

[Orta Dhlizin inkiyafnn tinlik v manelri](#)

in, Trkiy v Mrkzi Asiya, Qafqazn ksr lkri uzun mddtdir ki, rqi Asiya il Avropan birldirn Orta Dhliz .ticart koridoru yaratmaa alrlar

Arannews: Strateji baxmdan ticart yolu imal dhlizindn v Hind okeanndan ke¸n nvi dniz marrutundan yan ke¸ir. sas Orta Dhliz ölklri, xüsusil Azrbaycan, ¸in, Gürcüstan, Qazaxstan v Türkiy Rusiyadan qa¸an alternativ Avrasiya ticart yolunda beynlxalq maraqlardan yararlanmaa ümid edirlr. Halbuki, Orta Dhliz boyunca ticart artsa da, bir sra inzibati, infrastruktur v siyasi ¸tinliklri aradan qaldrmaq lazmdr ki, Avrasiyann digr sas ticart yollarnda ciddi kild .yerldiril bilsin

Xarici Siyast Aradrmalar nstitutunun hesabatnda bildirilir ki, ¸in-Mrkzi Asiya-Qrbi Asiya dhlizi kimi d tannan bu dhliz ¸in v rqi Asiya bazarlarn Gürcüstan, Türkiy v Avropa bazarlar il birldirir. Bu dhlizin sas komponentlri rqi-Qrb-Orta Transxzr Dhlizi tbbüsü, Transxzr Beynlxalq Nqliyyat Marrutu v Trans-Qafqaz Ticart v Tranzit Dhlizi daxildir. tirak .edn bu ölklri fikrinc, Orta Dhliz qdim pk Yoluna yeni hyat verck Onlarn Orta Dhlizl bal hycan onun rqi Asiya v Avropa arasnda mallarn danmas ü¸ün lazmlan vaxt on iki gündn az müddt azaltmaq potensialndadr. Yeni Avrasiya quru körpüsünü v Rusiyadan ke¸n Trans-Sibir quru körpüsünü hat edn imal dhlizi on doqquz gün ¸kir v Hind okeanndan ke¸n nvi dniz yolu iyirmi iki gündn otuz yeddi gündk ¸kir. Orta Dhlizin potensialnn tam realladrlmas Avrasiya boyu ticarti v blk d onun daxilindki güc mrkzlri dyidir bilr. Lakin bu potensial realladrlmaq ü¸ün dhliz boyunca yerln ölklr srt inzibati, infrastruktur .v siyasi ¸arlarla üzlmldirlr

Orta Dhlizd irlilyi son vaxtlara qdr lng olub. Türkiy ilk df 2000-ci illrin sonlarında dhlizin xritsini trtib etdikdn sonra Mrkzi Asiya, Xzr dnizi v Qafqazda gmi¸ilik, liman, dmir yolu v yol infrastrukturunun qurulmas uzun v mürkkb bir proses olmur. vvlc ticart yolu boyunca yerln ölklr mövcud nqliyyat bklri birldirmy ¸alrdlar. Lakin bu dhlizin rqbtlil olmas ü¸ün kifayt etmdi. Orta Dhlizin ilk böyük addm 2014-cüild Trans-Qazaxstan dmir yolunun a¸ina qdr atlmad. Növbti böyük addm 2017-ci ild Bak-Tbilisi-Qars dmir yolunun tikintisinin baa ¸atdrlmas oldu ki, bu da 1990-c illrdn bri ilk df olaraq Qafqaz dalarn dmir yolu il ke¸my imkan verdi. O vaxtdan bri Orta Dhliz üzr danmalar sürtl artb. Dhlizl danan mallar 2020-2021-ci illr arasnda txmnn 350 min tondan 530 min tona yükslib. Lakin dhlizdn istifadni hqiqtn artran Rusiyann 2022-ci ild Ukraynaya müdaxilsil v bunun ardnc Qrbin Moskvaya qar iqtisadi sanksiyalar oldu. Mrkzi Asiya ölklri münaqid bitrf qalsalar da, daha ¸ox regiondaxili ticarti dstklmk ü¸ün daha yax infrastruktur malik olmayan Rusiyann üstünlük tkil etdiyi imal Dhlizin alternativin olmasnn üstünlüyünü gördülr. Nticd, 2022-ci ild Orta Dhliz üzr damalar 3,2 milyon tona yüksldi. ndi bzilri Orta Dhlizin tutumunun 10 milyon tona qdr artacan proqnozladrr. Türkiy

trfindn Bosfor boaznn altndan Marmaray dmir yolunun tamamlanmasna diqqt etmkl, bu, Mrkzi Asiyadan dmir yolu damalarna birbaa Avropann mrkzin getmy .imkan verir

