



BEYNƏLXALQ  
MÜNASİBƏTLƏRİN  
TƏHLİLİ  
MƏRKƏZİ

TƏHLİL

# Orta Dəhliz: Cari vəziyyət və inkişaf perspektivləri

Nağı Əhmədov

📍 Mirzə İbrahimov 8, Bakı, AZ1005, Azərbaycan

📞 (+994 12) 596-82-39, (+994 12) 596-82-41

🌐 E-mail: [www.aircenter.az](http://www.aircenter.az), [info@aircenter.az](mailto:info@aircenter.az)

İYUL 2024

## Orta Dəhliz: Cari vəziyyət və inkişaf perspektivləri

### Giriş

Ukrayna müharibəsi nəticəsində Rusiyaya qarşı Aİ və ABŞ sanksiyaları bu ölkə ərazisindən keçən Şimal dəhlizini iflic etdikdən sonra Transxəzər Nəqliyyat Marşrutu (TITR) və ya Orta Dəhlizin cəlbediciliyi xüsusilə artmağa başlayıb. Bundan başqa, Qırmızı dənizdə husilərin hücumları nəticəsində gəmi nəqliyyatının üzləşdiyi problemlər Asiya və Avropa arasında nəqliyyat bağlantısında Azərbaycan ərazisindən keçən Transxəzər nəqliyyat dəhlizi üçün böyük imkanlar açmaqdadır.

Eyni zamanda, həm Avropa İttifaqı, həm də Çin üçün bu gün ən vacib məsələ ən az riskli marşrutlarla və sərfəli şərtlərlə alternativ nəqliyyat və logistika dəhlizlərinin qurulmasıdır. Belə şəraitdə quru və dəmir yolu marşrutları ilə Avropanı Asiya ilə birləşdirən quru nəqliyyat dəhlizləri getdikcə daha cəlbedici olmaqdadır. Onlardan biri və hazırda ən diqqətçəkən layihə olan Transxəzər marşrutu qitələrarası multimodal nəqliyyatda əsas halqaya çevrilməkdədir.

Yuxarıda qeyd edilən geosiyasi şərtlərin dəyişməsi Avropa və beynəlxalq maliyyə institutlarının Orta Dəhlizlə bağlı mövqeyinə də təsir edib və onlar Mərkəzi Asiyada, xüsusən də Orta Dəhliz çərçivəsində nəqliyyat əlaqələrinin inkişafına maliyyə ayırmaq niyyətlərini bəyan ediblər.

Yaranmış yeni situasiya Orta Dəhliz regionunda yerləşən ölkələrə öz aralarında əməkdaşlığı inkişaf etdirmək və nəqliyyat siyasətlərini koordinasiya etmək zərurətini diktə edir. Bu baxımdan heç də təsadüfi deyil ki, region ölkələri arasında, xüsusən Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında son iki ildə ali səviyyədə diplomatik səfərlər intensivləşib. Və bu səfərlər zamanı əsas müzakirə olunan mövzulardan biri məhz Orta Dəhliz çərçivəsində qarşılıqlı fəaliyyət məsələləri olur. Mart ayında Qazaxıstan Prezidenti Tokayev ilə Bakıda keçirilən ikitərəfli görüşdən sonra mətbuata bəyanatla çıxış edərkən Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin fikirləri də bunu təsdiq edir: “Transxəzər nəqliyyat dəhlizinin artıq reallığa çevrilməsi, onun özlüyündə böyük dərəcədə regional əməkdaşlığın səviyyəsini müəyyən etməsinin rəmlərindən biridir, çünki qonşularla yaxşı münasibət olmadan tranzit ölkə olmaq mümkün deyil. Belə olan halda həm Qazaxıstan, həm də Azərbaycan bu istiqamətdə regional əməkdaşlığa, qonşularla münasibətlərin möhkəmləndirilməsinə sadıqlıyını nümayiş etdirir”.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup><https://president.az/az/articles/view/65302>

Qeyd edək ki, Orta Dəhliz kimi də tanınan Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Çindən başlayaraq Qazaxıstan, Xəzər dənizi, Azərbaycan, Gürcüstan, Qara dənizdən və ya Türkiyə ərazisindən keçməklə Avropa ölkələrinə qədər uzanan beynəlxalq nəqliyyat dəhlizidir.

