

Orta Dəhlizin yüksəlişi



Son illər qlobal ticarət coğrafiyasında baş verən dəyişikliklər və geosiyasi gərginliklər nəqliyyat-logistika zəncirlərinin yenidən formalaşdırılmasına səbəb olub. Məhz bu kontekstdə Azərbaycanın Orta Dəhliz – Şərq-Qərb nəqliyyat arteriyası üzərində oynadığı rol ön plana çıxır. 2025-ci ilin aprel ayında Prezident İlham Əliyevin Pekinə dövlət səfəri çərçivəsində imzalanan “Beynəlxalq multimodal daşımalar haqqında” Azərbaycan–Çin hökumətlərarası sazişi və “Bir kəmər, bir yol” təşəbbüsünün birgə irəlilədilməsi planı bu strateji istiqamətin siyasi akt kimi təsdiqlənməsi oldu. Deyə bilərik ki, bu sənədlər Azərbaycanın nəqliyyat diplomatiyasının geosiyasi miqyasda yüksələn yeni mərhələsinin rəsmi manifestidir.

Son 20 ildə Azərbaycanın həyata keçirdiyi nəqliyyat siyasəti iqtisadi yönümlü texniki strategiya olmaqla yanaşı, milli təhlükəsizlik, siyasi sabitlik və xarici siyasətin əsas sütunlarından birinə çevrilib. Məhz bu yanaşma göstərir ki, Azərbaycan geoiqtisadi potensialının yalnız iqtisadi faydalılığı ilə kifayətlənmir, həm də ölkənin strateji müstəqilliyini möhkəmləndirən mühüm vasitəyə çevririr.

(ardı 7-ci səhifədə)

(əvvəl 1-ci səhifədə)

Bu illər ərzində Bakı regionun nəqliyyat və logistika həbına çevrilmək üçün məqsədyönlü, ardıcıl və strateji xarakterli infrastruktur yatırımlarına üstünlük verib. Dövlətin planlı şəkildə reallaşdırdığı layihələr – Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı, Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu, Ələt Azad İqtisadi Zonası, Şərq–Qərb və Şimal–Cənub nəqliyyat dəhlizlərinin kəsişmə nöqtəsində yerləşən multimodal daşımalar sistemi – Azərbaycanın coğrafi üstünlüyünü funksional üstünlüyə çevirdi. Qeyd oluna bilər ki, bu istiqamətdə həyata keçirilən layihələr Azərbaycanın geosiyasi statusunu dəyişdirən, onu regional tranzit aktorundan qlobal nəqliyyat siyasətində söz sahibi olan ölkəyə çevirən alətlərə çevrildi. Eyni zamanda, bu strategiya Azərbaycanın beynəlxalq tərəfdaşlıq imkanlarını da genişləndirdi, ölkənin Çin, Türkiyə, Avropa İttifaqı, Mərkəzi Asiya ölkələri ilə münasibətlərini yeni məzmununda və praktik əsasda inkişaf etdirməsinə şərait yaratdı. Yəni, Azərbaycan öz tranzit potensialını bir növ “yumşaq gücə” çevirdi, beynəlxalq aləmdə qarşılıqlı asılılıq və etimad üzərində qurulan yeni əməkdaşlıq modelini təşviq etdi.

Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı – Xəzər hövzəsinin ən iri və müasir limanı olaraq Orta Dəhlizin qapısı funksiyasını yerinə yetirir. Liman Azərbaycanı Xəzər dənizi vasitəsilə Orta Asiya ilə, oradan isə Çinlə birləşdirən strateji qovşaqdır. Limanın yaxınlığında yerləşən Ələt Azad İqtisadi Zonası isə dövlətin logistika-sənaye sinergiyası yaratmaq planlarının mərkəzində dayanır. Burada yaradılan vergi və gömrük üstünlükləri, xarici sərmayəni cəlb edən hüquqi bazanın qurulması və multimodal daşımalar üçün imkanlar Azərbaycanın beynəlxalq investorlar üçün logistik cəlbediciliyini artırır.

