır. Çünki Amerika bu gün bütün dəniz ticarətinə nəzarət edir. Belə vəziyyət ilk növbədə Çini qane etmir - Amerika istədiyi vaxt ÇXR-in dəniz ticarətinə əngəl yarada bilər. O üzdən Çin özünün məşhur "Bir kəmə, bir yol" layihəsini irəli sürüb. Bu nəhəng marşrutun əsas qolu indi Orta dəhliz adlanır. Hazırda bu marşrut dünya ticarətində getdikcə önəmli rol oynamağa başlayıb. Burada əsl sıçrayışın 2030-cu ildə olacağı gözlənilir. Həmin dövrdə dəhliz vasitəsilə yüklərin daşınmasının 25-30 milyon tona çatdırılması planlaşdırılır.

Ancaq ABŞ də dinc durmur, Orta dəhlizə nəzarət edə bilmədiyi üçün nəzarətində olacaq yeni marşrutların yaradılmasına çalışır. Belə layihələrdən biri Hindistan, BƏƏ, Səudiyyə Ərəbistanı, İordaniya və İsrail üzərindən keçən (IMEC) marşrutdur. Məlum olduğu kimi,

son dövrlər Hindistan iqtisadiyyatı sürətlə böyüyür. Hazırda bu ölkə məhsul istehsalına görə dünyada 5-cidir. Təbii ki, istehsal artdıqca ixracın coğrafiyası və həcmi də genişlənir. Hindistanla Çinin münasibətləri isə heç də ürəkaçan deyil. Aralarında ərazi mübahisəsi və bir çox anlaşılmazlıqlar var. O səbəbdən Hindistan beynəlxalq bazara, xüsusən alıcılıq qabiliyyəti yüksək olan Avropaya çıxışını Çindən asılı vəziyyətə salmaq istəmir və alternativ marşrutların axtarışındadır. Bu marşrutlardan biri də Amerikanın nəzarətində olacaq İMEC layihəsidir. Amma bir iş də var ki, İsrail-İran müharibəsi uzanarsa, bu yeni qlobal ticarət dəhlizinin yaranması təhlükə altında olacaq.

Politoloq Şahin Cəfərli deyir: "İMEC-in iki ayrı dəhlizdən ibarət olması nəzərdə tutulur - Hindistanı Fars Körfəzi ilə birləşdirəcək Şərq dəhlizi və Fars Körfəzini Avropa ilə birləşdirəcək Şimal dəhlizi. İdeya bundan ibarətdir ki, mövcud dəniz və avtomobil nəqliyyatı marşrutlarını tamamlayacaq transsərhəd gəmi-dəmir yolu tranzit şəbəkəsi yaradılsın, dəmir yolu



marşrutu boyunca elektrik enerjisi və internet kabelləri, eləcə də təmiz hidrogen ixracı üçün borular çəkilsin".

İsrail-İran müharibəsi daha bir əhəmiyyətli ticarət marşrutunun yaranmasını əngəlləyəcək. Bu,

qardaş Türkiyənin İraqla birlikdə həyata keçirmək istədiyi "Qalxınma yolu" layihəsidir. Asiya ilə Avropa arasında ticarətin həyata keçirilməsinə böyük töhfə verə biləcək bu marşrut da İsrail-İran müharibəsi üzündən ləngiyə bi-

lər. Belə ki, nəzərdə tutulan bu marşrut Fars körfəzi ilə bağlıdır, yəni müharibənin gətirdiyi bir ərazi ilə.

Dünya ticarətində önəmli olan Qırmızı dəniz - Süveyş kanalı marşrutu da özünün çətin günlərini ya-

şayır. Hüsülərin ölkələri dost-düşməyə ayırması, üstəlik, bu ərazidən İsrailə vaxtaşırı raketlərin atılması marşrutu təhlükəli həddə çatdırıb. Bu üzdən həmin marşrutdan istifadə ən aşağı səviyyəyə enib. Məlum olduğu kimi, Qırmızı dəniz - Süveyş kanalı marşrutu dəniz nəqliyyatı ilə həyata keçirilən səmərəli ticarət marşrutudur və o, qlobal ticarətdə vacib rol oynayır. Odur ki, dünya ticarətində malların vaxtında ünvana çatdırılmasında ciddi ləngimələr var.

Beləliklə, hazırkı vəziyyətdə dünya üzrə ən təhlükəsiz marşrut Orta dəhlizdir. Bu yol münaqişələr və sanksiyalardan hələlik uzaq olan bir qlobal ticarət marşrutudur və buna görə layihəyə qoşulan ölkələrin sayı da durmadan artır. Üstəlik, dünyanın nəhəng maliyyə gücləri Orta dəhlizi daha çox ölkənin seçməsi üçün səxavətlə investisiya ayırır. Çünki bu marşrut təhlükəsiz olduğu qədər də gəlir gətiricidir.

Hazırda Orta dəhliz üzərindən daşıma həcmələrində nəzərəcarpan artım müşahidə olunur. Məsələn, 2021-ci ildə dəhliz üzərindən daşımaların həcmi təxminən 840 min

ton təşkil etmişse, 2024-cü ildə bu rəqəm 435 faiz artımla 4,5 milyon tona çatıb. Cari ildə bu rəqəmin daha yüksək olması gözlənilir.

Orta dəhliz Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazisindən keçən strateji əhəmiyyətli multimodal marşrutdur və həm Avropa İttifaqının "Global Gateway" strategiyasının həyata keçirilməsində, həm də Çinin "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsünün optimallaşdırılmasında aparıcı rol oynayır. Son illər ərzində marşrutla yüklərin çatdırılma müddəti 38-53 gündən 19-23 günə qədər azaldılıb. Hədəf bu göstəricini 15 günə endirməkdir.

İsrail-İran müharibəsi bir daha sübut etdi ki, dünyada ən təhlükəsiz qlobal ticarət marşrutu Orta dəhlizdir. Üstəlik, Asiya ilə Avropa arasında ticarətin aparılmasında həm də iqtisadi səmərəlik baxımından ən sərfəli marşrutdur. Zəngəzur dəhlizinin açılması isə bu marşrutun imkanlarını daha da genişləndirəcək.

***Rüstəm KAMAL,
"Azərbaycan"***