### **Orta Dəhlizi inkişaf etdirmək üçün birgə səylər**

25 noyabr 2022-ci ildə Aktauda Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə Orta Dəhliz marşrutunun inkişafı və istismarına dair “2022-2027-ci illər Yol Xəritəsi” imzalayıb.<sup>2</sup> Yol xəritəsinə əsasən, hər bir ölkə öz nəqliyyat infrastrukturunu sinxron şəkildə inkişaf etdirmək üçün tədbirlər görməyi razılaşıdırıb. 9 fevral 2024-cü ildə yol xəritəsinin yenilənməsi barədə razılıq əldə olunub. Yol xəritəsi çərçivəsində Orta Dəhlizin ötürmə qabiliyyətinin 2025-ci ilə qədər 6 milyon tondan 10 milyon tona çatdırılması planlaşdırılır.

Həmçinin, 26 oktyabr 2023-cü il tarixində “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC, “Qazaxıstan Dəmir Yolu” şirkəti və “Gürcüstan Dəmir Yolu” SC paritet əsasında “Middle Corridor Multimodal Ltd” birgə müəssisəsinin yaradılması haqqında saziş imzalayıb.<sup>3</sup> Daha sonra şirkət Astana Beynəlxalq Maliyyə Mərkəzində (AIFC) vahid nəqliyyat operatoru kim qeydiyyatdan keçib. Bu operatorun 2024-cü ilin sonuna qədər rəsmi fəaliyyətə başlaması gözlənilir, Türkiyə isə potensial olaraq 2025-ci ilin əvvəlində qoşulacaq.<sup>4</sup> Eyni zamanda, 15 iyul 2024-cü il tarixində “Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin (ADY) sədri Rövşən Rüstəmov və “Çin Dəmir Yolları” Dövlət Korporasiyasının baş direktorunun müavini Sun Suyude arasında keçirilən görüş zamanı Çin tərəfi Qazaxıstan, Azərbaycan və Gürcüstan dəmir yolları arasında Orta Dəhlizin inkişafı üzrə yaradılmış “Middle Corridor Multimodal Ltd.” birgə müəssisəsinə qoşulmaq niyyətini bildirib.<sup>5</sup> Bu birgə müəssisə yükdaşıma prosedurlarını sadələşdirmək, tarifləri standartlaşdırmaq və gömrük işini sadələşdirməklə bu marşrut üzrə malların hərəkətinə mane olan əməliyyat maneələrini aradan qaldırmaq məqsədi daşıyır.

### **Orta Dəhlizin rəqəmsallaşdırılması**

Bundan əlavə, Orta Dəhliz ölkələrinin planlarına nəqliyyat dəhlizinin rəqəmsallaşdırılması, habelə ticarət donanmasının tutumunun artırılması və s. da

---

<sup>2</sup><https://azertag.az/xeber/aktauda-orta-dehliz-marsrutunun-inkisafi-ve-istismarina-dair-2022-2027-ci-iller-yol-xeritəsi-imzalanib-2386519>

<sup>3</sup><https://corp.ady.az/media/xeberler/azerbaycan-qazaxistan-ve-gurcistan-demiryolculari-birge-muessise-yaratdilar>

<sup>4</sup><https://astanatimes.com/2024/06/kazakhstan-and-middle-corridor-impact-on-global-trade/>

<sup>5</sup><https://corp.ady.az/media/xeberler/azerbaycan-ve-cin-demir-yollari-orta-dehlizin-inkisafi-ucun-emekdasligi-genislendirir>

daxildir. Belə ki, hazırda Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutunun logistika dəhlizinin inkişafı çərçivəsində dəhlizin rəqəmsallaşdırılması istiqamətində fəal iş aparılır. Bu səylər Sinqapurun “PSA International” və onun törəmə şirkəti “Global DTC” kimi şirkətlərlə birgə həyata keçirilir.<sup>6</sup>