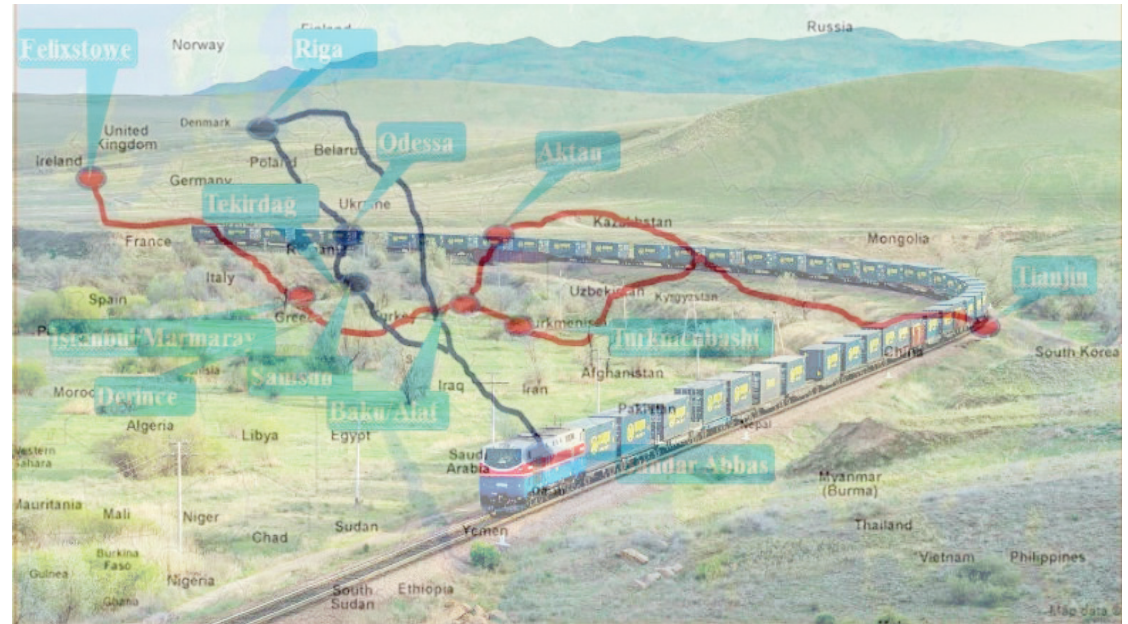
Bakı–Tbilisi–Qars dəmir yolu isə Azərbaycanın quru üzərindən Avropaya çıxışını təmin edən, Qafqaz regionunu Avro–Asiya nəqliyyat xəritəsinə bağlayan mühüm arteriya kimi Azərbaycanın Gürcüstan və Türkiyə ilə əməkdaşlığını gücləndirən, regional sinerji yaradan siyasi akt kimi çıxış edir. Hazırda bu kompleks infrastruktur əsasları yeni mərhələyə – Çinlə birgə tranzit sinergiyasının qurulmasına keçid üçün möhkəm zəmin yaradır. Xüsusilə, “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsünün Orta Dəhlizə inteqrasiyası fonunda Bakı dəhlizin memarı və modulyatoru funksiyasını icra edir.

Prezident İlham Əliyevin 2025-ci ilin fevralında Davosda Çinin CGTN telekanalına verdiyi müsahibədə bu yanaşma açıq şəkildə öz əksini tapdı. Dövlət başçısı vurğuladı ki, Çin hökumətinin Mərkəzi Asiyada maliyyələşdirdiyi infrastruktur layihələri, əslində, birbaşa Xəzər dənizinə, yəni, Azərbaycana doğru istiqamətlənir.

Mövcud dinamika Azərbaycanın qarşısında

iki əsas nəticə doğurur. Birincisi, ölkə yeni iqtisadi imkanlar əldə edir: tranzit gəlirləri, yük daşımalarının artması, logistik xidmətlərin inkişafı və sənaye zonasının canlanması. İkincisi və bəlkə də daha önəmli, Azərbaycanın regional və qlobal siyasi çəkisi artır. Çünki tranzit yolları yalnız malları yox, həm də geosiyasi maraqları daşıyır.