Mrkzi Asiya v Qafqazda alternativ axtar

Rusiyann 2014-cüild Ukraynaya hücumunun yaratd geosiyasi qeyri-qtiyytliyini nizr alsaq, Orta Asiya v Qafqaz ölklri ü¸ün Rusiyadan asl olmayaraq dünya bazarlarna alternativ quru ticart yolu axtarmaq mntiqli idi. Azrbaycan, Gürcüstan v Qazaxstan Orta Dhlizin reallamas ü¸ün fal mkdalq edibl. Bu be öl, Çin v Türkiy il birlikd, transsrhd dmir yolu laqlrini yaxladrmaq v aralarndak ticart sürtümlrini azaltmaq ü¸ün .nazirlr sviysind bir sra konfranslar v görülri ke¸irdi Qazaxstann Orta Dhlizd mara ticartdn knara ¸xaraq, geosiyasi arenaya da uzanr. Çox güman ki, Almat Orta Dhlizinin sas hissisinin (elc d imal Dhlizinin bir hissisinin) tikintisini tkc daxili inki af strategiyas ü¸ün deyil, hm d daha yax balans yaratmaq istiqamtind makro strategiyas ü¸ün vacib hesab edir. Oxar ambisiyalarla Qrzstan, Türkmnistan v Özbkistan kimi digr Mrkzi Asiya ölklri d Qazaxstann yanamasn tqlid edibl v bu dhliz qoulacaq öz dmir yolunun .tikintisinin ardncadrlar

Ccedil;inin Rusiya v AB-dan yan ke¸m chdi&

Ccedil;in d Orta Dhliz daha az maraq göstrib. Bunun sbbi Pekinin& Avrasiyadan ke¸n bütün yeni ticart yollarn olduqca faydal hesab etmsidir. Onlar Çin snayesin beynlxalq bazarlara daha ¸ox ¸x imkan verir v bu, Çin hökumtin Pekin v Moskvann nüfuz urunda uzun müddt rqabt apard Mrkzi Asiyada daha ¸ox nüfuz balayr. slind, bu genimiqyasl rqabt Pekinin vvlki illrd .anxay mkdalq Tkilatna (T) hvsini artrd Lakin Çinin Orta Dhlizin inki afna tsirinin hcmi o qdr d aydn deyil. Bzilri Çin v Qazaxstan arasnda getdikc artan sx laqlr, Azrbaycan v Qazaxstan liderlrinin Çinin pk Yolu qtisadi Kmri tbbüsünün tez-tez triflnmsin istinad edrk, Pekinin dhliz boyu sas ölklrin infrastruktur prioritetlrini formaladrnd iddia edirlr. Lakin bu ölklrin Çini Orta Dhlizin uuru ü¸ün kritik hesab etdiy in übh olmasa da, öz nqliyyat bkrlrini qurmaq ü¸ün Çinin Kmr v Yol Tbbüsündn borc götürnlr azdr. Bu vziyytin reall son nticd Çinin regional planlar il olduu kimi Mrkzi Asiya v Çin hdfllrinin uyunladrlmas il d laqli ola bilr. Aydn dr ki, Pekinin nöqteyi-nzrindn Rusiyann dominantlq etmdiyi (msln, imal dhlizi) v AB-n birbaa blok ed bilmycyi (msln, nnvi dniz yolu) ticart yoluna malik olmaq Çin .ü¸ün strateji hmiyyt ksb edir

Türkiynin Orta Asiyaya bax

Orta Dhlizin Avropa ucunda Türkiy dayanr. Türkiynin bu dhlizd mara Çininkindn ¸ox olmasa da, onunla brabr olan bir öl hesab olunur. Ankara bu dhliz tkc Mrkzi Asiya il daha güclü iqtisadi laqlr qurmaq ü¸ün deyil, hm d strateji mövqeyini yaxladrmaq ü¸ün bir yol kimi baxr. Türkiy bölgdki

tərkibli ortaq dil klind istifadə etməklə Türkiyənin zərərli olan və ya Rusiyaya alternativ təminat edəcək ticarət yolu təqdim etməklə bunu etməyə imkan verən, Türkiyə Orta Dhlizi Mərkəzi Asiyadakı xarici siyasətinin mərkəzinə çevirdi və 2013-2015-ci illər arasında Azərbaycan Respublikası, Gürcüstan və Qazaxıstanla bu dhlizin Avropa ilə əlaqəsini yaxşılaşdırmaq üçün müqavilə imzaladı.

Türkiyə vətəndaşları sadıq qalaraq 2016-cı ildə İstanbulda Avrasiya Tüneli və Yavuz Sultan Selim körpüsünü inşa etdi və hazırda Edirne-Kars sətirli dmir yolu və imali Mərkəzi magistralları tamamlayır. Diplomatiya sahəsində, Ankara hətta Ermənistanın Zəngzur bələdiyyəsindən yeni Orta Dhliz dmir yolunun tikintisini asanlaşdırmaq üçün Ermənistan və Azərbaycan arasında müqavilə imzalandı.