Qeyd edək ki, 22 may 2023-cü il tarixində Astanada keçirilən Qazaxıstan-Sinqapur Biznes Forumu zamanı Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu Beynəlxalq Assosiasiyası ilə “Qlobal DTC” arasında Anlaşma Memorandumu imzalanmışdır. Bu imzalanma tədbirində Sinqapur Prezidenti Mdm Halimah Yacob və Qazaxıstanın Baş naziri cənab Əlixan Smailov iştirak etmişlər. 29 sentyabr 2023-cü ildə “TITR 2023: Rəqəmsallaşma dövründə İnnovasiya və İnkişaf” adlı tədbir zamanı “Qlobal DTC” rəsmi olaraq TITR-in üzvü kimi qəbul edilib.<sup>7</sup>

Tərəfdaşlığın məqsədi Orta Dəhliz boyunca iştirakçı təşkilatlar arasında məlumat mübadiləsini asanlaşdırmaqla səmərəliliyi və şəffaflığı gücləndirmək, bununla da xidmətin etibarlılığını və görünürlüyünü artırmaqdır. DTC platforması multimodal daşıma üçün rəqəmsal sənəd axınını təmin etmək və Orta Dəhlizin inkişafını stimullaşdırmaq üçün nəzərdə tutulub. Başqa sözlə, Platforma TITR ölkələrində - Çin, Qazaxıstan, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyədə bütün iştirakçılar üçün sənəd dövriyyəsinin rəqəmsallaşdırılmasını təmin edəcək.<sup>8</sup>

DTC platformasının bir hissəsi olan “Tez Gömrük” həlli şəffaflığı təmin edir və gömrük prosedurlarını sürətləndirməyə və sadələşdirməyə kömək edir. “Tez Gömrük” ötən ilin dekabrında sınaqdan keçirilib və pilotun ilkin nəticələri göstərir ki, yeni həll elektron tranzit bəyannaməsi prosesini daha sürətləndirərək və asanlaşdıraraq gömrük tərəfindən 30 dəqiqə ərzində buraxılmasını təmin edir.<sup>9</sup> Qeyd edək ki, Çin Xalq Respublikası və Qazaxıstan Respublikası sərhədində tranzit yüklərin gömrük rəsmiləşdirilməsi proseslərinin sürətləndirilməsi, sadələşdirilməsi və avtomatlaşdırılması məqsədilə 2023-cü ilin dekabrında yeni pilot rəqəmsal platforma olan “Tez Gömrük” sisteminin tətbiqi Çin - Mərkəzi Asiya və Çin - Avropa marşrutları üzrə dəmir yolu ilə daşınan mallar üçün tranzit bəyannamələrinin avtomatik təqdim edilməsi və verilməsi üçün nəzərdə tutulmuşdur. Layihə Qazaxıstan Respublikası Maliyyə Nazirliyinin Dövlət Gəlirləri Komitəsinin təşəbbüsü və ASC NC Kazakhstan Temir Zholy (KTZ) və “PSA International” ilə birgə həyata keçirilib. Bu həll şəffaflığı təmin edir və gömrük prosedurlarını sürətləndirməyə və sadələşdirməyə kömək edir.

<sup>6</sup><https://globaldtc.com/en/content/about-global-dtc>

<sup>7</sup><https://globaldtc.com/en/content/global-dtc-now-member-international-transport-route-titr>

<sup>8</sup><https://globaldtc.com/en/content/new-digital-platform-successfully-launched-kazakhstan-improve-customs-processing-china-0>

<sup>9</sup><https://www.globalpsa.com/psa-facilitates-digitalisation-of-trade-along-middle-corridor-through-new-joint-venture-global-dtc/>

