

BEYNƏLXALQ NƏQLİYYAT DƏHLİZLƏRİ KONTEKSTİNDƏ ZƏNGƏZUR DƏHLİZİNİN ƏHƏMİYYƏTİ

İlyas HÜSEYNOV

*Sosial Tədqiqatlar Mərkəzinin sektor müdiri, Bakı Dövlət
Universitetinin Sosiologiya kafedrasının müəllimi
(Bakı, Azərbaycan)*

*E-mail: ilyasdiplomat@gmail.com
ORCID: 0000-0002-1061-7990*

Xülasə. Məqalədə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri kontekstində Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyətinə nəzər salınır. Qeyd edilir ki, müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyəti daha da artıb və qlobal güc mərkəzləri nəqliyyat axınlarına nəzarəti əlində saxlamağa çalışırlar. Vətən müharibəsindən və lokal xarakterli antiterror tədbirlərindən sonra ərazi bütövlüyünü və suverenliyini təmin edən Azərbaycan öz geostrateji imkanlarından istifadə edərək Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya bölgəsi arasında əməkdaşlığı təşviq edir və nəqliyyat-kommunikasiya bağlantıları müstəvisində əlaqələrin böyük potensialından yararlanmağa çalışır. Bununla yanaşı, Şərq və Qərb arasında enerji və nəqliyyat sahəsində əməkdaşlıq böyük coğrafiyada sülhün, təhlükəsizliyin, sabitliyin və dayanıqlı inkişafın formalaşmasına xidmət edəcəkdir. Vətən müharibəsindən sonra Cənubi Qafqazda inkişaf və tərəqqi üçün yaxşı imkanlar meydana gəlib və “3+3” formatında təmaslar regional müstəvidə məsləhətləşmələri ehtiva edir. Bu xüsusda Zəngəzur dəhlizinin açılması Cənubi Qafqazın təhlükəsizlik arxitekturasını daha da möhkəmləndirəcəkdir. Məqalədə müəllif Rusiya-Ukrayna müharibəsi nəticəsində Rusiyaya qarşı tətbiq olunan sanksiya və məhdudiyyətlərin və Yaxın Şərqdə geniş coğrafiyanı əhatə edən müharibələr, ticarət gəmilərinə davamlı hücumlar nəticəsində tedarük zəncirinin qırılması və logistikada yaranan gecikmələrin Orta Dəhlizin və Zəngəzur dəhlizinin əhəmiyyətinə necə təsir etdiyini nümunələr və faktlarla izah edir.

Açar sözlər: nəqliyyat dəhlizləri, Zəngəzur dəhlizi, Şərq-Qərb nəqliyyat bağlantıları, nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələri, nəqliyyat arteriyaları, Naxçıvan Muxtar Respublikası, İran, Ermənistan, Türkiyə, Orta Dəhliz, Çin, “Bir kəmərlər bir yol” təşəbbüsü

Giriş

Azərbaycanın məqsədyönlü siyasətinin tərkib hissəsi kimi həm daxili nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı, həm də ölkənin Avrasiyanın nəqliyyat qovşağına çevirilməsi istiqamətində müvafiq addımlar atılır. Ölkədə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri üzərində yerləşən magistral avtomobil yolları birinci texniki dərəcə səviyyəsində yenidən qurulur. Eyni zamanda, dəmir yolunda daimi cərəyandan dəyişən cərəyana keçidin təmin edilməsi, infrastrukturun əsaslı şəkildə yenidən qurulması, hərəkət tərkibinin yenilənməsi, idarəetmə sistemlərinin təkmilləşdirilməsi işləri davam etdirilir.

Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycan Silahlı Qüvvələri ərazi bütövlüyümüzü bərpa etdikdən dərhal sonra işğaldan azad edilmiş ərazilərdə bir sıra mühüm infrastruktur layihələrinin icrasına başlanılmışdır. Belə layihələrdən biri Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin yenidən qurulmasıdır. Sözügedən dəmir yolu xətti ölkəmiz üçün həm strateji, həm də ciddi iqtisadi əhəmiyyətə malik olmaqla yanaşı Zəngəzur dəhlizinin əsas elementlərindən biri olacaq.

Regionda kommunikasiyaların, yolların açılması, eyni zamanda, yeni nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunun yaradılması Azərbaycan dövlətinin strateji prioritetləri sırasındadır. 2021-ci ilin fevralın 14-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin təməlini qoymuşdur. Qeyd edək ki, uzunluğu 100 kilometr olan bu dəmir yolu xəttinin strateji əhəmiyyəti olduqca böyükdür. Çünki bu nəqliyyat infrastrukturunu Azərbaycan vətəndaşlarının azad olunmuş torpaqlara gediş-gəlişinin təminatında əhəmiyyətli rol oynayacaq və ən mühüm məsələ Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında birbaşa dəmir yolu nəqliyyat əlaqə-

sinin yaranmasına böyük töhfə verəcək. Dövlət başçısı öz çıxışında bildirmişdir ki, uzun fasilədən sonra Azərbaycan və onun ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvan Muxtar Respublikası dəmir yolu ilə bir-birinə bağlanacaq və beləliklə, bizim həm strateji, həm iqtisadi, həm də siyasi məqsədlərimiz həyata keçiriləcək. "Bölgəmizin uzunmüddətli inkişafı, sabitliyin təmin edilməsi və müharibə risklərinin sıfıra endirilməsi üçün bölgədə nəqliyyat layihələrinin xüsusi rolu vardır və burada iştirak edən bütün ölkələr ancaq xeyir götürəcək, fayda götürəcək. Azərbaycan Naxçıvanla, Türkiyə ilə birləşir. Eyni zamanda, Rusiyadan Ermənistanla dəmir yolu xətti açıla bilər. Bu xətt yalnız Azərbaycan ərazisindən keçə bilər. Həmçinin Rusiya ilə İran arasında Naxçıvan ərazisi ilə dəmir yolu bağlantısı olacaq" [21]. Layihə nəticəsində İran ilə Ermənistan və Türkiyə ilə Rusiya arasında dəmir yolu bağlantısı olacaq. Əsas məqsəd bütün bölgə ölkələrinin yeni formalaşacaq nəqliyyat əlaqəsindən xeyir götürməsidir.

Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xətti 1993-cü ildə Ermənistan silahlı birləşmələri tərəfindən torpaqlarımızın işğal edilməsindən sonra dağıdılmış və fəaliyyətini dayandırmışdı. 27 ildir ki, qatarların son dayanacağı Füzuli rayonunun Horadiz stansiyasıdır. Lakin düşmən üzərində qazandığımız qələbə ilə bu yol da aydınlığa çıxır.

1. Nəqliyyat dəhlizlərinin rolunun artması

Hazırda dünyada gedən mühüm proseslər, geosiyasi dəyişikliklər yükdaşımaların, logistik bağlantıların və nəqliyyat dəhlizlərinin əhəmiyyətini bürüzə verir. Beynəlxalq əməkdaşlığın inkişafı və sənaye əməkdaşlığının dərinləşməsi şəraitində beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri şəbəkəsinin formalaşdırılması mərkəzi rol oynayır. Dövlətlərarası nəqliyyat-iqti-

sadi, mədəni və digər əlaqələrin genişləndirilməsi, vahid texniki parametrlərə malik və milli nəqliyyat sistemlərinin dünya nəqliyyat sistemində inteqrasiyasının əsası kimi vahid nəqliyyat texnologiyasının tətbiqini təmin edən beynəlxalq nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması ilə bağlı nəqliyyat problemlərinin həllində onlara xüsusi yer verilir.

Hazırda getdikcə aydınlaşır ki, nəqliyyat və logistika geosiyasəti dövlətlərin siyasi doktrinasının geosiyasət və geoiktisadiyyat kimi mühüm tərkib hissəsidir. Logistika, bəlkə də, müəyyən iqtisadi və siyasi qərarların qəbul edilməsinin iqtisadi məqsəduyğunluğunda əsas amildir və beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri inteqrasiyanın inkişafı üçün mühüm hərəkətverici qüvvəyə çevrilir [31].

2. Yeni geosiyasi konfigurasiya və nəqliyyat əlaqələrinin şaxələndirilməsinin əhəmiyyəti

Yeni əməkdaşlıq konfigurasiyasının yaradılması və onun funksionallığının təmin edilməsi Cənubi Qafqazda sabitliyin mühüm şərtlərindən biridir. Azərbaycan da məhz bu mövqedən çıxış edir. Perspektivdə sözügedən dəmir yolu infrastrukturunu Naxçıvandan keçməklə Türkiyəyə qədər uzanacaq və beləliklə, Azərbaycanı Türkiyə ilə birləşdirən ikinci dəmir yolu şəbəkəsi yaradılacaq. Xatırladaq ki, bundan əvvəl Azərbaycanın moderatorluğu ilə inşa olunan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu istismara verilib. BTQ-nin inşası ilə tarixdə ilk dəfə Azərbaycan və Türkiyə dəmir yolu xətti ilə birləşdi. Beləliklə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolundan sonra bölgədə ikinci dəmir yolunun çəkilməsi çox mühüm strateji əhəmiyyətə malikdir. Dövlət başçısının vurğuladığı kimi Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun istismara verilməsi tarixi nailiyyət idi. "İndi isə ikinci dəmir yolu çəkiləcək və eyni zamanda, bu yoldan

bütün bölgə ölkələri istifadə edə bilərlər. Bölgə ölkələri bu yolun tikintisinə də böyük maraqla yanaşırlar. Demək olar ki, bizim bölgəmizdə yerləşən ölkələr bu layihəyə öz müsbət qiymətini vermişlər".

Bölgə ölkələri nəqliyyat əlaqəsinin bərpasına, avtomobil və dəmir yolunun tikintisinə də böyük maraqla yanaşırlar. Yeni geosiyasi konfigurasiyada Naxçıvan Muxtar Respublikasının bölgə üçün siyasi, iqtisadi və təhlükəsizlik nöqtəyi-nəzərdən əhəmiyyəti bir qədər də artır. Bəzi yerli və xarici ekspertlər Naxçıvan Muxtar Respublikasının nəqliyyat qovşağına çevriləcəyi ilə bağlı müxtəlif proqnozlar verirlər.