Orta Dhliz boyunca yerli imkanların artırılması üçün 10 milyon ton yükün ötürülməsi üçün də, tək Rusiyadan Trans-Sibir Dmir Yolu 2020-ci ildə 144 milyon ton yükü daşıdı və nəvə dhliz yolu ilə 2023-cü ildə bir milyard tondan çox yükü daşıyacaq.

Orta dhlizin problemləri

2022-ci ildə Rusiyadan Ukraynaya hücumundan sonra Orta Dhliz tərəfdarları hətta iqtisadiyyatda da azaldı. İqtisadi maraqlar global diqqətə kəmərsiz marşrutuna yığılıdır. Orta Dhlizin əsas komponentləri artıq tamamlanmasa da diqqət etməklə, dhliz boyunca biznes üçün

hazırda gələcək üçün. Ancaq bir sıra problemlər hələ də onun idarəsinə mane olur və yəqin ki, dhliz artıq nəzərə alınmadı: inkişaf etmiş infrastruktur və xidmətlər; Xəzər dhlizinin yayılması; sətirli dhlizlərinin inkişafı və vaxtaşırı siyasəti qeyri-sabitlik bunun tərkib hissəsidir.

Birinci problem Orta Dhlizin etibarlılığıdır. Ticarət yolu yalnız mallar ucuz və sürətli daşımaq qabiliyyəti qədər yaxşıdır. Bunun üçün sətirli qurular və intermodal transfer xidmətləri tələb olunur ki, bunların heç biri hələ Orta Dhliz boyunca tam inkişaf etdirilməyib. Bunun əksinə olaraq, Rusiyadan Trans-Sibir Dmir Yolu onilliklər ərzində inkişaf etdirilmiş xidmətlər bəzən idarə edilirdi. Bundan əlavə, dmir yolu Rusiya və Belarusun əlaqələri və əlaqələri üçün mərkəzlərdən keçir ki, bu da yəqin ki, dhlizlərinin hətta artıq. Orta Dhliz region daxili ticarətə genişləndirməyə imkan verən, Mərkəzi Asiya və Qafqazda əlaqələri və hətta mərkəzləri Rusiyadan xeyli kiçikdir. Digər problem Xəzər dhlizinin trafikidir və Orta Dhlizin su yolu ilə əlaqələri üçün ticarətinin əlaqələri oradan keçir. Yayda Xəzər dhlizinin dalğaları gəmilərin hərəkətini hətta gecikdir və Bak limanında tez-tez yaranan xoşagəlməz hadisələr daha da artır. Azərbaycan yeni terminallar və gəmilər Bak limanının imkanlarını artırmaq üçün əlaqələri, hətta hava ilə əlaqələri üçün edilə bilmir. Bu, əlaqələri üçün gəmiçilik, Rail Bridge Cargo-nun hələ də dhlizdən keçirən tranzit vaxtını otuz altı saat qədər arasında hesablamasın bəzən biridir. Orta Dhliz üçün başqa bir problem idarəetmədir. Orta Dhliz bir neçə ölkənin bəzi xidmətləri üçün əlaqələri, gəmiçilik və tarif rəsmiyyətlərinin gəmiçilik sətirli dhliz gecikmələri adlanır. Problem əlaqəsizdir ki, həmişə müəndir. İddia ki, Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Türkiyə və Ermənistanın bu problemləri həll etməklə əlaqələri topladılar, ancaq 2022-ci ilin noyabrına qədər bunun üçün yol xərcləri hazırladılar. Təsəvvür ki, onlar əlaqələri üçün yol xərclərinin tam əlaqələri irəliləsin və az vaxt

.tlb olunur

Digər məsləhət Orta Dəhliz boyu daxili və beynəlxalq mənaqilərin perspektividir ki, bu da nə az ticarətin qiymətini qaldıra bilər. 2022-ci ilin yanvarında Qazaxstanda və hətta Qırzstanda isə 2010 və 2020-ci illərdə oxarıtılar yaanb. 2022-ci ilin sentyabrında isə Azərbaycanla Ermənistan arasında silahlı toqqumalar nəticəsində 800-dən çox insan həlak oldu və bu, Azərbaycan Respublikasının aydan sonra məbahisli Dağ Qarabağ regionuna girişini nəqləməsinə səbəb oldu və bu transsərhəd ticarətə nə əl də məhəl hətə məsələ deyildi. Bəhsiz ki, 2021-ci il qədər zifətli bəla narahatlıqlara baxmayaraq, Orta Dəhliz boyunca ticarət artmışdır, amma bu artım perspektivdə olmalıdır. Hətta Orta Dəhliz boyunca imkanlı imkanların dəfələrlə artırılması və 10 milyon tona atdırılması əldə bir vaxtda Rusiyanın Trans-Sibir Dəmir Yolu təkbənə 2020-ci ildə 144 milyon ton yəkləyib, nəvədəniş yolu isə 2023-cü ildə bir milyard tondan çox yəkləyəcək. Qlobal təbat azalarsa, Orta Dəhliz kimi yeni bələyan ticarət yolları problemləri zəifləyəcək.