30 aprel 2024-cü ildə DTC platformasının funksionallığı, xüsusən də yükçöndərənlərə və ekspeditorlara yükün yerini və onun gömrük vəziyyətini izləməyə imkan verən “Track&Trace” xidməti ilə təqdim olunub. Hazırda DTC-nin “Track&Trace” sistemi Qazaxıstan və Azərbaycanca integrasiya olunub, Gürcüstanda isə integrasiya səyləri davam edir. Bu funksiya 2024-cü ilin mart ayında Qazaxıstan Respublikasının Prezidenti Kasım-Jomart Tokayev və Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin şahidi olduğu iki daşıma üçün - Siandan Abşeronə blok qatarı və 26 aprel 2024-cü il tarixində LianYunGang-dan Abşeronə iki konteynerin daşınması zamanı uğurla sınaqdan keçirilib.<sup>10</sup>

İyunun 4-də “Global DTC” və Azərbaycan Dəmir Yolları platformalarının/sistemlərin ikitərəfli integrasiyasına dair saziş imzalayıblar. Bu əməkdaşlıq müştərilərə Azərbaycan üzrə hərtərəfli “Track&Trace” funksiyasını təklif etmək imkanı verir.<sup>11</sup> İyunun 7-də isə Orta Dəhlizin rəqəmsallaşdırılmasını asanlaşdırmaq məqsədi ilə Gürcüstanın İqtisadiyyat və Davamlı İnkişaf Nazirliyi ilə “Global DTC” arasında Əməkdaşlıq Memorandumu imzalanıb.

Göründüyü kimi DTC platforması Orta Dəhliz ölkələri vasitəsilə tranzitin hər mərhələsində bütün daşınma hərəkətinin tam görünməsi və real vaxt rejimində izlənilməsinə imkan verir. Platforma yükçöndərənlər, daşıyıcılar, ekspeditorlar və logistika və ticarət sənayesində digər əsas maraqlı tərəflər arasında əməkdaşlığı inkişaf etdirir. Nəticə etibarilə, DTC əhəmiyyətli dəyişikliklər gətirir, Orta Dəhliz daxilində malların daşınmasında səmərəliliyi, şəffaflığı və əlçatanlığı artırır, nəticədə ölkələr və müxtəlif maraqlı tərəflər üçün iqtisadi perspektivlər və imkanlar yaxşılaşır.<sup>12</sup> Bu layihə hazırda son mərhələdədir. Platformanın 2024-cü ilin sonuna kimi tam şəkildə işə düşəcəyi gözlənilir.

---

<sup>10</sup><https://globaldte.com/en/content/platforms-dte-and-tez-customs-global-dte-presented-minister-transport-republic-kazakhstan>

<sup>11</sup><https://globaldte.com/en/content/global-dte-and-azerbaijan-railways-signed-agreement-bilateral-integration-platformssystems>

<sup>12</sup><https://globaldte.com/en>

## **Orta Dəhlizin infrastruktur potensialının genişləndirilməsi istiqamətində addımlar**

20 may 2024-cü il tarixində Orta Dəhlizin vacib seqmenti hesab olunan Bakı-Tbilisi-Qars (BTQ) dəmir yolu xəttinin Gürcüstan ərazisində 184 kilometrlik hissəsində aparılmış təmir-bərpa, rekonstruksiya və genişləndirmə işləri yekunlaşıb və dəmir yolu xətti üzrə yükdaşımalara start verilib.<sup>13</sup> Xatırladaq ki, dəmir yolu xəttinin modernləşdirilməsinə və genişləndirilməsinə 16 may 2023-cü il tarixində başlanılmışdı. İnfrastrukturunun modernləşdirilməsindən sonra BTQ-nin illik yükaşıma gücü 1 milyon tondan 5 milyon tona çatıb. Modernləşdirmə çərçivəsində yükdaşıma həcmlərinin artırılması üçün dəmir yolu infrastrukturunu gücləndirilib, Gürcüstan hissəsinin ötürücülük qabiliyyəti artırılıb.