Bakı bu gün yeni siyasi tənzimləmələrin və diplomatik yönəlmələrin mərkəzinə çevrilib. Bütün



bunlar Azərbaycanın nəqliyyat diplomatiyasını daha yüksək mərhələsinə – bütöv bir regionun strateji formatını müəyyən edən aktora çevrilmək dövrünə çıxarır.

Vizyon çərçivəsində Çin öz yük axınlarını müxtəlif coğrafi istiqamətlərə yayaraq riskləri minimumlaşdırmağa, ticarət asılılığını diversifikasiya etməyə və nəqliyyat marşrutlarını siyasi təsirlərdən azad etməyə çalışır. Ənənəvi Şimal Dəhlizinin – Rusiya üzərindən keçən marşrutun – sanksiyalar və münaqişələrlə zəiflədiyi bir vaxtda Pekin üçün Orta Dəhliz – Çindən Qazaxıstan və Türkmənistan üzərindən Xəzər dənizinə, oradan isə Azərbaycana və Avropaya uzanan alternativ həyatı əhəmiyyət kəsb edir. Məhz bu kontekstdə Çinlə Azərbaycan arasında imzalanmış “Beynəlxalq multimodal daşımalar haqqında” hökumətlərarası saziş və “Bir kəmə, bir yol” təşəbbüsünün birgə təşviqinə dair razılaşma strateji istiqamətlənmənin hüquqi-siyasi rəsmləşməsidir.

Bakı–Türkmənbaşı–Çin marşrutu üzrə ilk yüklü qatarın hərəkəti strateji əhəmiyyətli dönüş nöqtəsidir və Azərbaycanın bölgədə etibarlı tərəfdaş və sabit platforma kimi qlobal miqyasda qəbul olunduğunu sübut edir.

Hazırkı dünya nizamı qeyri-sabitliklərlə, böhranlarla və proqnozlaşdırılması çətin risklərlə doludur. Rusiya ilə Qərb arasındakı dərin qarşıdurma, Qırmızı dəniz və Hörmüz boğazı kimi strateji marşrutlarda artan təhlükələr ticarət və logistika sahəsində alternativ və etibarlı yolların aktuallığını son dərəcə artırır. Belə şəraitdə Azərbaycanın Orta Dəhliz strategiyası məhz geosiyasi qeyri-müəyyənliklərə

verilən ağıllı geoiqtisadi cavabdır. Bakı bu gün siyasi və texnoloji komponentləri birləşdirən, ölkələrin maraqlarını uzlaşdıran nəqliyyat diplomatiyasının yeni generasiyasını formalaşdıran aktora çevrilməkdədir. Orta Dəhlizin mühəndisi olmaq diplomatik çeviklik, hüquqi çevrə yaradıcılığı və strateji planlama mədəniyyəti tələb edir ki, Azərbaycan bu sahədə nümunəvi yanaşma sərgiləyir.

Əgər XX əsrin “böyük gücləri” enerji və hərbi resurslarla hegemonluq edirdilərsə, XXI əsrin yeni gücləri çevik tranzit strategiyaları ilə güc qazanırlar. Azərbaycanın yaratdığı bu yeni arxitektura – Çinlə, Mərkəzi Asiya ölkələri və Avropa ilə əlaqələrə əsaslanan, sabitlik və təhlükəsizlik üzərində qurulan logistik sistem də ölkəmizə söz və qərar hüququ qazandırır.

Dünya yenidən formalaşır və bu formalaşma prosesində tranzit dəhlizləri siyasi iradə, strateji uzaqgörənlik və diplomatik çevikliyin məkanıdır. Azərbaycan bu məkanın önündə addımlayan aktorlardan biridir.

Şəbnəm ZEYNALOVA,
XQ-nin siyasi analitiki,

siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru
Xalq qəzeti.- 2025.- 22 iyun (№ 127).- S.1;7.