Onu da əlavə edək ki, 2023-cü ilin sentyabrın 25-də Azərbaycan və Türkiyə prezidentlərinin Naxçıvanda keçirilən görüşü strateji əhəmiyyətli mövzular arasında Zəngəzur dəhlizinin açılması məsələsinə də ictimai gündəmə gətirib. Görüşdən sonra prezidentlər mətbuata birgə bəyanatla çıxış ediblər. Prezident İlham Əliyev bildirib ki, "Azərbaycanı Naxçıvan və Türkiyə ilə birləşdirən dəmir yolunun inşası da uğurla gedir. Azərbaycan ərazisində işlər böyük ehtimalla 2024-cü ilin sonunda başa çatmalıdır".

Həmçinin Prezident Naxçıvanın tarixi ədalətsizlik nəticəsində blokaya düşməsinin səbəblərini vurğulayıb: "Əfsuslar olsun ki, 1920-ci ildə sovet hakimiyyəti tərəfindən Qərbi Zəngəzur Azərbaycandan ayrılmışdır və beləliklə, Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan arasında coğrafi bağlantı kəsilmişdir. Ermənistan Azərbaycana qarşı işğalçılıq siyasətini aparmağa başlayanda Naxçıvana qarşı da onların ərazi iddiaları var idi. Burada da şiddətli döyüşlər gedirdi və məhz o vaxt Azərbaycanın böyük oğlu Heydər Əliyevin rəhbərliyi ilə, - o zaman o, Naxçıvanın başçısı idi, - Naxçıvan düşməni yerinə oturtdu və öz ərazisini qoruya bildi".

Prezident R.T.Ərdoğan da Naxçıvanın tarixən strateji əhəmiyyəti ilə iki ölkə ara-

sında xüsusi yerə sahib olduğunu vurğulamışdır: “Naxçıvan bu gün də iqtisadiyyat, nəqliyyat və enerji xətləri baxımından böyük potensiala malikdir. Regional nəqliyyat xətlərinin yaradılması ilə birlikdə bu potensialı tam mənasında həyata keçirmək imkanına sahib olacağıq” [10].

3. “Qədim İpək Yolu”nun bərpasına dair beynəlxalq konfransın keçirilməsi

Əvvəlcə ölkəmizin nəqliyyat-kommunikasiya potensialının genişləndirilməsi və görülmüş işlərə qısaca nəzər salaq. 1998-ci ildə Bakı şəhərində qədim ticarət marşrutunu yenidən bərpa etmək və cəlb olunan ölkələr ilə gələcək əməkdaşlıq imkanlarının əsaslarını qoymaq üçün “Qədim İpək Yolu” adlı beynəlxalq konfrans keçirilmişdir. Qədim İpək Yolundan istifadə edən tacirlərin Avropa ilə Asiya arasında səyahəti aylar və bəzən illər boyu davam edirdi və Mərkəzi Avrasiya mərkəzləri kritik regional logistika və paylama mərkəzləri rolunu oynayır. Ümummilli lider Heydər Əliyevin təşəbbüsü ilə 1998-ci il sentyabrın 7-8-də Bakı şəhərində 9 ölkənin (Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan, Ukrayna, Moldova, Rumıniya, Bolqarıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan) dövlət başçısı, 13 beynəlxalq təşkilatın və 32 dövlətin nümayəndə heyətinin iştirakı ilə tarixi İpək Yolunun bərpasına həsr olunmuş beynəlxalq konfrans keçirilmişdir. Bu konfransın yekununda Avropa İttifaqının TRASEKA proqramı əsasında “Avropa–Qafqaz–Asiya dəhlizinin inkişafı üzrə beynəlxalq nəqliyyat haqqında Əsas Çoxtərəfli Saziş” imzalandı və Bakı Bəyannaməsi qəbul edildi.

Əsas Çoxtərəfli Sazişin müddəalarına uyğun olaraq, TRASEKA Hökumətlərarası Komissiyasının Daimi Katibliyinin Bakı şəhərində yerləşdirilməsi qərara alındı və 2001-ci il fevralın 21-də rəsmi açılışı oldu. Beləliklə, Azərbaycan tarixi

İpək Yolunun bərpa edilməsinə öz töhfəsini verməklə, əsas inkişaf trayektoriyasının müəyyənləşdirilməsində mühüm rol oynadı.

Digər tərəfdən, Azərbaycan Çinin təşəbbüsü ilə gerçəkləşən “İpək Yolu İqtisadi Kəməri” layihəsinin iştirakçısıdır. 2015-ci ilin dekabrında Prezident İlham Əliyevin Çinə dövlət səfəri çərçivəsində Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə Çin Xalq Respublikası Hökuməti arasında “İpək Yolu İqtisadi Kəməri”nin yaradılmasının birgə təşviqi haqqında Anlaşma Memorandumu” imzalandı [2].

Azərbaycanın Baş naziri Əli Əsədov 2023-cü ilin oktyabrın 26-da baş tutan 4-cü Tbilisi İpək Yolu Forumunun açılış mərasimindəki çıxışında Azərbaycanın geniş nəqliyyat imkanları, həmçinin ölkəmizin Böyük İpək Yolunun bərpa edilməsi konsepsiyasının reallaşdırılmasında lap əvvəldən tərəfdaş dövlətlərlə birlikdə yüksək fəallıq nümayiş etdirdiyini diqqətə çatdırıb. Baş nazir vurğulayıb ki, Azərbaycan və Gürcüstan tarixən Avropa ilə Asiya arasında iqtisadi-ticarəti əlaqələrdə oynadıqları körpü rolunu bu gün də davam etdirməkdədir [11].

4.Çin ilə Aİ arasında iqtisadi dövriyyə

Çin və Aİ ölkələri arasında qlobal ticarətin həcmi son 5 ildə sabit artım nümayiş etdirib. Belə ki, 2016-cı ildəki 441,5 milyard avrodan bu rəqəm 2020-ci ildə təxminən 23% artaraq 586 milyard avroya çatıb. Eyni zamanda, ticarətin strukturunda yüksək əlavə dəyərə malik sənaye malları üstünlük təşkil edir və demək olar ki, 97%-ni təşkil edir.

Dünya ticarətində Çin və Aİ ölkələrinin ümumi bazar payı təqribən 31%-dir. Çin və Aİ ölkələri arasında yükdaşımalarının həcmnin dinamikasında da artım hiss olunur. 2016-cı ildəki 108,6 milyon tondan 2020-ci ildə 116,9 milyon tona qədər artım (+7%) cüzi də olsa əhəmiyyətli

yətli hesab oluna bilər [32].

Konteyner daşımaları baxımından Aİ ölkələri və Çinin göstəriciləri yüklərin konteynerləşdirilməsinin artması istiqamətində qlobal tendensiyanı əks etdirir. Bəzi qiymətləndirmələrə görə, Aİ ölkələrində konteynerləşmə səviyyəsi Çini (5-10%) əhəmiyyətli dərəcədə üstələyir və 20-41%-ə çatır. Beləliklə, 2019-cu ilin sonunda konteyner daşımalarının həcmi Aİ-də 2016-cı ildən 2019-cu ilə qədər orta illik artımla 4% olmaqla 115,3 milyon TEU, Çində isə 242 milyon TEU (ildə +7%) təşkil edib.

Aİ ölkələrində və Çində konteynerləşmə səviyyəsinin ümumi artımı əvvəllər hava və dəniz yolu ilə göndərilən yüklərin dəmir yolu ilə daşınmasına keçidlə bağlıdır. Bu, koronavirus pandemiyası səbəbindən sərhədlərini bağlayan ilk ölkələrdən biri olan Çin ilə hava nəqliyyatının dayandırılması, habelə dəniz nəqliyyatı üçün daha yüksək qiymətlər və daha uzun çatdırılma müddətləri səbəbindən baş verdi. Nəticədə, böhran şəraitində dəmir yolu nəqliyyatı digər nəqliyyat növlərinə nisbətən daha ucuz və sürətli alternativə çevrildi.

Qlobal böhrandan sonra dünya iqtisadiyyatının yenidən qurulması, Avropa İttifaqının vahid nəqliyyat məkanının yeni mərhələsinə keçməsi dəmir yolu nəqliyyatına tələbatın strukturuna və həcminə, eləcə də bütün nəqliyyat bazarının işinə əhəmiyyətli dərəcədə təsir etdi.

5. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri: böhranlar və yeni yaranan fürsətlər

Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri (BNQ) sərnəşinlərin və yüklərin, o cümlədən hava, dəniz, dəmir yolu və avtomobil kommunikasiyalarının daşınması üçün multimodal marşrutlardır. Nəqliyyat dəhlizləri qlobal logistika bazarının bütün iştirakçıları üçün proqnozlaşdırıla bilən və şəffaf marşrutlar yaratmaq üçün nəzər

də tutulub.

Tarixən ən mühüm istiqamət Şərq və Qərb - Çin və Avropa ölkələri arasında hərəkət idi, lakin zaman keçdikcə Şimal və Cənub arasında digər marşrutlar da inkişaf etməyə başladı. Müasir nəqliyyat dəhlizlərinin birbaşa logistik cəhətdən əlaqəli marşrutları yoxdur və daha çox formal olaraq bir neçə nəqliyyat növünün ayrı-ayrı marşrutlarını birləşdirir. Çin və Aİ arasında ən populyar yük marşrutu Süveyş kanalından keçən dəniz yoludur. Bu marşrut logistika xərclərini azaltmağa imkan verir, lakin daşınma müddətini əhəmiyyətli dərəcədə artırır. Bir tərəfə təxminən 40-45 gün ərzində yüklərin daşınması baş verir. Bununla belə, bu marşrut üzrə yük axınlarının artımı infrastrukturun inkişaf tempini xeyli üstələyir. Belə ki, 2021-ci ilin mart ayında 224 min ton yüklərin daşınması qabiliyyətinə malik 400 metrlik Ever Given konteyner gəmisi Çindən Niderlanda gedərkən Süveyş kanalının 151-ci kilometrində quruya çırpılaraq, demək olar ki, bir həftə kanal boyunca nəqliyyatın hərəkətini dayandırdı. Gecikmə vaxtının qeyri-müəyyənliyi səbəbindən yükləndirənlər Afrikadan yan keçərək marşrutu 8 min km və çatdırılma müddətini 10-12 gün artıran alternativ marşrutdan istifadə etməyə məcbur oldular.