Qeyd etmək vacibdir ki, Bakı-Tbilisi-Qars layihəsi 2017-ci ildə istifadəyə verilib, lakin bu dəmir yolu xətti ilə yükdaşımalar çox aşağı səviyyədə idi. Bunun əsas səbəbi Gürcüstan ərazisindəki darboğazlar olub. Xüsusilə, Marabda-Türkiyə sərhədi boyunca infrastrukturun qeyri-kafi olması yüklərin daşınma sürətinin ləngiməsinə səbəb olub. Bu problemi həll etmək üçün Azərbaycan hökumətinin ayırdığı 100 milyon dollar investisiya ilə bu istiqamətdə işlər aparılıb. Beləliklə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsinin modernləşdirilməsi və genişləndirilməsi Orta Dəhlizi keyfiyyətə yeni səviyyəyə qaldıracağını deməyə əsas verir.

14 may 2018-ci il tarixində açılışı olmuş yeni Bakı Limanının 1-ci fazada yükaşıma potensialı 15 milyon ton, o cümlədən 100 min TEU konteyner təşkil edir. İkinci fazanın yekunlaşdırılmasından sonra Bakı Limanında ildə 25 milyon tona qədər yük və ya 500 min TEU konteyner aşırılaçaq. Bundan başqa, Bakı şəhəri yaxınlığında yerləşən Hövsan limanının keçid qabiliyyəti isə ildə 11 min TEU konteynerdir.

Qazaxıstanın ən böyük limanı isə Aktau'dur. Aktau limanı Qazaxıstandan Azərbaycan və Avropaya neft və taxıl ixracına xidmət edir və Orta Dəhlizin əsas qovşaqlarından biridir. O, üç quru yük terminalı və üç neft terminalına malikdir. Hazırda liman ərazisində təqribən 25 milyon ABŞ dolları dəyərində modernləşdirmə, həmçinin təxminən 29 milyon ABŞ dolları dəyərində əlavə konteyner qovşağının tikintisi işləri aparılır. Aktau limanı, həmçinin Aktau və Bakı arasında dəmir yolu bərələrini cəlb edən dəmir yolu limanı əlaqəsini saxlayır. Kütləvi maye (neft məhsulları), quru yük (taxıl) və digər yüklər (metal, polad məmulatları, taxta) burada aşırıla bilir. İllik ümumi yükötürmə qabiliyyəti təxminən 140 min TEU konteynerdir.

Gürcüstanın Batumi limanı il ərzində təqribən 120 min konteyneri daşımaq iqtidarındadır. Gürcüstanın digər limanı Poti isə ildə 550 min TEU konteyner daşıya

---

<sup>13</sup>[https://azertag.az/xeber/gurcustana\\_20\\_konteynerden\\_ibaret\\_qatar\\_yola\\_salinib\\_video-3012926](https://azertag.az/xeber/gurcustana_20_konteynerden_ibaret_qatar_yola_salinib_video-3012926)

bilir. Gürcüstanın Qara dəniz sahillərində yerləşən limanlarının imkanlarının Xəzər dənizindəki limanların imkanlarından dəfələrlə çox olması onların dərin sularda yerləşməsi ilə əlaqədardır.

Orta Dəhliz üzrə tranzit yüklərin həcmnin artırılması üçün ümumi dəyəri 6,5 milyard ABŞ dolları olan layihələr həyata keçirilir.<sup>14</sup> Bu vəsait marşrutda yaranan darboğazların aradan qaldırılmasına sərf olunur. İşlər tamamlandıqdan sonra ümumi yük dövriyyəsinin ildə 6 milyon tondan 10 milyon tona yüksələcəyi gözlənilir. Bundan başqa, “Trans-Xəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu” Beynəlxalq Assosiasiyasının baş katibi Qaydar Abdikerimovun verdiyi məlumata görə, ilk mərhələdə yük konteynerlərinin emal gücü ildə indiki 80 mindən 300 minə qədər artacaq.<sup>15</sup> Bütün işlərin 2027-ci ildə başa çatdırılması planlaşdırılır. Qeyd edək ki, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı tərəfindən aparılan araşdırmaya görə, Mərkəzi Asiya regionunda Transxəzər Beynəlxalq Nəqliyyat Marşrutu üzrə infrastrukturun əhəmiyyətli dərəcədə yaxşılaşdırılması üçün tələb olunan ümumi investisiyanın həcmi təxminən 18,5 milyard avro (19,9 milyard ABŞ dolları) həcmində qiymətləndirilir.<sup>16</sup>

Avropa Komissiyası, Aİ “Global Gateway” strategiyasının bir hissəsi olaraq, iyunun 12-də Transxəzər Nəqliyyat Dəhlizinin regional inkişaf proqramının həyata keçirilməsi üçün əsas olacaq Orta Dəhliz Koordinasiya Platformasını təqdim edib.<sup>17</sup> Platforma dəhliz boyunca layihələri asanlaşdırmaq və onu dayanıqlı, rəqabətədavamlı nəqliyyat marşrutuna çevirmək üçün daha geniş səylə bütün maraqlı tərəfləri birləşdirmək üçün nəzərdə tutulub. Platforma beş Mərkəzi Asiya dövləti və Ermənistan, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Avropa Komissiyası, Avropa İttifaqına üzv dövlətlər, Avropa İnvestisiya Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı (AYİB), Dünya Bankı və Asiya İnkişaf Bankından olan donorları, investorları, maraqlı tərəfləri və benefisiarları bir araya gətirmək məqsədi daşıyır. Onun əsas vəzifələrinə davam edən və planlaşdırılan təşəbbüslərin əlaqələndirilməsi, yumşaq infrastruktur layihələrinin müəyyənləşdirilməsi, layihələrin icrasında irəliləyişlərin monitorinqi və texniki yardımın koordinasiyası daxildir. Koordinasiya platforması qarşısında bu ilin sonuna qədər özəl sektorun cəlb edilməsi planının hazırlanması tapşırığı durur.

<sup>14</sup><https://caliber.az/post/227929/>

<sup>15</sup> <https://minval.az/news/124399702>

<sup>16</sup><https://www.ebrd.com/documents/comms-and-bis/sustainable-transport-connections-between-europe-and-central-asia-pdf.pdf>

<sup>17</sup><https://astanatimes.com/2024/06/coordination-platform-for-trans-caspian-transport-corridor-launched-in-astana/>

Bildirək ki, 10 milyard avro sərmayə qoymağa hazır olan Avropa İttifaqı Orta Dəhlizi Avropa ilə Asiyanı birləşdirən multimodal marşruta çevirməyi hədəfləyir.<sup>18</sup> Bundan başqa, Qazaxıstanla Aİ arasında dəniz donanmasının gücləndirilməsi və konteyner qovşağının yaradılması məqsədilə Aktau və Kurık limanlarının gəmi və ya ödəniş prinsipi əsasında etibarlı idarəçiliyə verilməsi ilə bağlı danışıqlar da davam edir.

Öz növbəsində, son 15 ildə Qazaxıstan nəqliyyat və logistika infrastrukturuna 35 milyard dollar sərmayə qoyub.<sup>19</sup> Proqnozlar göstərir ki, nəqliyyat və logistikanın Qazaxıstanın ÜDM-ə töhfəsi 2022-ci ildəki 6,2%-dən 2025-ci ilə qədər 9%-ə yüksələcək.<sup>20</sup> Eyni zamanda, Qazaxıstan nəqliyyat sektorunda iri infrastruktur layihələrinin həyata keçirilməsi üçün yaxın beş ildə 40 milyard avro investisiya cəlb etməyi planlaşdırır.<sup>21</sup> Qazaxıstan Nəqliyyat Nazirliyinin rəhbəri Marat Karabayevin sözlərinə görə, investisiyalar sayəsində beş il ərzində tranzit dəhlizlərinin yenidən qurulması və uzunluğu 4,7 min km olan yolların təmiri planlaşdırılır. Bundan əlavə, Karabayevin sözlərinə görə, yeni əsas marşrutlar üzrə uzunluğu 1,3 min km olan dəmir yollarının çəkilməsi də planlaşdırılır ki, bu da Orta Dəhlizin imkanlarının dəfələrlə artmasına kömək edəcək.