Dünya ticarətinin 12%-i, təxminən bir milyon barel neft və mayeləşdirilmiş təbii qazın təxminən 8%-i hər gün Süveyş kanalından keçir. Süveyş kanalından keçilməz vəziyyətdə qalan Ever Given meqakonteyner gəmisi, "Lloyd's List"-in məlumatına görə, hər gün təxminən 9,6 milyard dollar (7 milyard funt sterlinq) dəyərində malın keçidini saxlayırdı. Bu, saatda 400 milyon dollara və 3,3 milyon ton yükə və ya dəqiqədə 6,7 milyon dollara bərabərdir. Digər tərəfdən, "Moodys"-in məlumatına görə, pandemiya əvvəl Süveyş kanalından keçən ticarət Misirin ÜDM-nin 2%-ni təşkil edirdi [38].

Bu gün dünyada davam edən müharibələr, terror hücumları da dünya ticarətinə və yüklərin daşınmasına mənfi təsir göstərir. Rusiya-Ukrayna müharibəsi səbəbindən Rusiya üzərindən Avropaya gələn bütün yüklərin alternativ marşrutla əvəzlənməsi, diversifikasiya yolları axtarılır.

Al-nin Ukrayna ilə həmrəyliyi müstəvisində Rusiyaya qarşı çoxsaylı iqtisadi sanksiyalar tətbiq edilib və məhdudlaşdırıcı tədbirlər görüldü. Rusiya sənayesinin əsas malları əldə etmək imkanlarını məhdudlaşdırmaq və onun yol, aviasiya və dəniz sənayesini zəiflətmək üçün Al qadağanedici addımları Rusiyanın bütün nəqliyyat sahəsini əhatə edib [33].

Rusiya ilə Ukrayna arasında davam edən müharibə səbəbindən regionda baş verən geosiyasi proseslər Şərqlə Qərb arasında tranzit yükdaşımalardan da yan keçməyib. Qərbin Rusiyaya qarşı tətbiq etdiyi sanksiyalar nəticəsində Şərqlə Qərb arasında Rusiyanın ərazisindən keçən ənənəvi marşrutlarda ciddi problemlər yaşanıb. Başqa sözlə, sanksiyalara görə, yüklərin bu ölkənin ərazisindən daşınması çətinləşib. Bu səbəbdən son vaxtlar Azərbaycan ərazisindən keçən dəhlizlər vasitəsilə tranzit yükdaşımaların həcmində kəskin artımlar müşahidə olunub. Belə ki, 2021-ci ilə müqayisədə 2022-ci ildə respublikamızın ərazisindən keçən dəmir yolu, dəniz və avtomobil yolları ilə tranzit yükdaşımaların ümumi həcmi 75 faiz artaraq 10,7 milyon tona çatıb [28].

Digər tərəfdən, Yəmən husiləri 2023-cü ilin payızından bəri ABŞ və Britaniya gəmilərinə, eləcə də İsrailə əlaqəli olduğuna inandıqları gəmilərə hücum edir. Vaşinqton və London beynəlxalq koalisiyanın dəstəyi ilə Yəməndəki husi hədəflərini vurmaqla cavab verir.

Ümumilikdə Qırmızı dəniz marşrutları global ticarətin təxminən 12 faizini və Asiya ilə Avropa arasında ticarətin 40

faizini təşkil edir, beləliklə, fasilələrin davam etməsi Avropanın strateji maraqlarını təhdid edir [39].

Qeyd edək ki, Babül-Məndəb boğazından gündə 7 milyon barel neft və neft məhsulları keçir. Alternativ marşrutlar üzrə yükdaşımalar 2 həftə daha çox vaxt aparır [34].

Avrasiya qitəsində dəmir yollarının uzunluğu 500 min km-dən artıqdır, hər il 3 milyon vaqon və 80 min lokomotiv istismar olunur, 7 milyarda qədər yük və 13 milyard sərnişin daşınır [29].

Belə olan halda, təhlükəsizlik və iqtisadi səmərəlilik nöqtəyindən nəzərdən Orta Dəhlizin aktuallığı bir qədər də artır. Transxəzər Şərq-Qərb Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi (Orta Dəhliz) Çin Xalq Respublikasını Mərkəzi Asiya, Qafqaz, Türkiyə vasitəsilə Avropa İttifaqı ilə birləşdirən və Şimal marşrutuna (Çin-Qazaxıstan-Rusiya-Belarus-Avropa), eləcə də Süveyş kanalı vasitəsilə dəniz yoluna alternativ olan multimodal nəqliyyat dəhlizidir. Orta Dəhliz əsas etibarilə dəmir yolundan (4256 km) və dənizdən keçən hissədən (508 km) ibarətdir və Çin-Qazaxıstan sərhədindən başlayaraq, Qazaxıstandan keçməklə Xəzər dənizi vasitəsilə Azərbaycan və Gürcüstanadək davam edir. Gürcüstandan isə bu dəhliz iki istiqamətdə – Türkiyə vasitəsilə Avropaya, Qara dəniz vasitəsilə isə Ukrayna, Rumıniya və Bolqarıstana qədər uzanır.

6. Orta dəhlizin aktuallaşması və Azərbaycanın təşəbbüsləri

Avropa və Asiya arasında əlverişli coğrafi mövqedə yerləşən Azərbaycan ölkə ərazisindən keçən Orta Dəhlizin rəqabət qabiliyyətiliyinin artırılması istiqamətində bir sıra layihələr həyata keçirib. 2007-ci il fevralın 7-də Tbilisidə Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təşəbbüsü ilə Avrasiyanın nəqliyyat xəritəsinin önəmli hissəsi

olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisinə dair Saziş imzalanıb. Elə həmin ilin noyabrında Gürcüstanın Marabda məntəqəsində dəmir yolu xəttinin təməli qoyulub. 2008-ci ilin iyulunda isə Qars şəhərində Qars-Gürcüstan sərhədi hissəsinin tikintisinin təməlqoyma mərasimi keçirilib. Ümumi uzunluğu təxminən 850 kilometr olan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin 504 kilometrlik hissəsi Azərbaycanın ərazisinə düşür. Dəmir yolu xəttinin 263 kilometri Gürcüstan, 79 kilometri isə Türkiyə ərazisindən keçir [1].

2017-ci il oktyabrın 30-da istifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Orta Dəhlizin bir hissəsi kimi Şərqlə Qərb arasında nəqliyyat bağlantısını təmin etməklə, qədim İpək Yolunun polad magistrallar üzərində bərpasıdır.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu Çindən Avropaya yüklərin Orta Dəhliz ilə çatdırılması müddətinin dəniz daşımalarına nisbətən iki dəfədən çox azaldılmasına imkan yaradır. Regionda sabitliyə və təhlükəsizliyə xidmət edən Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xəttinin yükəşirə qabiliyyətinin artırılması xarici ticarət əlaqələrinin dərinləşməsi və iqtisadi inkişaf baxımından böyük imkanlar vəd edir.

Bu layihənin tarixi İpək Yolu üzərində həyata keçirilməsi onun region ölkələri üçün cəlbediciliyini artırır, eyni zamanda, Mərkəzi Asiya ölkələrinin – Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, Qırğızıstan və Tacikistanın, həmçinin Əfqanıstanın Avropa və dünya bazarlarına çıxışını asanlaşdırır, ticarət əlaqələrinin inkişafında və global iqtisadiyyata inteqrasiyasının dərinləşməsində mühüm əhəmiyyət daşıyır. Bakı-Tbilisi-Qars layihəsinin əsas üstünlüklərindən biri də odur ki, Azərbaycan Gürcüstan ərazisindən keçməklə Türkiyə ilə birbaşa dəmir yolu əlaqəsinə sahib olur. Bu isə ölkələr arasında münasibətlərin daha da möhkəmlənməsinə xidmət edir.

Güclü infrastruktura malik olan

Azərbaycan nəqliyyat şəbəkələrinin inkişafına böyük sərmayə qoyaraq bu strateji üstünlüyünü daha da möhkəmləndirməklə mühüm nəqliyyat qovşağına çevrilir. Azərbaycanın tranzit və nəqliyyat-logistika imkanlarının davamlı inkişaf etdirilməsi məqsədilə 2018-ci ildə Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində ölkənin əsas dəmir yolları və avtomobil yolları şəbəkəsinin kəsişdiyi ərazidə yerləşən Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı istifadəyə verilib [25].

Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Xəzər dənizi regionunda dəniz ticarətini asanlaşdıran və Azərbaycanın logistik imkanlarını artıran əsas yükdaşıma mərkəzinə çevrilib. O, ölkəmizin ərazisindən keçən Şərq-Qərb Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin tam gücü ilə işləməsinə əlverişli imkanlar yaratmışdır.

Bakının Qaradağ rayonunun Ələt qəsəbəsində yaradılmış Ələt Azad İqtisadi Zonası Azərbaycanın Avropa-Asiya logistika zəncirlərində aparıcı rolunu gücləndirir [17]. Ələt Azad İqtisadi Zonasının yaradılmasında əsas məqsəd yüksək əlavə dəyərli və ixrac yönümlü istehsalı təmin etmək, innovativ texnologiyalardan istifadə edərək xidmətlər göstərən investorları cəlb etmək, bu əsasda milli iqtisadiyyatın dayanıqlı inkişafına və ölkədə məşğulluğun artmasına töhfə verməkdir. O, beynəlxalq yükdaşımalarda mühüm rol oynamaqla yanaşı, ölkənin regional ticarət qovşağına çevrilmək perspektivini dəstəkləyir və yerli istehsalın təşviqini, habelə "Made in Azerbaijan" brendinin dünyada tanınmasını təmin edir.

Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə Azərbaycanda qeyri-neft sektorunun inkişafının təmin olunması, iqtisadiyyatın müxtəlif sahələrinin şaxələndirilməsi, ölkəmizin ixrac potensialının artırılması, xarici investisiyanın cəlb edilməsi, biznes və investisiya mühitinin daha da yaxşılaşdırılması istiqamətində çox va-

cib layihələr icra olunub. Pandemiyanın dünyada yaratdığı böyük iqtisadi və maliyyə çətinliklərinə baxmayaraq, Azərbaycanda bu proseslər uğurla davam edir. Ələt Azad İqtisadi Zonasının yaradılması bunun bariz nümunəsidir. Bu layihənin icrası Azərbaycana böyük iqtisadi dividendlər qazandırmaqla yanaşı, ölkəmizin regionda mövqelərini daha da gücləndirəcək, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub tranzit-nəqliyyat dəhlizlərində mühüm rolunu oynayan respublikamızın strateji əhəmiyyətini daha da artıracaq. Bu iqtisadi zonanın yaradılması dövlət gəlirlərinin və büdcəyə daxil olan vəsaitin artmasına, yeni investisiyaların cəlb edilməsinə şərait yaradacaq [19].

Bununla yanaşı, işğaldan azad edilmiş ərazilərdə yeni nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunun qurulması üçün həyata keçirilən iri layihələr həmin ərazilərin beynəlxalq nəqliyyat-logistika mərkəzinə çevirməsinə və burada Orta Dəhlizin inkişafına əlverişli şərait yaradır.

Digər tərəfdən, Orta Dəhlizin səmərəliliyinin artırılması üçün Azərbaycan və Qazaxıstan tərəfindən müvafiq addımlar atılır. 2024-cü il martın 11-də Çinin Sian terminalından Bakının Abşeron stansiyasına konteyner qatarının gəlişi mərasimini Prezident İlham Əliyev və Prezident Kasım-Jomart Tokayev videobağlantı ilə izləyiblər. Qeyd edək ki, konteyner qatarının Çinin Sian şəhərində istismara verilmiş Qazaxıstana məxsus Nəqliyyat-Logistika Mərkəzi tərəfindən yola salınması Orta Dəhlizin bütün iştirakçıları üçün böyük əhəmiyyət kəsb edir. Altmış bir konteynerdən ibarət qatar uzunluğu 7 min kilometr olan marşrutu (Siandakı Qazaxıstan terminalı-Aktau-Abşeron stansiyası) 11 günə qət edib. Multimodal daşıma zamanı konteynerlər Qazaxıstan limanında yenidən yüklənərək Xəzər dənizi ilə Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanına, oradan isə Abşeron stansiyasına çatdırılıb.

Orta Dəhlizin inkişaf etdirilməsi və yeni yüklərin cəlb edilməsi baxımından bu günlərdə Çində fəaliyyətə başlamış Qazaxıstanın Nəqliyyat-Logistika Mərkəzi marşrut üzrə yükdaşımaların həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artırılmasına hədəflənib. İlk razılaşmaya əsasən, bu Mərkəz vasitəsilə Azərbaycana ayda 10 konteyner qatarın yola salınması planlaşdırılır.

Bununla yanaşı, Orta Dəhlizin inkişafı üçün birbaşa istehlakçılara yönəlmiş rəqəmsal DTC platforması yaradılıb, Azərbaycan və Qazaxıstan dəmir yolları "Track and Trace" ("Təqib və izləmə") funksiyası vasitəsilə real vaxt rejimində marşrut boyunca yüklərin izlənməsi sisteminə inteqrasiya olunub. Vahid rəqəmsal ekosistemin yaradılması və inkişaf etdirilməsi Orta Dəhlizin şəffaflığını, cəlb ediciliyini getdikcə artırır.

Azərbaycan və Qazaxıstan dəmir yolları idarələrinin birgə səyləri sayəsində 2024-cü ildə yükdaşımaların həcmi əhəmiyyətli dərəcədə artırılması planlaşdırılır. 2024-cü ilin yanvar-fevral aylarında "Qazaxıstan Dəmir Yolları" Səhmdar Cəmiyyəti ilə "Azərbaycan Dəmir Yolları" Qapalı Səhmdar Cəmiyyəti arasında yükdaşımaların həcmi 2023-cü ilin eyni dövrü ilə müqayisədə 25 faiz artaraq 539,5 min ton təşkil edib. Xatırladaq ki, əvvəllər Çindən Orta Dəhliz vasitəsilə yüklərin Qara dəniz limanlarına çatdırılması təxminən 53 gün çəkirdisə, hazırda bu müddət 18 gün təşkil edir [9].

7. Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında yeni kommunikasiya bağlantılarının yaradılması

Qeyd edək ki, İran İslam Respublikasının ərazisindən keçməklə Azərbaycan Respublikasının Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında yeni dəmir yolu, avtomobil

yolu əlaqəsinin, eləcə də rabitə və enerji təminatı xətlərinin tikintisi üçün infrastruktura yaradılır. Bu əsasda 2022-ci il martın 11-də "Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə İran İslam Respublikası Hökuməti arasında İran İslam Respublikasının ərazisindən keçməklə Azərbaycan Respublikasının Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında yeni kommunikasiya bağlantılarının yaradılması haqqında Anlaşma Memorandumu" imzalanıb [4].

Sözügedən Anlaşma Memorandumu çərçivəsində 2023-cü il oktyabrın 6-da Zəngilanda avtomobil körpüsü və sərhəd-gömrük infrastrukturunun inşası, ərazidə sahilbərkitmə tədbirləri layihələrinin təməlqoyma mərasimi keçirilib və tikinti işlərinə başlanılıb.

8. Çinin global infrastrukturla bağlı planlarına qarşı yeni koalisiyanın formalaşması

"Global Infrastructure Outlook"un məlumatına görə, Çinin 2016-cı ildən 2040-cı ilə qədər uzunmüddətli dövr üçün dəmir yolları, limanlar və avtomobil yollarının inkişafına ümumi investisiyası təxminən 16,2 trilyon dollar təşkil edə bilər. Bunun 62,6 faizi avtomobil yollarının, 33,7 faizi dəmir yolu infrastrukturunun, 3,7 faizi isə limanların payına düşür [36]. Müqayisə üçün Almaniyanın bu sahədə fəaliyyətinə də nəzər salaıq. Almaniya 2016-2040-cı illər üçün dəmir yolu və dəniz infrastrukturunda investisiyaların nisbəti 2%-ə qarşı 98% təşkil edir və dövr üçün ümumi həcmi müvafiq olaraq 1,5 trilyon və 23,4 milyard dollar təşkil edəcək. Ölkənin nəqliyyatına qoyulan investisiyaların illik həcmi 78,5 milyard dollar, o cümlədən dəmir yollarına 58,4 milyard dollar, limanlara isə 0,9 milyard dollar həcmində qiymətləndirilir.

Eyni zamanda, Almaniya 2016-2040-cı illər üçün hava limanları istisna

olmaqla, nəqliyyat sənayesinə qoyulan investisiyaların ümumi həcmi təxminən 2 trilyon ABŞ dolları təşkil edəcək ki, bunun da 74,4 faizi dəmir yolları, 24,4 faizi avtomobil yolları, təxminən 1,2 faizi liman infrastrukturunun payına düşür [37].

2023-cü ilin oktyabr ayında Yeni Dehliyə keçirilən G20-nin sammitində elan edilən iddialı dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı layihəsi Çinin iqtisadi təsirinə meydan oxumaq kimi qəbul edildi. Hindistan, Səudiyyə Ərəbistanı, Birləşmiş Ərəb Əmirlikləri, İordaniya, İsrail və Avropa İttifaqının daxil olacağı dəhliz ticarəti artırmağa, enerji resurslarını çatdırmağa və rəqəmsal əlaqəni yaxşılaşdırmağa kömək edəcək. Böyük coğrafiyanı əhatə edəcək dəhliz ilə bağlı "Bu, böyük bir işdir. Bu, həqiqətən də böyük bir işdir" deyən Bayden, Vaşinqtonu G20 qrupunda inkişaf etməkdə olan ölkələr üçün alternativ tərəfdaş və investor kimi təqdim edərək, "Bir kəmə, bir yol" təşəbbüsü çərçivəsində Çinin global infrastrukturla bağlı planlarına qarşı çıxmağa çalışır [35].

İsrailin son illər ərzində ərəb dünyası ilə yaxınlaşmasından sonra, 2023-cü ilin 7 oktyabr tarixində Həmasın başçılıq etdiyi fələstinli silahlı qruplar tərəfindən Qəzza zolağından İsrailə qarşı başladılmış genişmiqyaslı hücum əməliyyatları ("Əl-Əqsa fırtınası") ilə başlayan müharibə bu layihənin gələcəyini sual altında qoyur.

9. Azərbaycanın tranzit potensialı

Azərbaycan tranzit potensialını artırmaq və özünü mühüm logistika mərkəzlərindən biri kimi göstərmək üçün beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafında fəal iştirak edir. Azərbaycanın beynəlxalq daşımalarda dəmir yolu daşımaları 2019-cu ildəki 40,6 min TEU-dan 2020-ci ildə 75% artaraq 71,2 min TEU-ya çatıb.

2019-cu ildə beynəlxalq daşımalarda multimodal konteyner daşımalarını inki-

şaf etdirmək məqsədilə Azərbaycan, Türkiyə və Asiya arasında tranzit konteyner yüklərinin daşınması üçün Xəzər dənizində Bakı və Türkmənbaşı (Türkmənistan) limanlarını birləşdirən müntəzəm fider xidməti istifadəyə verilib. Bu gün Xəzər vasitəsilə reallaşdırılan dəniz nəqliyyatı Şimal-Cənub və Şərq-Qərb dəhlizlərinin mühüm segmentini təşkil edir. Qürurverici haldır ki, Azərbaycan 200-dən çox gəmi ilə Xəzərdə ən böyük daşıma donanmasına malikdir. Bu donanma vasitəsilə həm respublikamızın, həm sahilyanı dövlətlərin, eləcə də digər regionlardan olan sifarişçilərin yükləri etibarlı şəkildə təyinat yerinə çatdırılır. Eyni zamanda, hazırda Azərbaycan Xəzər Dəniz Gəmiçiliyi Xəzər dənizində yeganə bərə operatorudur. Qurumun bərələri Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə yükdaşıma zəncirinin mühüm həlqəsi olmaqla, Xəzərin Şərq və Qərb sahillərindəki dəmir yollarını dəniz üzərində birləşdirir, Azərbaycan ərazisindən tranzit yüklərin daşınmasına, ölkənin əlverişli coğrafi mövqeyinin və tranzit potensialının reallaşdırılmasına xidmət edir.