Xatırladaq ki, 2023-cü ilin sonunda Orta Dəhliz üzrə 2 milyon 700 min ton yük daşınıb ki, bu da 2022-ci ilin göstəricisindən 86 faiz çoxdur. 2024-cü ilin 5 ayı üzrə TITR üzrə yük daşınması 1,3 milyon ton (5,780 min ton üzərindən yükləmə səviyyəsi: 56%) və 15,2 min TEU (80 min TEU üzərindən yükləmə səviyyəsi: 46%) təşkil edib.<sup>22</sup> 2024-cü ildə Orta Dəhliz vasitəsilə daşınan yüklərin həcmnin 4,2 milyon tona çatacağı proqnozlaşdırılır.<sup>23</sup>

Əlavə edək ki, Zəngəzur Dəhlizi istifadəyə verildikdən və Azərbaycanın əsas hissəsini Naxçıvanla birləşdirən zəruri dəmir yolu xətti çəkildikdən sonra bu, Orta Dəhliz üzrə yük axınının artmasına səbəb olacaq. Azərbaycanın rəqəmsal inkişaf və nəqliyyat nazirinin müavini Rəhman Qummətovun bildirdiyinə görə, Zəngəzur Dəhlizinin işə salınması Orta Dəhlizin ötürücülük qabiliyyətini ildə 8-10 milyon tona çatdıracaq.<sup>24</sup>

---

<sup>18</sup>[https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-and-central-asian-countries-agree-building-blocks-develop-trans-caspian-transport-2024-01-30\\_en](https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-and-central-asian-countries-agree-building-blocks-develop-trans-caspian-transport-2024-01-30_en)

<sup>19</sup><https://aifc.kz/news/how-the-transport-and-logistics-industry-in-kazakhstan-is-progressing-insights-from-the-aifc-report/>

<sup>20</sup><https://aifc.kz/wp-content/uploads/2024/07/2.3-transport-and-logistics-in-kazakhstan-april-2024.pdf>

<sup>21</sup>[https://el.kz/en/kazakhstan-presents-projects-to-attract-investments-worth-40-billion-euros-at-global-gateway\\_105520/](https://el.kz/en/kazakhstan-presents-projects-to-attract-investments-worth-40-billion-euros-at-global-gateway_105520/)

<sup>22</sup><https://www.transportevents.com/presentations/constantia2024/TITR.pdf>

<sup>23</sup><https://astanatimes.com/2024/05/kazakhstans-role-in-shaping-trans-caspian-transport-route/>

<sup>24</sup><https://devbaku.report.az/ru/infrastruktura/zamministra-zangezurskij-koridor-uvelichit-propusknuyu-sposobnost-srednego-koridora-do-8-10-mln-tonn-v-god/>

Qeyd edək ki, Orta Dəhlizin inkişafı, həmçinin dəhliz üzərində yerləşən ölkələrin öz aralarında iqtisadi-ticarət münasibətlərinin güclənməsinə də təkan verməkdə və regionda daha da əlverişli iqtisadi mühitin yaranmasına şərait yaratmaqdadır. Biz bunu Azərbaycan və Qazaxıstan təmsalında açıq-aşkar görürük. Qazaxıstan Milli Statistika Bürosunun açıqladığı məlumatlara əsasən, Qazaxıstan və Azərbaycan arasında iqtisadi dövriyyə 2023-cü ildə 529,4 milyon dollar təşkil edib. Ticarət dövriyyəsinin həcmi 2022-ci ilin eyni dövrü ilə müqayisədə (463,3 milyon dollar) 14,2 faiz artıb. Eyni zamanda, ticarət dövriyyəsi baxımından Azərbaycana ixrac 456,3 milyon ABŞ dolları təşkil edib ki, bu da 2022-ci ilin yanvar-dekabr ayları ilə müqayisədə 21,6 faiz çoxdur. Bundan başqa, 2023-cü ilin yanvar-dekabr aylarında Azərbaycandan idxal 17,3 faiz azalaraq 73 milyon dollar təşkil edib. 2022-ci ildə idxal 88,3 milyon dollar təşkil edib.<sup>25</sup> Azərbaycan Respublikası Dövlət Gömrük Komitəsinin məlumatına görə 2023-cü ildə Azərbaycan və Qazaxıstan arasında ticarət dövriyyəsinin həcmi 314,1 milyon dollar təşkil edib. Müvafiq olaraq, Azərbaycanın Qazaxıstana ixracı 98,5 milyon dollar (ümumi ixracda payı 0,29 faiz), idxalı isə 215,6 milyon dollar (ümumi ixracda payı 1,25 faiz) təşkil edib.<sup>26</sup>

## Nəticə

Regionda və dünyada son zamanlar yaranmış mürəkkəb geosiyasi vəziyyət Orta Dəhlizin əhəmiyyətini və ona olan tələbatı getdikcə artırır. Orta Dəhliz regionu ölkələrinin hökumətlərinin həyata keçirdikləri koordinasiya olunmuş siyasət nəticəsində Orta Dəhliz mühüm nəqliyyat-logistika koridoru kimi qlobal təchizat zəncirinin vacib elementinə çevrilməkdədir.

Göründüyü kimi, Orta Dəhlizin böyük potensialı var, lakin iştirakçı ölkələr koridorun rəqabətədavamlı olması üçün hələ də yumşaq və sərt infrastruktur üzərində işləməlidirlər. Başqa sözlə, dəhlizin potensialından tam istifadə edilə bilməsi üçün bir sıra ölkələrin kifayət qədər inkişaf etməmiş infrastrukturundakı boşluqların aradan qaldırılması mütləq şərtidir.

Geosiyasi vəziyyət və logistika zəncirlərindəki dəyişikliklər istehsalçıları ənənəvi ixrac və idxal marşrutlarının şaxələndirilməsində maraqlı edir. Xüsusilə, Avropa İttifaqı Transxəzər nəqliyyat dəhlizinə indiki geosiyasi kontekstdə çox aktual alternativ marşrut kimi baxır. Məhz bu səbəbdən, darboğazları aradan qaldırmaq üçün Avropa İttifaqı və beynəlxalq maliyyə institutları dəhlizin genişləndirilməsi

---

<sup>25</sup><https://turkic.world/en/articles/kazakhstan/212488>

<sup>26</sup>[https://customs.gov.az/uploads/foreign/2023/2023\\_12.pdf?v=1705581222](https://customs.gov.az/uploads/foreign/2023/2023_12.pdf?v=1705581222)

layihələrinə investisiyaları artırmağı planlaşdırır. Bu, şübhəsiz ki, dəhliz üzrə yükdaşımaların həcmnin artırılmasına kömək edəcək.

Orta Dəhlizin əsas müsbət cəhətlərindən biri dəhliz üzərində yerləşən ölkələr arasında, xüsusən də Azərbaycan və Mərkəzi Asiya ölkələri arasında ikitərəfli ticarətin inkişafına birbaşa təsir etməsidir. Orta Dəhliz layihəsinin həyata keçirilməsi və uğurla işləməsi isə mütləq şəkildə Azərbaycan da daxil olmaqla bu ölkələrin siyasi iradəsi olmadan mümkün deyil.

Beləliklə, hadisələrin gedişatı onu göstərir ki, quru daşımalarına yüksək maraq fonunda, xüsusən də Ukrayna-Rusiya münaqişəsi və Qırmızı dənizdəki gərgin vəziyyətlə əlaqədar Orta Dəhlizlə yükdaşımalarına xüsusi tələbat artmaqda davam edəcək. Bu da həm Orta Dəhliz regionu ölkələrinin, o cümlədən Azərbaycanın iqtisadi gəlirlərinin artması ilə yanaşı, regional və qlobal səviyyədə geosiyasi çəkilərinin artmasına müsbət təsir göstərəcək.

**Müəllif: Nağı Əhmədov, Beynəlxalq Münasibətlərin Təhlili Mərkəzinin aparıcı məsləhətçisi**