Orta Dəhlizin yeni bir qolu olan Bakı–Naxçıvan–Qars dəmir yolu etibarlı ticarət marşrutu kimi regional əməkdaşlığın dərinləşməsinə və həyat şəraitinin yüksəlməsinə xidmət edəcəkdir. 2023-cü il sentyabrın 25-də Azərbaycan Respublikası və Türkiyə Respublikası dövlət başçıları arasında iştirakı ilə keçirilən görüş zamanı Qars–Naxçıvan yeni dəmir yolu xəttinin tikintisinə dair Niyət Protokolu imzalanmışdır [23]. Tikilməsi planlaşdırılan dəmir yolu xəttinin uzunluğu 224 kilometr olacaq və Türkiyə tərəfi onu 5 il ərzində istifadəyə verməyi planlaşdırır. Sözügedən layihə həm Azərbaycanın əsas hissəsi ilə Naxçıvan arasında bağlantı, həm də yüklərin Avropaya daşınması istiqamətində tarixi əhəmiyyətli layihə olacaqdır.

Ölkəmiz Orta Dəhlizin təşviqi məqsədilə

dilə dəhliz boyu ölkələrlə sıx əməkdaşlıq həyata keçirir. Qeyd edək ki, 2022-ci il noyabrın 22-də Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkiyə və Gürcüstan arasında Orta Dəhlizin inkişafı üzrə 2022–2027-ci illəri əhatə edən Yol Xəritəsi imzalanıb.

2023-cü il noyabrın 23-də təsdiq edilmiş “Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımalarının təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün Fəaliyyət Plan”ı ölkəmizin tranzit potensialından daha səmərəli istifadəyə imkanlar yaradır [6].

10. Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin perspektivləri

Şimal-Cənub Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi istiqamətində ölkəmizdə görülən işlərə də nəzər salsaq, nəqliyyat-kommunikasiya sahəsində qarşımızdakı mənzərə daha aydın olar və tədqiqatımız haqqında daha dolğun təsəvvür formalaşar. Bizim üçün Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat dəhlizinin öyrənilməsi bir sıra aspektlərdən əhəmiyyətlidir. Ermənistanın baş naziri Nikol Paşinyanın irəli sürdüyü utopik “Sülh kəsişməsi” layihəsində “Şimal-Cənub” marşrutuna daha çox diqqət ayrılır.

“Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında Razılaşma Rusiya, İran və Hindistan arasında imzalanıb və 2002-ci il mayın 21-dən qüvvəyə minib [30]. Azərbaycan “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi haqqında Saziş”ə 2005-ci ildə qoşulub.

Adıçəkilən nəqliyyat dəhlizi Hindistan, Pakistan, İran, Azərbaycan, Rusiya və Şimali Avropa ölkələrini birləşdirəcək. Azərbaycanın həm Rusiya, həm İranla quru sərhədinə malik olması üçtərəfli regional əməkdaşlığın inkişafına əhəmiyyətli təsir göstərir. Bununla Azərbaycan hər iki transkontinental dəhlizin kəsişmə-

sində, Avrasiya coğrafiyasının mərkəzində mühüm nəqliyyat-logistika qovşağına çevrilir.

Avrasiya materikinın şimal və cənub hissələri arasında mühüm rolu olan nəqliyyat-logistika dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçən hissəsində infrastruktur əhəmiyyətli dərəcədə müasirləşdirilib. Bakı Dəniz Ticarət Limanının yükləşmə qabiliyyəti artırılıb, Ələt-Astara avtomobil yolu yenidən qurulub, İran ilə Azərbaycan arasında yeni dəmir yolu körpüsü tikilib. Bu da ölkəmizin tranzit rolunun xeyli artmasına və onun beynəlxalq status qazanmasına səbəb olub.

Ölkəmiz “Şimal-Cənub” Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizinin yaradılmasında fəal rol oynayır. “Şimal-Cənub” Nəqliyyat Dəhlizinin Azərbaycan ərazisindən keçən dəmir yolu xəttinin uzunluğu 511 kilometrdir. Bu dəhlizin önəmli hissəsi olan Azərbaycan-Rusiya sərhədindən Azərbaycan-İran sərhədinə qədər dəmir yolu istismara tam hazır vəziyyətə gətirilib. “Şimal-Cənub” Nəqliyyat Dəhlizinin inkişaf etdirilməsi məqsədilə 2022-ci il sentyabrın 9-da Bakıda üçtərəfli görüş keçirilib və yekunda Bakı Bəyannaməsi imzalanıb. Sənədə əsasən, tərəflər (Azərbaycan, Rusiya və İran) Şimal və Cənub dəhlizi üzrə yükdaşımaların 15 milyon tona çatdırılması üçün müvafiq tədbirlər görəcəklər [26].

2023-cü il mayın 17-də Kazan Forumu çərçivəsində dəhlizin çatışmayan seqmenti olan Rəşt-Astara dəmir yolu xəttinin tikintisinin Rusiya tərəfindən maliyyələşdirilməsi ilə bağlı Rusiya Federasiyası və İran İslam Respublikası arasında kredit sazişi imzalanıb [13]. Layihə həm Avropaya, həm də Rusiya ilə Fars körfəzi ölkələri arasında malların sürətli və maneəsiz tranzitini təmin edəcək. Sankt-Peterburqdan Mumbaya malların çatdırılması Süveyş kanalı vasitəsilə ənənəvi marşrutlar üzrə 30-45 gün əvəzinə təxminən 10 gün çəkəcək. Dəmir

yolu ilə tranzit yüklərin ümumi həcmi ən azı 15 milyon ton təşkil edəcək [27].

Gələcəkdə Şimal-Cənub və Bakı-Tbilisi-Qars nəqliyyat dəhlizlərinin integrasiyası nəzərdə tutulur. Azərbaycan hər iki layihədə fəal iştirakçıdır. Belə ki, Osmanlı-Horadiz-Ağbend-Naxçıvan-Qars dəmir yolu xəttinin tikintisi ölkəmizin tranzit qovşaq kimi formalaşmasına və ölkə ərazisindən keçən hər iki nəqliyyat dəhlizinin birləşdirilməsinə imkan yaradacaqdır. Azərbaycanla yanaşı, Gürcüstan, Türkiyə, Avropa ölkələri, Çin, Qazaxıstan və digər Orta Asiya respublikaları bu imkanlardan faydalanacaq.

Göründüyü kimi, Zəngəzur dəhlizi və Orta dəhliz hazırda çox mühüm əhəmiyyətə malik olmaqla yanaşı, həm də nəqliyyat bağlantılarının şaxələndirilməsi layihəsi kimi nəzərdən keçirilir. Cənubi Qafqazda yeni nəqliyyat arteriyalarının və kommunikasiya əlaqələrinin fəaliyyətə başlaması bölgədə sülhü, təhlükəsizliyi və dayanıqlı sabitliyi təşviq edəcəkdir.

11. Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin hüquqi aspektləri

Artıq uzun müddətdir ki, vahid nəqliyyat məkanının və vahid nəqliyyat infrastrukturunun yaradılması ideyası milli, dövlətlərarası (ittifaqlar çərçivəsində), kontinental və daha sonra global səviyyədə nəqliyyatın inkişafı ilə bağlı qərarların qəbulu üçün əsas kimi qəbul edilib. Lakin bu ideyanın praktiki həyata keçirilməsi əksər hallarda hələ də milli infrastrukturun inkişafı layihələrinin əlaqələndirilməsi və aşkar hüquqi və iqtisadi texnoloji maneələrin aradan qaldırılması ilə məhdudlaşır. Bu gün nəqliyyat sistemlərinin hələ də integrasiyanın birinci mərhələsində olduğunu iddia etmək olar.

Dəmir yolu ilə yükdaşımaları çərçivəsində münasibətləri tənzimləyən iki hüquq sistemi mövcuddur:

❖ Malların Beynəlxalq Daşımaları-

na dair Bern Konvensiyası (sonradan Dəmiryolu ilə Beynəlxalq Daşımalar haqqında Konvensiyaya daxil edilmişdir) “Convention relative aux Transport international ferroviaires” (COTIF)

❖ Beynəlxalq yük daşımaları haqqında Saziş (BYDS). Bu da dəmir yolu ilə yüklərin daşınması üçün əmtəə qaiməsi müəyyən edir.

COTIF sənədə qoşulmuş və onu ratiifikasiya etmiş dövlətlərin ərazilərinə şamil edilən beynəlxalq müqavilədir. COTIF ərazisində yüklərin beynəlxalq daşınması zamanı dəmir yolu ilə yüklərin daşınması, vaqonların və ayrıca infrastrukturun istifadəsi üzrə xidmət göstərən müxtəlif şirkətlərlə ayrıca müqavilələr bağlanır.

BYDS, öz növbəsində, dəmir yolu nəqliyyatına cavabdeh olan milli nazirliklərin iştirak etdiyi beynəlxalq müqavilədir. COTIF-dən fərqli olaraq, BYDS yüklərin daşınması, vaqonların istifadəsi və dəmir yolu infrastrukturunu xidmətlərini ayırmır, çünki bu xidmətlər milli dəmir yolu şirkətləri tərəfindən hərtərəfli şəkildə təqdim olunur.

12. “Dəmir Yumruq” əməliyyatının geosiyasi nəticələri

Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi altında keçirilmiş “Dəmir yumruq” əməliyyatı nəticəsində regionda yeni geosiyasi reallıqlar formalaşdı. 44 gün davam edən hərbi əməliyyatlar nəticəsində rəşadətli ordumuz BMT Təhlükəsizlik Şurasının qətnamələrini yerinə yetirdi. Birinci Qarabağ müharibəsi nəticəsində öz torpaqlarının 20 faizini itirən Azərbaycan Respublikası 1994-cü ildə imzalanmış Bişkek protokolundan sonra BMT Təhlükəsizlik Şurasının işğalçı qüvvələrin qeyd-şərtsiz Azərbaycan torpaqlarından çıxarılmasını nəzərdə tutan qərarlarının icra olunması üçün Ermənistan Respublikası ilə müxtəlif beynəlxalq qurumlar çərçivəsində uzunmüddətli diploma-

tik danışıqlar apardı. Uzun illər ərzində ATƏT-in Minsk qrupu münafişənin tənzimlənməsi istiqamətində fəaliyyət göstərsə də, bu, praktiki nəticə vermədi. Beynəlxalq təşkilatların sülh platformaları ilə yanaşı, Azərbaycan region ölkələrinin də münafişənin həlli istiqamətindəki təşəbbüslərində yaxından iştirak etdi. Lakin uzun illər ərzində aparılan sülh danışıqları heç bir nəticə vermirdi.

2018-ci ildə Ermənistanda hakimiyyətə gələn Nikol Paşinyanın “Qarabağ Ermənistandır və nöqtə” kimi populist bəyanatları, Azərbaycanın işğal olunmuş ərazilərinə ardıcıl qanunsuz səfərləri kimi təxribatçı xarakter daşıyan hərəkətləri və bu təxribatçı əməllərin davamı qismində 2019-cu ilin mart ayında Ermənistanın müdafiə naziri David Tonoyanın ABŞ-da rəsmi səfərdə olarkən “yeni torpaqlar üçün yeni müharibə” çağırışı münafişənin sülh yolu ilə həlli imkanlarını sarsıtdı.

2020-ci ilin iyul ayında ermənilər Azərbaycan-Ermənistan dövlət sərhədinin Tovuz istiqamətində əlverişli mövqeləri ələ keçirmək məqsədilə artilleriya atəşindən istifadə edərək hücumə keçməyə cəhd göstərsə də, buna müvəffəq ola bilmədilər [22].

Avqust ayında təmas xəttinin Goranboy rayonu istiqamətində Ermənistan Silahlı Qüvvələrinin diversiya-kəşfiyyat qrupu təxribat törətməyə cəhd göstərdi, lakin görülen tədbirlər nəticəsində diversiya qrupu itki verərək geri çəkildi və qrupun komandiri baş leytenant Qurgin Albəryan əsir götürüldü [3].

Birbaşa hərbi təxribatlarla yanaşı, Ermənistan tərəfindən beynəlxalq hüquqi prinsiplərə zidd olaraq, Azərbaycan Respublikasının işğal altındakı ərazilərinə çox sayda YPG, PKK terrorçularının, o cümlədən Beyrut limanında baş tutan partlayışlardan sonra minlərlə Livan ermənilərinin köçürülməsi münafişəni daha da alovlandırdı. Situasiyanın gərginliyi 2020-ci ilin avqust ayının sonların-

da Ermənistan baş nazirinin həyat yoldaşı Anna Hakobyanın Azərbaycanın işğal altındakı ərazilərində qeyri-legal olaraq təşkil olunmuş hərbi təlimdə iştirakını ictimailəşdirməsi ilə pik həddə çatdı [15]. Ermənistan tərəfinin bu qəbildən olan səmərəsiz və təhrikedici bəyanatları və hərəkətləri danışıqlar prosesindən tamamilə imtina edilməsi anlamına gəlirdi.

2020-ci il sentyabrın 25-də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin BMT Baş Assambleyasının 75-ci sessiyasının ümumi debatlarında videoformatda etdiyi çıxışında Ermənistanın son təxribatları nəticəsində azərbaycanlı hərbiçilərin və mülki vətəndaşın həlak olması, habelə mülki infraqstruktura vurulan ciddi ziyan qeyd olunub. O cümlədən, Azərbaycan Prezidenti iyulun 17-dən etibarən sentyabr ayına qədər hərbi yük təyyarələri ilə Ermənistana min tondan artıq hərbi avadanlığın daşındığını bildirib [12].

2020-ci il sentyabrın 27-də Ermənistan Silahlı Qüvvələrinin atəşkəs rejimini kobud şəkildə pozmasına cavab olaraq həmin gün Azərbaycan Silahlı Qüvvələri erməni təxribatlarının qarşısını almaq üçün əks-həmlə əməliyyatlarına başladı [14] və respublika ərazisində hərbi vəziyyət elan olundu. Sentyabrın 28-də ölkədə qismən səfərbərlik elan edildi [5].

Azərbaycan Ordusunun sarsıdıcı zərbələri qarşısında duruş gətirə bilməyən işğalçı ölkənin ordusunun müdafiə səddi qısa zaman ərzində yarıldı. Başlanğıcda bir sıra kəndləri və strateji yüksəklikləri işğaldan azad edən ordumuz oktyabrın 4-də Cəbrayılı, oktyabrın 17-də Füzulini, oktyabrın 20-də Zəngilanı, oktyabrın 25-də Qubadlıni və noyabrın 8-də Şuşa şəhərini işğaldan azad etdi. Döyüşlərin gedişi zamanı ümumilikdə uzun illər işğal altında olmuş 300-dək yaşayış məntəqəsi, o cümlədən Tərtər, Xocavənd və Xocalı rayonlarının böyük bir hissəsi döyüş meydanında azad edildi.

2020-ci ilin noyabrın 10-da Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev, Ermənistan Respublikasının baş naziri Nikol Paşinyan və Rusiya Federasiyasının Prezidenti Vladimir Putin tərəfindən imzalanmış üçtərəfli atəşkəs bəyanatının 9-cu bəndinə görə, bölgədəki bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələri bərpa edilir, Ermənistan Respublikası vətəndaşların, nəqliyyat vasitələrinin və yüklərin hər iki istiqamətdə maneəsiz hərəkətinin təşkili məqsədilə Azərbaycan Respublikasının qərb rayonları və Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında nəqliyyat əlaqəsinin təhlükəsizliyinə zəmanət verir. Bununla yanaşı, nəqliyyat əlaqəsi üzrə nəzarəti Rusiyanın Federal Təhlükəsizlik Xidmətinin sərhəd xidmətinin orqanları həyata keçirir. Tərəflərin razılığı əsasında Naxçıvan Muxtar Respublikası ilə Azərbaycanın qərb rayonlarını birləşdirən yeni nəqliyyat kommunikasiyalarının inşası təmin ediləcək.

Naxçıvan Muxtar Respublikasının Azərbaycanın əsas hissəsi ilə əlaqəsinin yaradılması haqqında bəndin bəyanatda təsbit edilməsi Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təkidli tələbi və siyasi iradəsi sayəsində mümkün oldu. 2020-ci ilin noyabrın 10-da Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev xalqa müraciəti zamanı bildirdi ki, Naxçıvan Muxtar Respublikasını Azərbaycanla, Azərbaycanın əsas hissəsi ilə quru yollarla birləşdirmə istiqamətində tarixi addım atıldı. "Mənfur düşmən 1990-cı illərin əvvəllərində və ondan da bir qədər əvvəl Naxçıvanı faktiki olaraq mühasirəyə almışdı. Bütün kommunikasiya xətləri kəsildi, - çünki o vaxt Azərbaycanın əsas hissəsindən oraya enerji resursları ötürülürdü, - faktiki olaraq Naxçıvan Muxtar Respublikası çox ağır vəziyyətdə qalmışdı. Eyni zamanda, Ermənistan ərazisindən oraya hücumlar da edilirdi" [20]. Xüsusilə vurğulamaq lazımdır ki, məhz Ulu öndər Heydər Əliyevin

cəsərəti və fəaliyyəti nəticəsində Naxçıvan işğal altına düşmədi. Erməni vandalalarının belə planları da var idi.

13. Regionda iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpası üzrə yaradılan işçi Qrupun fəaliyyəti

Bununla yanaşı qeyd edək ki, 10 noyabr tarixində imzalanmış bəyanatdan sonra iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin blokadadan çıxarılması istiqamətində ardıcıl və prinsipial fəaliyyət həyata keçirilmişdir. 11 yanvar 2021-ci il tarixində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev, Ermənistan Respublikasının baş naziri Nikol Paşinyan və Rusiya Federasiyasının Prezidenti Vladimir Putinin iştirakı ilə Moskvada keçirilən görüşdə növbəti bəyanat imzalanmışdır [7]. Bəyanata əsasən regionda bütün iqtisadi və nəqliyyat əlaqələrinin bərpasının reallaşdırılmasından irəli gələn işlərin əsas istiqamətlərinin siyahısı formalaşdırılacaq, prioritet qismində dəmir yolu və avtomobil yolları müəyyən ediləcək. Eyni zamanda, işçi qrupunun həmsədrləri bu istiqamətlər üzrə tərəflərin səlahiyyətli hakimiyyət orqanları və təşkilatlarının vəzifəli şəxslərindən ibarət ekspert yarımqruplarının tərkibini təsdiq edəcəklər. Azərbaycan Respublikası və Ermənistan Respublikası ərazisindən həyata keçirilən beynəlxalq daşımaların, həmçinin Azərbaycan Respublikası və Ermənistan Respublikası tərəfindən həyata keçirilən, yerinə yetirilməsi zamanı Azərbaycan Respublikasının və Ermənistan Respublikasının ərazilərinin kəsişməsi tələb olunan daşımaların təşkili, yerinə yetirilməsi və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi üçün zəruri olan yeni nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin bərpasını və tikilməsini nəzərdə tutan tədbirlərin siyahısını və reallaşdırılması qrafikini Tərəflərin yüksək səviyyədə təsdiqləməsi üçün təqdim edəcək.

Daha sonra 11 yanvar 2021-ci il tarixində imzalanmış bəyanatın 1-ci bəndində qeyd olunmuş işçi qrupu Moskvada Cənubi Qafqazda nəqliyyat kommunikasiyalarının inşasının müzakirə edilməsi üçün Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan baş nazirlərinin müavinlərinin üçtərəfli görüşü keçirilmişdir. 2021-ci ilin yanvarın 30-da keçirilmiş görüşdə Azərbaycan tərəfindən Şahin Mustafayev, Rusiyadan Aleksey Overçuk, Ermənistandan isə Mher Qriqoryan iştirak etmişdir. Üçtərəfli işçi qrupun iclası zamanı Azərbaycan Respublikası Prezidentinin, Ermənistan Respublikası baş nazirinin və Rusiya Federasiyası Prezidentinin 10 noyabr 2020-ci il tarixli Bəyanatının 9-cu bəndinin icrasından irəli gələn birgə əsas işin istiqamətləri, habelə 11 yanvar 2021-ci il tarixli Bəyanatın 2, 3, 4-cü bəndləri müzakirə edilmişdir [16].

2021-ci ilin fevralın 12-də isə Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan baş nazirlərinin müavinlərinin videoformatda görüşü keçirilmişdir. İclasda Qarabağ və onun ətrafında təhlükəsizlik, həmçinin bölgədəki kommunikasiya xətlərinin açılması məsələləri müzakirə edilmişdir [8].

Horadiz-Ağbend dəmir yolunun reallaşması bütün regionun inkişafına töhfə verəcək. Zəngəzur dəhlizinin əsas elementlərindən biri olacaq bu dəmir yolu xəttinin qurulması ilə Bakı-Tbilisi-Qarsdan sonra Azərbaycanı Türkiyə ilə birləşdirən ikinci dəmir yolu şəbəkəsi yaranaçaq. Artıq dəmir yolunun inşası ilə bağlı işlər sürətlə davam etməkdədir. Hazırda Horadizdən başlayaraq Zəngilan rayonunun Ağbend qəsəbəsinədək uzanan dəmir yolu xətti yenidən tikilir. Qeyd edək ki, Horadiz-Ağbend dəmir yolu xəttinin ox üzrə uzunluğu 110,4 kilometrə bərabərdir. Bixətli dəmir yolu 8 stansiyadan ibarət olacaq, həmçinin layihə çərçivəsində ümumilikdə 300-dən artıq süni mühəndis qurğusunun tikintisi planlaşdırılır. Qeyd edək ki, sovet dövründə

dəmir yolu xətti fəaliyyət göstərirdi. Horadiz stansiyası ilə yanaşı, digər yeddi stansiya - Mərcanlı, Mahmudlu, Soltanlı, Qumlaq, Mincivan, Bartaz və Ağbənd stansiyaları tamamilə yenidən tikiləcək. Dəmir yolu xətti bütövlükdə dron vasitəsilə topoqrafik plana alınıb, konseptual planı hazırlanıb. Hazırda minalardan təmizlənmiş 40 kilometrlik hissəsində torpaq yatağının hazırlanması, həmçinin süni qurğuların tikintisi həyata keçirilir. Artıq 21 kilometrlik hissədə torpaq yatağı hazırlanıb, qaya daşı və çınqıl materialları tökülüb. 3 kilometr hissədə relslər qoyulub. Eyni zamanda, süni qurğuların, o cümlədən körpü və dəmir-beton boruların tikintisi aparılır. Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin yenidən qurulması işləri tamamlanmaq üzrədir. Böyük strateji əhəmiyyəti olan Horadiz-Ağbənd dəmir yolu xəttinin inşası işğaldan azad edilmiş ərazilərimizin iqtisadi potensialına böyük töhfə verəcək. Dəmir yolu işğaldan azad edilmiş torpaqlara həm vətəndaşların gediş-gəlişi, həm də yüklərin daşınması üçün böyük əhəmiyyətə malik olacaq. Bununla da Azərbaycan və onun ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvan Muxtar Respublikası dəmir yolu ilə bir-birinə bağlanacaq və beləliklə, ölkəmizin strateji, iqtisadi və siyasi məqsədləri həyata keçiriləcək.

Nəticə

Son illərdə Cənubi Qafqazda baş verən dinamika regionda adi güc balansını dəyişib. Qarabağ münaqişəsinin Rusiyanın vasitəçiliyi ilə həlli ilə bağlı üçtərəfli bəyanatın imzalanması bir tərəfdən yeni imkanlar açdı, digər tərəfdən bəzi regional və qeyri-regional ölkələr üçün yeni risklər yaratdı (bunların arasında ilk növbədə Fransa, İran və Hindistanı ayırmaq lazımdır).

Təbii ki, yeni imkanlar dedikdə, ilk növbədə, iqtisadi inkişaf və nəqliy-

at-logistika layihələrinin həyata keçirilməsi yolu ilə global qarşılıqlı fəaliyyətin yeni səviyyəsinə çıxmaq nəzərdə tutulur. Mövcud geosiyasi şəraitdə, Qırmızı dənizdəki böhran dəniz yük daşımaları üçün bir problem halına gəldikdə, Qarabağ münaqişəsi başa çatdıqdan sonra "çeşidi" xeyli genişlənmiş quru marşrutlarına keçid məsələsi aktuallaşdı. Əgər əvvəllər Hindistan, İran, Ermənistan, Gürcüstan ərazisindən keçən və Qara dənizə, oradan da Avropaya çıxan "Cənub dəhlizi" və ya "Fars körfəzi - Qara dəniz" dəhlizinin Azərbaycan və Ermənistanın döyüş apardığı zonanın bloklanması səbəbindən rəqibləri yox idisə, indi vəziyyət tamamilə fərqlidir. Bakı və İrəvanın Azərbaycanla Naxçıvanı birləşdirməyi nəzərdə tutan nəqliyyat xətti ilə bağlı maddəni sülh sazişi layihəsindən çıxarması da göstərir ki, Zəngəzur dəhlizinin açılması sülh müqaviləsinin imzalanmasından sonrakı mərhələdə danışıqlar mövzusu olacaqdır.

Aparılan tədqiqat da göstərir ki, müasir dövrdə beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin mühüm əhəmiyyəti vardır. Dünyada davam edən müharibələr, dağıdıcı fəlakətlər, humanitar böhranlar nəqliyyat dəhlizlərinin işində ləngimələrə və problemlərə yol açır. Bu baxımdan nəqliyyat axınlarının diversifikasiyasına ehtiyac hiss olunmaqdadır. Məhz buna görə Zəngəzur dəhlizinin açılması həm Cənubi Qafqazda sülhün dayanıqlı olmasına, həm də böyük coğrafiyada əməkdaşlığa, tərəqqiyə və xalqların rifah halının yüksəlməsinə, dövlətlərarası münasibətin yaxınlaşmasına səbəb olacaqdır.

İSTİFADƏ EDİLMİŞ ƏDƏBİYYAT

Azərbaycan dilində:

1. Azərbaycan – Avrasiyanın nəqliyyat qovşağı // “Diaspor.gov.az”, URL: <https://diaspor.gov.az/az/page/azerbaycan-avrasiyanin-neqliyyat-qovsagi-12>
2. Azərbaycan-Çin sənədlərinin imzalanması mərasimi olub // “President.az”, 10.12.2015 URL: <https://president.az/az/articles/view/17137/print>
3. Azərbaycan Ermənistan silahlı qüvvələri diversiya-kəşfiyyat qrupunun komandiri əsir götürülüb // “Trt.net.tr”, 24.08.2022 URL: <https://www.trt.net.tr/azerbaycan/turk-dunyasi/2020/08/24/az-rbaycan-erm-nistan-silahli-quvv-l-ri-diversiya-k-sfiyyat-grupunun-komandiri-sir-goturulub-1477795>
4. “Azərbaycan Respublikası Hökuməti ilə İran İslam Respublikası Hökuməti arasında İran İslam Respublikasının ərazisindən keçməklə Azərbaycan Respublikasının Şərqi Zəngəzur iqtisadi rayonu ilə Naxçıvan Muxtar Respublikası arasında yeni kommunikasiya bağlantılarının yaradılması haqqında Anlaşma Memorandumu”nun təsdiq edilməsi barədə Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Fərmanı // “President.az”, 05.04.2021 URL: <https://president.az/az/articles/view/55727>
5. Azərbaycan Respublikasında qismən səfərbərlik elan edilməsi haqqında Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı // “President.az”, 28.09.2020 URL: <https://president.az/az/articles/view/41026>
6. Azərbaycan Respublikasının ərazisindən keçən beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin tranzit potensialının artırılmasına və tranzit yükdaşımalara təşviqinə dair 2024–2026-cı illər üçün FƏALİYYƏT PLANI // 23.11.2023 URL: <https://president.az/az/articles/view/62315>
7. Azərbaycan Respublikası Prezidentinin, Ermənistan Respublikası baş nazirinin və Rusiya Federasiyası Prezidentinin bəyanatı // “President.az”, 11.01.2021. URL: <https://president.az/articles/50070>
8. Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan baş nazirlərinin müavinləri görüşüb // “Report.az”, 12.02.2021. URL: <https://report.az/qarabag/azerbaycan-rusiya-ve-ermenis-tan-bas-nazirlerinin-muavinleri-gorusub/>
9. Azərbaycan və Qazaxıstan prezidentləri Çinin Sian terminalından Bakının Abşeron stansiyasına konteyner qatarının gəlişi mərasimini videobağlantı ilə izləyiblər // “AzərTAç”, 11.03.2024 URL: https://azertag.az/xeber/azerbaycan_ve_qazaxistan_prezidentleri_chinin_sian_terminalindan_bakinin_abseron_stansiyasina_konteyner_qatarinin_gelisi_merasimini_videobaglanti_ile_izleyibler_yenilenib_video-2945891
10. Azərbaycan və Türkiyə prezidentləri mətbuata birgə bəyanatlarla çıxış ediblər // “Apa.az”, 25.09.2023 URL: <https://apa.az/az/resmi-xeber/azerbaycan-ve-turkiye-prezidentleri-metbuata-birge-beyanatlarla-cixis-edibler-video-yenilenib-787440>
11. Baş nazir Əli Əsədov 4-cü Tbilisi İpək Yolu Forumunun açılış mərasimində çıxış edib // “Nazirlər Kabineti”, 26.10.2023 URL: <https://nk.gov.az/az/xeberler/matbuat-xidmatinin-malumat/bas-nazir-eli-esedov-4-cu-tbilisi-ipek-yolu-forumu-2992>
12. BMT Baş Assambleyasının 75-ci sessiyasının ümumi debatlarında İlham Əliyevin nitqi // “President.az”, 24.09.2022 URL: <https://president.az/az/articles/view/42794>
13. Dünya Sakit. İran Rəşt-Astara dəmir yolunun tikintisini Rusiyaya verdi // “Musavat.com”, URL: https://www.musavat.com/news/iran-rest-astara-demir-yolunun-tikintisini-rusiyaya-verdi-ilmis-gelisme_978093.html
14. Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi // “President.az”, URL: <https://president.az/>

az/pages/view/azerbaijan/karabakh

15. Ermənistanın birinci ledisi Dağlıq Qarabağda hərbi təlim keçib // "BBC.com", 02.09.2022 URL: <https://www.bbc.com/azeri/azerbaijan-54000674>

16. Əkbərov, F. Moskvada Azərbaycan, Rusiya və Ermənistan baş nazirlərinin müavinlərinin üçtərəfli görüşü keçirilib // "Apa.az", 30.01.2021. URL: https://apa.az/az/xarici_siyaset/Moskvada-Azrbaycan-Rusiya-v-Ermnistan-Bas-nazirlrinin-muavinlrinin-ustrfli-gorusu-kecirilib-627108

17. Ölət azad iqtisadi zonasının yaradılması və fəaliyyətinin təşkili haqqında Azərbaycan Respublikası Fərmanı №1032 // "E-qanun.az", 22.05.2020 URL: <https://e-qanun.az/framework/45103>

18. Feyizli, M. Böyük İpək Yolu: Keçmişdən gələcəyə... // "Yeni Azərbaycan", 28.10.2023 URL: https://www.yeniazərbaycan.com/Iqtisadiyyat_e92334_az.html

19. İlham Əliyev Ölət Azad İqtisadi Zonasının təməlini qoyub, Azərbaycan Televiziya-sına müsahibə verib // "President.az", 01.07.2021 URL: <https://president.az/az/articles/view/52363>

20. İlham Əliyev xalqa müraciət edib // "President.az", 10.11.2020. URL: <https://president.az/articles/45924>

21. İlham Əliyev və birinci xanım Mehriban Əliyeva Füzuli, Zəngilan, Laçın və Cəbrayıl rayonlarında olublar // "President.az", 14.02.2021. URL: <https://president.az/articles/50632>

22. Qərib, S. Tovuz döyüşlərindən 2 il ötür // "Report.az", 12.07.2022 URL: <https://report.az/herbi-xeberler/tovuz-doyuslerinden-2-il-otur/>

23. Naxçıvanda Azərbaycan-Türkiyə sənədlərinin imzalanma mərasimi keçirilib // "Report.az", 25.09.2023 URL: <https://report.az/xarici-siyaset/naxcivanda-azerbaycan-turkiye-senedlerinin-imzalanma-merasimi-kecirilib/>

24. Prezident İlham Əliyev: Azərbaycan və onun ayrılmaz hissəsi olan Naxçıvan dəmir yolu ilə bir-birinə bağlanacaq // "AzərTAc", 15.02.2021 URL: https://azertag.az/xeber/Prezident_Ilham_Aliyev_Azerbaycan_ve_onun_ayrilmaz_hissesi_olan_Naxchivan_demir_yolu_ile_bir_birine_baglanacaq_VIDEO-1712469

25. Prezident İlham Əliyev Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı Kompleksinin açılışında iştirak edib // "Azertac", 14.05.2018 URL: https://azertag.az/xeber/prezident_ilham_eliyev_baki_beyneltalq_deniz_ticaret_limani_kompleksinin_achilisinda_istirak_edib_yenilenib_2-1162432

26. "Şimal-Cənub" Beynəlxalq Nəqliyyat Dəhlizi // "President.az", URL: <https://president.az/az/pages/view/azerbaijan/silkroad>

27. Şimal-Cənub dəhlizi üzrə yük dövriyyəsi 2025-ci ilə kimi ikiqat artacaq // "AzərTAc", 18.05.2023 URL: https://azertag.az/xeber/simal_cenub_dehlizi_uzre_yuk_dovriyyesi_2025_ci_ile_kimi_ikiqat_artacaq-2621744

28. Yusifov, F. Azərbaycan regionun nəqliyyat həbına çevrilir // "Xalq qəzeti", 26.11.2023 URL: <https://xalqqazeti.az/az/iqtisadiyyat/150194-azerbaycan-regionun-neqliyyat-habina-cevrilir>

Rus dilində:

29. Дмитриев, М.Э. Пространство 1520: перспективы интеграции // "Транспорт Российской Федерации", №5 (42) 2012, Москва с. 8

30. Мамедова Н.М. Международный транспортный коридор «Север - Юг» как современный аналог Великого Волжского пути // Восточная аналитика. №3. 2018.

с. 149–156.

31. Мартынова Е. Международные транспортные коридоры как фактор формирования Большого Евразийского партнерства. Россия и новые государства Евразии, 2023, № III (LX), с. 69. URL: <https://doi.org/10.20542/2073-4786-2023-3-68-77>

32. Международные транспортные коридоры. РЖД-Инвест / (Инфраструктура, Инвестиции, Инновации) // Подготовлен специально к форуму «PRO//Движение.1520», который был перенесен в связи с текущей эпидемиологической ситуацией на 2022 год. с. 6

33. Санкции в транспортной отрасли // URL: https://eu-solidarity-ukraine.ec.europa.eu/eu-sanctions-against-russia-following-invasion-ukraine/sanctions-transport_ru

34. Хуситы атаковали британский корабль в Аденском заливе // “RBK.com”, 19.02.2024 URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/65d300119a794726a24fd95c>

İngilis dilində:

35. G20 summit: Transport project to link India to Middle East, Europe unveiled // “Aljazeera”, 09.10.2023 URL: <https://www.aljazeera.com/news/2023/9/9/g20-summit-transport-project-to-link-india-to-middle-east-europe-unveiled#:~:text=It%20aims%20to%20link%20Middle,times%2C%20costs%20and%20fuel%20use>

36. Global Infrastructure Outlook. Investment estimates. China. // URL: <https://outlook.gihub.org/countries/China>

37. Global Infrastructure Outlook. Investment estimates. Germany. // URL: <https://outlook.gihub.org/countries/Germany>

38. Mary-Ann Russon. The cost of the Suez Canal blockage // “BBC.com”, 29.03.2021 URL: <https://www.bbc.com/news/business-56559073>

39. Selin Uysal. The EU's New Red Sea Naval Mission: Implications and Challenges // The Washington Institute for Near East Policy, 16.02.2024 URL: <https://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/eus-new-red-sea-naval-mission-implications-and-challenges>

Ilyas Huseynov

SIGNIFICANCE OF ZANGEZUR CORRIDOR IN CONTEXT OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS

Abstract

This article examines the importance of the Zangezur Corridor in the context of international transport corridors. It highlights the growing significance of such corridors in contemporary times, with global power centers striving to control transport flows.

Following the Patriotic War (Second Karabakh War) and the anti-terror operation, Azerbaijan, leveraging its geostrategic position, has fostered cooperation between the South Caucasus and Central Asia, aiming to capitalize on the vast potential for transport and communication links. Additionally, collaboration between East and West in energy and transport sectors is essential for promoting peace, security, stability, and sustainable development across a broad region.

The article argues that, after the Patriotic War, new opportunities for development and progress have emerged in the South Caucasus, with the "3+3" format

facilitating regional consultations. In this context, the opening of the Zangezur Corridor will further strengthen the region's security architecture.

The author also illustrates, through examples and facts, how sanctions and restrictions imposed on Russia due to the Russian-Ukrainian war, as well as conflicts in the Middle East, have disrupted supply chains, including attacks on merchant ships and delays in logistics. These factors have increased the importance of the Middle Corridor and the Zangezur Corridor, which are crucial for connecting Central Asia and the South Caucasus.

Keywords: transport corridors, Zangezur Corridor, East-West transport links, transport-communication links, transport arteries, Nakhchivan Autonomous Republic, Iran, Armenia, Türkiye, Middle Corridor, China, Belt and Road Initiative

Ильяс Гусейнов

ЗНАЧЕНИЕ ЗАНГЕЗУРСКОГО КОРИДОРА В КОНТЕКСТЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Резюме

В статье рассматривается роль Зангезурского коридора в системе международных транспортных коридоров (МТК). В современную эпоху значение международных транспортных маршрутов значительно возросло, и глобальные центры силы стремятся контролировать ключевые транспортные потоки.

Азербайджан, восстановивший свою территориальную целостность и суверенитет после Отечественной войны и антитеррористической операции, активно использует свои геостратегические преимущества для укрепления сотрудничества между Южным Кавказом и Центральной Азией. Особое внимание уделяется раскрытию потенциала транспортно-коммуникационных связей. Кроме того, развитие сотрудничества между Востоком и Западом в энергетической и транспортной сферах способствует установлению мира, безопасности, стабильности и устойчивого развития в обширном регионе.

Автор отмечает, что после Отечественной войны на Южном Кавказе появились благоприятные условия для развития, а формат взаимодействия «3+3» создает основу для региональных консультаций. В этом контексте открытие Зангезурского коридора может укрепить архитектуру безопасности региона.

В статье также анализируются последствия санкций против России, введенных в результате российско-украинской войны, а также влияние конфликтов на Ближнем Востоке на логистику и глобальные цепочки поставок. Разрыв этих цепочек, атаки на торговые суда и задержки в логистике усилили значение Среднего и Зангезурского коридоров как важнейших маршрутов между Центральной Азией и Южным Кавказом.

Ключевые слова: транспортные коридоры, Зангезурский коридор, транспортные связи Восток-Запад, транспортно-коммуникационные связи, транспортные артерии, Нахичеванская Автономная Республика, Иран, Армения, Турция, Средний коридор, Китай, инициатива «Один пояс и один путь»